



# 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

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

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

# REGISTER

## TIL

# DANSK SØFARTS TIDENDE

1. JANUAR—31. DECEMBER 1928

	Side		Side
Aarsudbytte, Burmeister & Wain, Kulkompagniet	96	Danske Forsikringsproblemer	639
Aarsudbytter, Dannebrog, Heimdal, Orion	108	Danske Rederes Ulykkesforsikrings-Forbund	334, 348
Aarsudbytte, D. F. D. S., Norden, Progress, Skagerak, Ursus, Vendila	124	Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsmøde	360
Aarsudbytte, Ø. K., Orient, Dansk-Fransk, Dansk-Norsk, Myren, Norden	138	Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe	58
Aarsudbytte, Dania, Torm, Pacific, Svitzer, Forenede Bugser Selskab, Svendborg Skibsværft	153	Danske Sejlskibsrederes Protection Club	361
Aarhus Oliemøllens nye Silo	559	Danske Skibsværfters Virksomhed	73
Amerikansk Handelsspionage	551	Dansk-spansk Konvention	19
Amerikansk Lov om Lastlinje	527	Danzig og Gdynia	539
Amerikas Kystbevogtning mod Spritsmuglere	263	Danzigs Trafikvæsen	202
Amerikas Skibsfart i Tilbagegang	311	Dobbeltbeskatningen	579, 685
Amerikansk Statsstøtte til Skibsfart og Skibsbygning	283, 295, 299, 311	Dobbeltbeskatningen, tysk-engelsk Overenskomst	110
Amerikas Handelsåaade	442	Deportation af fremmede Sømand fra Amerika	403
Ankring i Drogden	612	Dæksmandskab og Kullempning	635
Antwerpen, nye Dokafgifter	108	Ekspllosionen paa Kungsholm	551
Arbejdstiden til Søs	107	Ekspport af Arbejdsløse fra Norge	680
Arrest af Skibsførere	58	Eksportkrediten	211
Atlantehavsfarte	529	Eksporten til Portugal	582
Atlantehavs-Stillehavskanal	237, 275	Englands Kulindustri	351
Australien, Arbejdsforholdene	459, 511, 567	Engelsk Protest mod Tvangslodseri	680
Autoriserede Skibsmæglere	371	Erfaringer med Motorskibe	87
Amerikas Statsflaade, Salget af	418	Erhvervsfriheden	567
Back Letters	527	Erstatningskravet paa Tyskland	164
Baltic and International Maritime Conferences Aarsmøde	271	Estlands Handelsflaade	569
Baltic-Certepartiets Tidstabsklausul	97	Fairplay's Pessimisme	323
Bemandingskalaen i Norge	260, 623	Farvede og Hvide	608
Bjergningsbestemmelser i Portugal	680	Finsk Højesteretsdom ang. Konnossement-Paategninger	68
Britisk Passagerdamper forlist	613	Finsk Inspektionsskib til Hvidehavet	339
Brud paa Hyrekontrakter i Amerika	636	Flag Discrimination	125, 212, 276
Bugsererskabers Erstatningspligt	553	Folketransporten i Gävle Distrikt	312
Bunkerkul i Great Yarmouth	682	Forenede Staters Skibsfart	34
Bureau Veritas	319	Forhold i spanske Havne	609
Burmeister & Wain	151, 651	Forhyringen, Frigivelse af	45
Canadisk Tolddekret	557	Forsikring mod Oplægning	84
C. F. Tietgen	681	Fragtbaade med 16 Knobs Hastighed	527
Chile, nyt Toldreglement	99	Fragtbetaling i Portugal	428
Commonwealth Linjens Salg	223, 251	Fragtindtægt for den danske Handelsflaade 1927	250
Cuno om Skibsfarten	635	Fragtmarkedet i 1927	5
Currie, James	397	Fragtratetal 8, 56, 110, 177, 241, 289, 339, 386, 513, 582, 641	9
Cutty Sarks Fører død	155	F. O. B. — Klausulen i Antwerpen	284
Danmark og Finland	383	Franske Koloniers toldmæssige Stilling	68, 204
Dansk Dampskibsrederiforenings Aarsberetning for 1927	235	Fransk Subvention	125
Dansk-engelsk Lodssag	263	Free Interchange of Port	95
Danske Handelsflaades Størrelse ved Begyndelsen af 1928	298	Fri Forhyring	214
Danske Handelsflaades Fragtindtægt i 1927	250	Frugtfarten paa Spanien	637
		Fugleflugtslinjen	307
		Fyring med pulveriserede Kul	6
		Færdelsesforholdene ved Københavns Havn	152, 163, 223, 247, 259, 331, 359, 607, 679
		Færgeprojekt Gøteborg—Immingham	484
		Færgeprojekt Stockholm—Helsingfors—Reval	568, 596
		Færgeruten Sverige—Estland, Letland	111

	Side		Side
Gdynia, Kontrol med Lastegrejer .....	624	Motorskibe under Bygning .....	347
Gdynia, Kuleksport .....	8	Mæglerforeningens Møde i Aarhus .....	441
Gdynia, Skibsfarten paa .....	11	Mæglere og Mellemænd .....	515
Great-Yarmouth, Bunkerkul .....	682		
<b>Hamburg Havn .....</b>	<b>540</b>	Navigatørkongressen i Helsingfors .....	442
Havneafgifter i Frankrig .....	136, 214, 261	Nordisk Handelsmøde .....	511
Havneafgifterne i Le Havre .....	613	Nordiske Landes Handelsflaader ved Aarsskriftet .....	22
Havneafgifterne i Rouen .....	610	Nordisk Samarbejde paa Sølovsomraadet .....	47
Havnearbejderstrejken i Finland 308, 319, 325, 332, 347, 360, 372, 383, 395, 411, 415, 428, 439, 467, 523, 595		Norges Skibshypothek A/S .....	43
Havnetaksterne i Provinsen 83, 95, 107, 122, 175, 199, 217, 247, 295, 307, 319, 418, 469, 483, 559, 567		Norges, Sveriges og Danmarks Handelsflaader .....	376
Havneudgifter, Forøgelse af .....	7	Norske Bruttofragter 1927 .....	253, 417
Havneusancer i Leningrad .....	608	Norske Stats Skibsfond .....	431
Helsingørs Skibsværft .....	456, 526	Oplægningerne .....	119
Hjemsendelse af danske Sømænd .....	46	Oplægningerne i Amerika .....	487
Hoover og Jones — White Loven .....	337	Oplægningsforsikring .....	9, 84
Hvalfangst, norsk .....	7	Ophugningsproblemet .....	19
Hypotekbank for Skibsfarten .....	679	Oversøisk Compagnie mod Styrmand Fage-Petersen ..	56
Hyrerne og Oplægningen .....	67		
Hæderstegn for danske Sømænd fra Krigens Tid 483, 608		Passager-Fragtskibe .....	471
		Pensionsforsikringsanstalten .....	396
<b>Income war tax i Canada .....</b>	<b>286</b>	Plata, La, Befragtninger .....	9
International Shipping Conference 1928 ..	384, 398, 414	Polens Kuleksport 4, 72, 85, 126, 190, 249, 284, 333, 419, 456, 557	
Internationale Konventioner .....	212, 260, 413	Polske Kul over Danzig 72, 126, 166, 226, 274, 337, 456, 543, 582, 668	
Internationale Samarbejde .....	259	Polske Kul over Gdynia 72, 166, 251, 275, 320, 470, 496, 582, 641	
Internationale Sørettsdomme .....	640, 667	Polen og dets Havne .....	332
International Trælastlinje .....	455, 471, 495	Portugisisk Discrimination .....	125, 212, 276
Isafgiften i Finland .....	71	Portugal, Fragtbetaling .....	428
Isforholdene i Rigabugten .....	273	Portugisiske Krav til Skibsfarten .....	395, 640
Ismit-Bugten, Adgangen til .....	6	Privatbanken og Skibsfarten .....	523
Italiensk Skibshypotekbank .....	55, 223	Provinshavnenes Takster .....	31
Italienske Skibe skal klassificeres i italiensk Selskab 228			
		Radioforbindelse mellem »Dana« og Danmark .....	597
Japans Skibsfart .....	598	Radiopejlapparat .....	398
Jones-White Loven .....	539	Radiotelegrafisterne .....	272, 679
Jordnødfragter .....	57	Raketpistol .....	7
		Randers Havnelaan .....	295
<b>Kanal mellem de store Indsøer i Nordamerika og Atlantehavet .....</b>	<b>110</b>	Redere og Mandskab .....	663
Kasko-Raterne stiger .....	287	Rederilaan iflg. Merchant Marine Act .....	664
Kendtmand-Sag .....	322	Rederilaanefond og Statssubvention .....	70
Kina, Kystfarten .....	595	Redningsvæsenets Administration .....	3
Kina og Skibsfarten .....	427	Redningsvæsenets Virksomhed 1. April—31. Martz 1928	387
Kina, udenlandske Lodser .....	554	Reguleringsarbejder i Seine og Loire .....	669
Kompas, Skagen-Typen .....	399	Responsa fra Dansk Dampskibsrederiforening .....	685
Konkurrencen paa Fragtmarkedet .....	375	Rorkommandoen .....	252, 299, 363, 396
Konnossementsansvar .....	525	Rusland, Ind- og Udførsel af Valuta .....	580
Konsulatsafgiften .....	439, 579	Ruslands Skibsbygning .....	495
Kulafskibningerne fra Danzig og Gdynia .....	325	Russiske Dampskibsruiter .....	320
Kulkonference, skandinavisk-engelsk .....	540	Rømningerne i Amerika .....	431
Kungsholm .....	625		
Københavns Havn, Trafikken i 1927 .....	44	Salg af Shipping Boards Skibe .....	596
Købmandsskolens Shippingskole .....	429	Samarbejde mellem Nordens Ruterederier .....	89
		Sejlskibsfartens Rentabilitet .....	682
<b>Laan til Skibsbygning .....</b>	<b>283</b>	Sejlskibsuuddannelsen .....	224, 335, 443, 663, 666, 679
Ladningsforsikring .....	375	Shipping Boards Konkurrence .....	263
Lastlinjelov, amerikansk .....	527	Sikkerheden til Søs .....	120, 311
Lejlands Havne og Skibsfart 1927 .....	248	Singapore-Dokken .....	301
Lejlands, Lodsafgifterne .....	191	Sir William Noble om Handelen og Udsigterne .....	323
Lejlands, Skibsbygningsstatistik .....	32	Skibsbygningen i 1927 .....	69
Lejningen i Aarhus Havn .....	55, 623	Skibsbygningskreditter .....	43
Lejning i franske Havne .....	247	Skibsfartsafgifter i Gdynia .....	56
Lejning og Lastning i tyrkiske Havne .....	87	Skandinavisk Indsats .....	524
		Skibsfarten paa Australien .....	483
Mandskabssag om Sygdom .....	611	Skibsfarten paa danske Havne .....	178, 310, 503, 669
Marine Laryngaphone .....	444	Skibsfarten paa Flensborg .....	262
Maskinmestrenes Lønninger .....	119, 127	Skibsfarten paa Havne i Panamakanal Zonen .....	456
Maskinmestre med Motor-Erfaring .....	375	Skibsfarten paa Konstantinopel .....	552
Montreals Havn i 1927 .....	555	Skibsfarten paa Lithauen .....	497
Motorskibets Indflydelse paa Fragtruterne .....	251	Skibsfarten paa Memel .....	585
Motorskibet Limas Tilbageholdelse i Chile .....	59	Skibsfarten og den traadløse Telegraf .....	401

	Side		Side
Skibsfarten paa St. Thomas .....	322	Trafikken paa Danzig 59, 70, 96, 189, 226, 285, 324, 387, 440, 541, 568, 612, 683	
SOS Signalerne .....	445	Trafikken paa franske Havne .....	664
Spanske Havne, Forhold i .....	609	Trafikken paa Gdynia 58, 108, 180, 250, 272, 336, 403, 444, 505, 612	
Spansk Subvention .....	122, 167	Trafikken paa Hamburgs Havn .....	154
Spanske Toldbøder .....	34, 96, 286, 296, 411	Trafikken paa Reval i 1927 .....	98
Spanske Toldreglement .....	152	Tramps daarlige Risici? .....	583
Statsisbrydernes Virksomhed Vinterens 1927—28 ..	400	Tramps- og Rabatspørgsmaalet .....	351
Stevedore-Takster i Norrland .....	321	Trampskibenes Saga ude? .....	125, 137, 141, 153
Svensk Skibshypotekbank .....	447, 499	Trafikken paa Rotterdam 46, 96, 109, 157, 165, 276, 374, 385, 432 556, 583, 638, 667	
Svenske Subventioner .....	681	Trælastlinjen .....	455, 471, 495
Sveriges Rederilaanefond .....	43, 309, 439	Traadløse Telegraf .....	455, 467
Søfartsmøder i København .....	484	Tysk Krigserstatning til Norge .....	67, 372
Søforhør .....	21	Udenlandsk Konkurrence .....	164, 167, 179, 187, 191
Søfyrbødernes Forbund .....	325	Udenlandske Lodser i kinesiske Farvande .....	554
Sømandenes Forbund .....	259	Under fremmed Flag .....	411
Sø- og Handelsretsdom .....	176, 200, 211, 485	Unfair Konkurrence .....	299
Tilsynet med Laste- og Lossegrejter .....	455	Usundt Forsikringsprincip .....	363
Toldbøder i spanske Havne .....	34, 96, 286, 296, 411	Voldgiftskendelse .....	20, 373
Toldlettelser i Norge .....	296		
Tonnage og Oplægning .....	383		
Tonnageoverskuddet .....	55		
Trafikken paa Bruxelles .....	638		



# 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 TONSD D.W.

★

**SPECIALITET:**  
**DIESELMOTORSKIBE**

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:
Horsens Søren Andersen, Foreningens Formand.	Stevedoring.
Esbjerg Ludvig Christensen, Foreningens Viceformd.	Stevedore.
København Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer.	Old stevedore.
Aalborg Stevedorekompagniet.	Mamdresch.
Aarhus Hassing & Drescher.	Dispatch.
Aarhus Aarhus Stevedore-Komp.	Labore.
Assens Petersen & Jacobsen.	Lodsens.
København Københavns Stevedore- kompagni, Niels Juelsg. 7. (Søren Olsen) „Klis“.	
København Emil Nielsen, Islands Brygge 26.	
Gedser P. Jensen.	Stevedoren.
Holbæk S. J. Sørensen.	Omøe.
Kalundborg L. Omøe.	Spedition.
Nyborg Mammen & Drescher.	Basballe.
Nyborg Henrik Basballe.	Simonsen.
Odense Simonsen & Møller.	Wessberg & Christoffersen.
Randers Wessberg & Christoffersen.	Stevedoring.
Vejle Søren Andersen.	

Stevedoring Rater ifølge Overenskomst med Dansk Dampskibsrederiforening og The Baltic and International Maritime Conference.

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

# Æ

Tæres ikke

**SUPER-NICKEL  
KONDENSATORRØR  
UNDGAA  
OPHOLD OG FORSINKELSE  
FORAARSAGET AF  
TÆREDE KONDENSATORRØR**

**ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,  
BIRMINGHAM.**

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

BUNKER ENTREPRENØRER

FØR UDEMLANDSKE DEPOTER OG ENGBLSKE KULASKIRNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE

KULEKSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,  
LONDON STOCK, LONDON  
LONDON

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} Lamberte
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs)	} Lambrose, Newcastle.
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} Lamberte
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

# THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skilbe, der dokkesættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

## S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

LLOYDS AGENTER • SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER  
BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

# STEGMANN

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

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85 %

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »Varos.  
Vickers Stærmsolie Næox og Næox D.

## D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE • HAVARI AGENTER • SKIBSHANDLERE • STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

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

## PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 54)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881  
og Till, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Bøe Code.

NYBYG-  
NINGER



OMBYG-  
NINGER

## NOBISKRUG SKIBSVÆRFT RENSBURG

Tragtdampere, - Fiskedampere,  
Motorskibe, Bugserbaade, Læg-  
tere, Fartøjer, Pramme, Pontoner

OMBYGNINGER-NYBYGNINGER  
REPARATIONER



## INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE  
HAMBURG

STEINHOFT 9 • TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

## FRIEDRICH MENTZ

SKIBSMÆGLER

ROSTOCK & WARNEMÜNDE

TELEGR.-ADR.: FRIEDMENTZ.

TELEFON 48 - 2336.

## KARL BRESEMANN

STEVEDORER

BUGSERINGS-AGENTER

STETTIN

TELEGR.-ADR. »BREMAKA«

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 1

SØNDAG 1. JANUAR 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

### REDNINGSVÆSENETS ADMINISTRATION

Redaktionen har med Undren bemærket den Pressebevægelse, der er opstaaet ved en saa simpel Foranstaltning som den, at Redningsvæsenets Administration i Henhold til en Kommissionsbeslutning flyttes fra Skagen til København. Efter de udmærkede lyriske, men ganske misvisende Indlæg, som Folk i forskellige Livsstillinger har ladet titlyde Pressen, skulde man tro, at Landets Velfærd var afhængigt af Redningsbestyrerens Nærværelse i Skagen, men vi har forgæves i Bladstormen søgt efter den saglige Begrundelse, der kunde gøre det indlysende, at Skagen var det eneste rette Sted som Sæde for Administrationen. Dansk Søfarts Tidende har ved tidligere Lejlighed været inde paa en Omtale af dette Spørgsmaal og bemærkede dengang, at Administrationen tidligere i 57 Aar havde sit Sæde i Lemvig, hvorefter det ved P. K. Nielsens Overtagelse af Embedet som Bestyrer i 1909 blev flyttet til Skagen. Denne Omstændighed alene taler tydeligt nok for, at Bestyrerembedet ikke har anden Tilknnytning til Skagen end den, at den fungerende Bestyrer muligvis har sit Hjemsted der og af den Grund foretrækker at administrere Redningsvæsenet derfra, hvor ubeekvemt end Skagen ligger for de Embedsrejser, der er saa nøje knyttet til Hvervet. Vi har i Betænkningen fra Kommissionen af 1925 vedrørende det danske Redningsvæsen søgt efter de Grunde, der har bevæget Kommissionen til enstemmigt at fraraade at lade Administrationen forblive i Skagen; det fremgaar af de af Kommissionen anførte Grunde for Flytningen, at Administrationens Kontorer, der var installeret i en gammel utidssvarende Bygning i Skagen, der har tilhørt og maaske endnu ejes af den tidligere Redningsbestyrer, var i høj Grad utilfredsstillende og nødvendigvis maatte indrettes paa en mere tidssvarende Maade og paa et for Inspektionsrejserne mere bekvemt Sted. Kommissionen har i sine Overvejelser taget i Betragtning, at Ledelsen af det nørrejyske Redningsvæsen og Bornholms og Møens Redningsvæsen, som af Kommissionen foreslaaet, vilde blive underlagt en og samme Bestyrer, hvilket som bekendt vil finde Sted i en nær Fremtid.

Saa vel fra Skagen som fra Hjørring Byraad er der sket Henvendelse til Kommissionen om at vælge en af disse Byer som Sæde for den fremtidige Administration, og fra samme Side blev der i begge Tilfælde fremsat Tilbud om Hjælp til Installering af Administrationen i mere tidssvarende Lokaler. Efter høje Overvejelse har Kommissionen dog ikke ment, at disse Tilbud vejede tilstrækkeligt til at kunne begrunde Bibeholdelse af Skagen som Sæde for Administrationen. Medens der i Kommissionen var absolut Enighed om at forlade Skagen og om ikke at vælge Hjørring, var Meningerne indenfor den delte om, hvorvidt man burde vælge Aarhus, Aalborg eller København som fremtidigt Sæde for Bestyrelsen. Det forekommer Redaktionen, at man her har den Rettesnor, der alene bør være bestemmende for,

hvor Redningsvæsenets Administration skal ligge, og vi kan ikke indse, at Ministeren eller Marineministeriet, eller den Myndighed, der nu har besluttet at følge Kommissionens Indstilling, har begaaet en Fejl ved at bestemme, at København er det mest passende Sted til Ophold for Bestyreren, der nu ikke alene skal inspicere Stationerne i Jylland, men ogsaa de paa Bornholm og Møen beliggende Redningsstationer, og desuden føre Tilsyn med det Materiel (nye Motorredningsbaade), der bliver fremstillet paa Orlogsværftet i Henhold til Kommissionens Beslutning. Det kunde være fristende at komme nærmere ind paa den Opfattelse, flere af Indsenderne har af Redningsbestyrerens Virksomhed, da de aabenbarer et grundigt Ukendskab til det, der skrives om, og nærmest gør Indtryk af at være en ved daarlig Manuduktion skabt Opfattelse. Ligeledes kunde det være fristende at forsøge paa at udfinde Aarsagerne til de Angreb, der nu rettes mod Flytningen, men vi er bange for, at en saadan Søgen vilde føre os ind paa Privatlivets og Politikens intimeste Omraader, og da vi her kun agter at holde os til det rent saglige, skal vi afholde os derfra og kun endnu engang fastslaa, at Kommissionsbeslutningen og ikke politiske eller lokalpatriotiske Grunde bør være bestemmende for, hvor Administrationen skal have Sæde. Vel er vi i mange Forhold langt ude, naar det gælder politiske Interesser, men vi vægrer os ved at tro, at en fra ganske uansvarlig Side rejst Bevægelse skulde være tilstrækkelig til at bevirke, at Sagkundskaben sættes til Side til Fordel for rene og skære Partiinteresser; skulde det ske, maa vi med Rette spørge: »hvor er vi saa henne. Hvordan skal det ende. Svar os paa det.«

### HJELPEN TIL SEJLSKIBSERHVERVET

Rigsdagen har som bekendt inden Jul vedtaget en Tilføjelse til den i Fjor vedtagne Lov om Støtte til Sejlskibserhvervet, hvorefter der stilles yderligere 150,000 Kr. til Raadighed.

Handelsministeriet meddeler nu, at det ikke er nødvendigt at forny tidligere indsendte Ansøgninger, der ikke har kunnet bevilges, fordi det oprindeligt til Raadighed stillede Beløb var brugt op, da disse Ansøgninger nu vil blive behandlet. Hvis der derimod ønskes nye Laan, maa Ansøgning snarest indsendes.

### OPLÆGNINGERNE

Som bebudet i sidste Uge begynder Oplægningerne Snu at tage Fart, idet der den 27. December af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Skibe, efter hvad der meddeles os, var oplagt ialt 18 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 17,115 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 24,063 Tons. De tilsvarende Tal for den foregaaende Uge var 13 Skibe og henholdsvis 13,793 og 17,530 Tons. Desværre er der al Udsigt til, at den første Uge i det nye Aar vil bringe en yderligere Stigning i Oplægningerne.



## DEN AUSTRALSKE STATSLINJES TAB

The Commonwealth Line of Steamers har, efter hvad der meddeles officielt, i det Aar, der afsluttedes den 31. Marts 1927, haft et Tab paa £595,000, deri antagelig indbefattet Afskrivning og Rente af den nedskrevne bogførte Værdi. Hermed vil altsaa det Tab, 12 Millioner Pund Sterling, som Australien hidtil har haft paa sin statsejede Flaade blive forøget. Det er nylig bleven sagt, at Omkostningerne i Forbindelse med Driften af de 7 Skibe, the Commonwealth Line nu har, er omtrent £220,000 større aarlig end for en tilsvarende engelsk Flaade, men selv om dette er Tilfældet, er der stadig et Underskud, som en eventuel Køber af Skibene vil have stor Vanskelighed ved at dække.

## DØDSFALD

Fhv. Skibsfører Hans P. Hansen, Sønderho paa Fanø, er Søndag Eftermiddag afgaaet ved Døden, henved 66 Aar gammel. Afdøde tog — efter at have lagat Navigationseksamen fra Sønderho Navigations-skole — ud paa Langfart med Sejlskibe, i nogle Aar som Styrmand, blev saa Fører af Barken »Union« og senere hen af Briggen »Embla« af Fanø. Da nu Sejlskibsfarten tog af, søgte han Dampskibsfarten og blev saa i nogle Aar forhyret som Styrmand med Dampere, blev under Krigen udsat for en Minesprængning. Skibet gik tabt, men Besætningen reddede Livet. Saa kom han om Bord i en anden Damper, der blev torpederet, hvorved 4 Mand af Besætningen mistede Livet, men Hansen og den øvrige Besætning reddede sig. I Efteraaret 1918 opgav Hansen Sølivet og tog i Land, da hans Helbred var vaklende, og siden hen var han aldrig helt rask. Han efterlader sig Hustru og flere Børn, af hvilke en er Dampskibsfører.

## SØ- OG HANDELSRETEN

Under 27. December er Grossererne I. C. Frost, C. Petersen, A. N. Hansen og L. P. Wulff, Direktørerne R. Helweg, Chr. Jensen og V. Steen Christensen og Grosserer P. A. Schram udnævnte til handelskyn-dige Medlemmer af Sø- og Handelsretten i København for Tiden indtil Udgangen af Aaret 1932, samt fhv. Skibsfører J. Møller, Kaptajn P. C. Bundesen, Direktør A. P. Palsbo, de fhv. Skibsførere H. N. J.

Mærsk-Møller, C. A. Jensen, T. V. Stabel og H. O. H. Egense og Admiral F. Cold udnævnte til søkyndige Medlemmer af nævnte Ret for de 6 førstnævntes Vedkommende for Tiden indtil Udgangen af Aaret 1931, for de 2 sidstnævntes Vedkommende indtil Udgangen af Aaret 1929. Samtidigt er Fuldmægtig P. Wraae og Toldklarer L. C. Skjolding udnævnte til særlige Medlemmer, tilhørende det underordnede Handelspersonale, og Bedstemand H. A. V. Flindt og Overmatros C. Hansen udnævnte til særlige Medlemmer, tilhørende Skibes Mandskab, alt for Tiden indtil Udgangen af Aaret 1930.

POLENS KULEKSPORT I  
NOVEMBER 1927

Tallene for de fra Polen i November Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande, var som følger:

	i 1000 Tons.
Østrig .....	257
Ungarn .....	58
Sverige .....	204
Danmark .....	126
Czekoslovakiet .....	79
Danzig .....	38
Letland .....	36
Jugoslavien .....	21
Svejts .....	17
Italien .....	39
Rumænien .....	10
Lithauen .....	4
Memel .....	4
Holland .....	—
Finland .....	25
Frankrig .....	14
Norge .....	30
England .....	—
Tyskland .....	—
Belgien .....	4
Rusland .....	—
Andre Lande .....	5
	971
Bunkerkul .....	17
	988

Af Eksporten gik 366,000 Tons over Havnen i Danzig, 92,000 Tons over Havnen i Gdynia og 10,000 over Havnen i Tczew.

## ISMELDINGSTJENESTEN

Under Istjeneste har det Meteorologiske Instituts nautiske Afdeling bestræbt sig for at være et Centralsted, hvortil alle Meldinger om Is indløber, og hvorfra man atter kan sprede Ismeldingerne ved Radiotelefon og -telegraf, ved en trykt Isberetning og ved telefoniske Meddelelser til Rederierne etc.

Istjenesten faar sine Oplysninger fra Isudkigsstationer, fra Ruteskibe, fra Lodser og fra Udlandet, men fuldt saa vigtige er de Meldinger, som Skibe til Søs indsender, enten direkte til Istjenesten eller til Rederier.

Der har tidligere været en Aftale mellem nogle Rederier og Istjenesten om, at denne sidste ved Henvendelse til København-Radio kan faa oplyst, hvad der i et Telegram til vedkommende Rederi stod om Isforhold. Den bedste Fremgangsmaade er dog, at alle Rederier, saa snart de fra deres Skibe modtager en Oplysning om Is, uopholdelig meddeler denne Oplysning til Istjenesten gennem Telefon Centr. 7300 fra Kl. 8 Fm. til 4 Em. og Telefon Helrup 671 fra Kl. 4½ til 10 Em. Kun paa denne Maade kan Istjenesten gøre bedst Fyldest.

Enhver Skibsfører kan ved personlig Henvendelse til Istjenesten, Tolbodvej 15 (Kl. 8 Fm.—4 Em.) ef-

ter et for Dagen udarbejdet Kort over Isforholdene faa det bedste Overblik over, hvorledes han bør navigere gennem Farvandene.

Meteorologisk Instituts nautiske Afdeling vil under Isforhold to Gange daglig, nemlig 10.20 og 16.20 gennem Radiotelefon (2400 m) sprede de nyeste Efterretninger om Isforholdene ved vore Kyster. I Udsendelsen Kl. 10.20 gengives de fra Isudkigsstationerne kort forinden telegrafisk indsendte Efterretninger om Isforholdene og Besejlingsforholdene. I Udsendelsen Kl. 16.20 gives et kort Uddrag af de i Dagens Løb til Institutet indløbne, supplerende Efterretninger. Hver Aften Kl. 21.20 udsendes ligeledes pr. Radiotelefon (2400 m) en kort Beretning med særligt Henblik paa Vindforholdene og Temperaturen.

De paa Grundlag af de indløbne Efterretninger af Institutets nautiske Afdeling udfærdigede Oversigter over Isforholdene i vore Hovedfarvande vil blive udsendt paa engelsk Sprog pr. Radiotelegraf (600 m) fra København-Radio Kl. 12.00 og 24.00 og fra Blaa-vand-Radio Kl. 2.00 og 14.00.

Meteorologisk Instituts nautiske Afdeling (Ismeldingstjenesten) har Telegramadresse: »Isignal København«.

## TRÆLASTMARKEDET FRA ØSTERSØEN, KULMARKEDET OG MIDDELHAVSMARKEDET I 1927

Disse for den danske Skibsfart meget betydningsfulde Markeder har i Aarets Løb først en yderst omtumlet Tilværelse og beredt Rederne den ene Skuffelse efter den anden.

I Begyndelsen af Aaret, da Efterdønningerne fra den langvarige engelske Kulminestrejke endnu sporedes, var Fragterne endnu nogenlunde rimelige, i hvert Fald sejlbare, men allerede i Slutningen af Januar begyndte Fragtreduktionerne, og det gik heretter fortsat nedover Slag i Slag for nu ved Aarets Slutning at være endt i den rene Elendighed.

Grunden til, at det er gaet saa galt, kan vanskeligt defineres i faa Ord, men Hovedaarsagerne maa søges i, at Efterspørgslen ikke har staaet Maal med den disponible Tonnage, Indførselsrestriktioner i enkelte Lande, de stærkt varierende Priser paa de forskellige Produkter samt den almindelige Handelsdepression. At Rederne har kunnet holde Baadene i Fart Størsteparten af Aaret under disse Forhold maa virkelig beundres. Kun en udpræget Optimisme i stadig Tillid til en snarlig Bedring af Fragtmarkedet samt Hensynet til Mandskabet og alle dem, der mere eller mindre er afhængige af Skibsfarten, har afholdt Rederne fra at lægge Tonnagen op, saalænge der var noget at sejle med. I December gik det imidlertid helt galt, og bortset fra de usejlbare Fragter, kneb det med overhovedet at faa en Last. Under disse Omstændigheder var der ingen anden Vej end igen at lægge op, og hen imod en Snæs Baade er hidtil lagt op.

Saaftremt Efterspørgslen og Raterne ikke snart forbedres, er det sandsynligt, at mange flere Baade maa lægges op. Det hele kan imidlertid forandres pludseligt, og værre end nu kan det næppe blive.

### Østersømarkedet

I de første af Aarets Maaneder gøres der — som naturligt er — yderst lidt for prompt Lastning. De Forretninger, der i disse Maaneder afsluttes for Lastning pr. f.o.w. og senere, har derfor desto større Interesse og afgiver en Rettesnor for, hvorledes Markedet kan antages at ville udvikle sig. Trælastkøbmændene har i 1927 haft en enorm Tilgang af Tonnage, ikke mindst foraarsaget af de mange Ballastrejser, der igen var en Følge af de miserable Kulrater, og det siger sig selv, at dette Extra-Tilbud af Trælastbaade maatte faa en uheldig Indflydelse paa Fragterne. Den enkelte Baad har kunnet udføre en Rundrejse mere, men da de fleste Redere til det sidste har haabet paa en rimelig Returlast og i sidste Øjeblik har maattet slutte Trælast for Lastning ballastgaende, har Befragterne ofte kunnet udnytte Situationen.

Østersømarkedet under ét blev en Kilde til mange Skuffelser. For at kunne bedømme de enkelte Afslutninger maa imidlertid Baadens Størrelse og Position, Last- og Losseplads, Ladningens Sammensætning plus mange andre mindre, men lige væsentlige Ting tages i Betragtning. Det vil føre for vidt at gaa i Detailler, men de nedenfor anførte Afslutninger giver en Oversigt over Raternes Bevægelse:

Januar: prompt Pernau/West Hartlepool 500/800 Fv. Props 42/6d., prompt Danzig/Hull 500/800 stds. DBB 37/6d., prompt Danzig/Calais 500/800 stds. DBB 30/-, prompt Åbo/Hull ca. 550 Fv. Props 48/9d., pr. Juni Kotka/Hull ca. 540 stds. DBB 48/6d., 15. Juni Björkö/London ca. 1000 stds. DBB 42/6d. F.O.W. Kemi/Hull ca. 720 stds. DBB 46/-, 30. Juni Uleåborg/Bristol ca. 720 stds. DBB 58/-, F.O.W. Umeå/London ca. 700 stds. DBB 44/-, 15. Juli Kaskö/London ca. 1100 stds. DBB 42/-.

Februar: F.O.W. Björkö/Calais ca. 1600 Fv. Props 36/3d., F.O.W. Trångsund/London ca. 620 stds. DBB 41/6d., Juni Skellefteå/London ca. 1150 stds. DBB 45/3d.

Marts: Juni Brahestad/London ca. 1200 stds. DBB 47/6d., F.O.W. Wiborg/London ca. 525 stds. DBB 41/6d., F.O.W. Åbo/Antwerpen ca. 1000 stds. DBB 36/-, F.O.W. Kotka/London ca. 1000 stds. DBB 43/6d., Juli Trångsund/London ca. 1000 stds. DBB 43/9d.

April: F.O.W. Kemi/London ca. 925 stds. DBB 47/6d., Juli Trångsund/London ca. 700 stds. DBB 44/-, Juli Walkom/London ca. 1000 stds. DBB 43/3d.

Maj: 31.5. Hernösand/London ca. 720 stds. DBB 44/6d., 15.7. Råfsö/London ca. 1000 stds. DBB 42/6d., 15.6. Kemi/London ca. 800 stds. DBB 48/-.

I Maanederne fra Juni til September erholdtes gennemsnitlig 45/ à 44/- Midtsverige/London, 44/ à 41/6d. Midtfinland/London, og i Oktober: ca. 44/- Midtsverige/London (Sommerdækslast), ca. 42/- Midtfinland/London (Sommerdækslast), 45/ à 46/ Midtsverige/London (Vinterdækslast, 44/ à 46/ Midtfinland/London (Vinterdækslast).

### Kul- og Koksmarkedet

har svinget meget, gennemgaaende i Redernes Disfavør. Konkurrencen mellem de engelske og kontinentale Eksportører er og har været en Krig paa Kniven. England sætter alt ind paa at genvinde de tabte Markeder, og de andre gør ligesaa for at beholde de fornylig erobrede Markeder. I de sidste Aar har de tyske og polske Kul vundet stærkt Indpas, bl. a. i de skandinaviske Lande, og dette er selvfølgelig gaet ud over de engelske Leverandører og derved igen udover Returladningernes Antal for de Baade, der har losset i England eller paa Kontinentet, og som ellers vilde have taget en Last med paa Vejen op til Østersøen. Den polske Stat har gennem længere Tid opmuntret Mineejerne med en Reduktion af Jernbanefragten, hvilken Støtte har sat dem istand til med Held at kunne konkurrere med de britiske Eksportører. Priserne paa de forskellige Varer er kommen godt ned, men som Følge af de lave Priser har en Mængde Miner i England og Skotland maattet indstille Driften og tiltrods for, at saavel Priserne som Fragterne er kommet ned paa et Minimum, kan Handelen alligevel ikke helt komme paa Fode igen.

Eksporten fra United Kingdom til de skandinaviske Lande har været i Aftagende og til Landene ved Middelhavet samt til Kontinentet omtrent normal. Periodiske Importrestriktioner i enkelte Lande har virket delvis forstyrrende paa Eksporten og gjort Tilværelsen for Skibsfarten endnu vanskeligere.

Til Sammenligning anføres Gennemsnitsraterne fra Wales til de vigtigste Middelhavshavne for mellemstore Baade, samt fra Østkysten af U. K. til danske Havne og London/København for 2000/2500 Tonnere. De anførte Cifre er for Maanederne Januar—December.

Tyne Range/god dansk Havn: 6/3d.-6/6d., 6/- à 5/6d., 5/6d.-5/9d., 5/6d.-5/-, 5/3d.-5/6d., 5/3d.-5/6d., 5/3d.-5/6d., 5/6d.-5/9d., 5/6d. 5/6d., 5/3d.-5/6d., 5/-.

London København: 8/6d.-9/-, 8/3d.-8/6d., 8/6d.-8/-, 8/- à 7/9d., 7/3d.-7/6d., 7/9d.-8/6d., 7/6d.-8/-, 7/9d. 8/-, 8/6d.-8/-, 8/6d.-8/-, 8/- à 7/6d.

Wales/Genoa Range: 9/6d.-9/9d., 10/- à 12/-, 10/6d.-12-, 10/9-11/-, 10/6d.-10/-, 10/6d.-9/9d., 9/- à 8/6d., 9/- à 10/-, 9/- à 9/3d., 9/- à 10/-, 8/6d.-8/3d., 8/3d.-7/6d.

Wales/Barcelona: 11/-, 12/- à 14/6d., 14/- à 14/6d., 13/6d.-14/-, 13/6d., 13/6d.-14/-, 14/- à 12/-, 12/- à 11/6d., 12/- à 11/6d., 12/- à 11/3d., 11/- à 10/6d., 10/6d.-10/-.

Wales/Alexandria: 11/3d., 13/-, 13/- à 13/6d., 12/9d.-

14/-, 13/9d.-14/-, 13/3d.-11/-, 10/9d.-10/-, 10/- à 11/-, 10/6d.-11/6d., 10/6d., 10/6d., 10/6d.-9/6d.

*Wales/Øerne:* 9/3d., 9/3d.-9/6d., 9/6d., 10/6d., 10/- à 10/3d., 10/- à 9/6d., 9/6d.-9/-, 9/6d., 9/6d.-9/-, 9/6d.-9/-, 9/3d.-8/3d., 9/- à 8/-.

#### Middelhavet, hjemgaende

Specialfarterne for den danske Handelsflaade er væsentlig Jordnødder fra Vestafrika, Frugt fra Spanien, Oliekager fra Marseille, Salt fra Sicilien og Spanien, Fosfat og Esparto fra Nordafrika, og delvis Donau- og Alexandriamarkederne. Et Flertal af disse Markeder er rene Sæsonmarkeder, og alt har været daarligt, eller har i hvert Fald udviklet sig daarligt, omend med enkelte smaa Opgange fra Tid til anden. I et Marked som Middelhavet med dets kolossale Tilgang af smaa og store Baade og ikke mindst af Baade hjemmehørende i Middelhavslandene, der kan sejle betydeligt billigere end andre, bliver Konkurrencen stor og bitter. Gennemgaende hævder de danske Baade sig godt og foretrakkes ofte frem for andre. Under Hensyntagen til de forskellige Omstændigheder, der mere eller mindre betinger Raterne, er det umuligt indenfor disse Rammer at give et korrekt og ud-

tømmende Billede af Markedet i Aarets Løb, men et Indtryk heraf vil følgende Tal maaske bibringe:

Der blev bl. a. betalt følgende Rater:

*Frugt:* Spanien/U. K.-Continentet, Januar: 26/-, medio Januar: 24/-, ult. Januar 22/- à 20/-, November: 23/6d. à 25/-, December: 22/- à 20/-, alt pr. 100 cbf.

*Jordnødfragterne* fra Gambia stod i Januar Maa- ned omkring 28/-, midt paa Sommeren i noget lignende, i November ca. 26/- og ca. 25/- i December.

*Oliekager* fra Marseille til danske og svenske Havne betaltes i November med 19/6d.-20/-, og i December med 17/- à 18/-.

*Fosfat* fra Sfax til U. K. betaltes i Januar med 10/6d., i Sommer: 8/6d. à 9/- for at slutte med ca. 9/6d. i December.

*Fosfat* fra Sfax/Nordfrankrig Januar: 8/6d., Juni: 6/6d., December: 6/- à 6/6d.

*Alexandria/Hull,* Januar: 16/-, Februar: 13/6d.-15/-, November/December: 9/6d.-10/- alt pr. 60 Kubikfod.

*Sulina/Danmark,* primo Januar: 24/6d.-25/-, ult. Januar: 22/-.

*Donau/Danmark,* i Sommer: 18/- à 19/-, i Efteraa- ret: 20/- à 21/-.

## FYRING MED PULVERISERET KUL

Damperen »Mercer« paa 9500 Dødvægt Tons, ankom til Rotterdam, efter paa Overrejsen fra Amerika at have brugt Kulpulver til Fyring. Skibet drives af Turbiner paa 2500 s.h.p.

Det er det første Skib, som har faaet Installation til Fyring med pulveriseret Kul. Der er herved den Fordel, at man kan anvende Smuld og Affald, og endvidere er Antallet af Fyrbødere reduceret til nogle faa Mand, der kun skal passe Fordelingsapparaterne. Paa Rejsen var Brændselsforbruget 1,3 lb. pr. s. h. p.

Der siges, at Fyring med Kulpulver næppe vil være fordelagtigt for Passagerskibe, da Fyring med Smuld naturligvis har sine Skyggesider.

Brændslet samles paa en Rist, hvor det sønderdeles af en Stamper, derefter bliver det styrtet ned

i en langsomt drejende Mølle, hvor det males til Pulver, og senere suget ned til Ildstedet gennem Rør. Dette Eksperiment har kostet 100,000 Dollars, men Forsøget siges nu at være lykkedes fuldstændig.

Idealet vil være at tilvirke Kulpulveret i Land og pumpe det om Bord i Skibets Tanke. Dette Pulver maa ved en særlig Proces gøres uimodtageligt for Selv- antændelse. Det forbedrede System medfører 20 pCt. Besparelse i Omkostningerne.

Fra sagkyndig Side paapeges, at de økonomiske Beregninger vedrørende Anvendelse af Kulpulver, endnu langt fra er færdige. Kulpulveret maa blandes med ophedet Luft, og det bør nøje udregnes, hvad Luftens Ophedning koster. Den ophedede Luft er beregnet til 26 Tons for hver Ton Kul.

## ADGANGEN TIL ISMIT-BUGTEN

Den tyrkiske Regering har fastsat følgende Bestemmelser for fremmede Skibes Adgang til Ismit-Bugten, der danner et Led i den befæstede Zone Kodja paa Halvøen Ismit:

Den Del af Ismit-Bugten, der ligger mellem en Linje Daridja-Tchatal og en Linje Cap Cava-Bournou og Cap Dil-Bournou, er bleven erklæret befæstet Zone og Adgangen til denne er forbudt fremmede Krigsskibe.

Den omtrentlige geografiske Beliggenhed af de Punkter, der begrænser den nævnte befæstede Zone er:—

Daridja . . . . .	40° 45'	n. B. 29	23'5"	ø. L.
Tchatal-Bournou	40° 42'	n. B. 29	23'	ø. L.
Cava-Bornou . . .	40° 46'	n. B. 29	31'	ø. L.
Dil-Bournou . . .	40° 44'5"	n. B. 29	31'	ø. L.

## FORTRÆNGES SEJLSKIBENE FRA NEW FOUNDLANDS-FARTEN

New Foundlands-Farten, i hvilken en Mængde danske Sejlskibe tidligere fandt lønnende Beskæftigelse, synes nu at være ved at blive erobret af Dampskibene. Efter hvad der meddeles, ligger der flere Skibe fra Marstal fragsøgende i St. Johns; af disse skal ét allerede være beordret hjem i Ballast, og saafremt Markedet ikke snart bedres, vil antagelig de andre danske Skibe, som ligger derovre, være nødsagede til at følge det givne Eksempel. Efter Forlydende skal et norsk Rederi have indsat flere Dampere i Farten New Foundland, Portugal, Spanien og Italien, hvilket jo gør Forholdene endnu vanskeligere for Sejlskibene.

I det sidste Par Aar har en Del danske Sejlskibe gaaet i Fart mellem New Foundland og Brasilien med Fisk, men ogsaa dette Marked har svigtet i Aar, og Damperne synes ligeledes i denne Fart at være ved at fortrænge Sejlskibene.

## JORDNØDLASTER

Kaptajnen paa et Skib, der i den sidste Del af December lastede Jordnødder oppe ad Floden ved Dakar, meldte, at Forholdene med Hensyn til Gul Feber var alvorlige. Der var saaledes død 10 Hvide i Løbet af 4 Dage, der forløb mellem Skibets Klarering og Afsendelsen af Kaptajnens Rapport.

I Begyndelsen af denne Saison udtalte Afskiberne, meddeler The Baltic and International Maritime Conference, at Jordnødder af dette Aars Høst var tunge, men Erfaringen viser, at det modsatte synes at være Tilfældet, da de Beretninger, Conferencen har modtaget om Skibes Indtagender af Jordnødder, gennemsnitlig ligger 8 pCt. under sidste Aars.

Conferencen hævder derfor, at det stadig er bydende nødvendigt at tage alle de Forhold i Betragtning, som den omtalte i sit Cirkulære for December, der blev gengivet her i Bladet No. 49 af 2. December, inden man slutter Skibe i denne Trade.

## FORØGELSE AF HAVNEUDGIFTER

Som et Eksempel paa, hvorledes Havneudgifter Sunødvendigt kan blive forøgede ved Krav fra Arbejdernes Side, anfører det kendte tyske Skibsfartsblad »Hansa« i en Artikel herom nylig bl. a.: Hamburg er ingen billig Havn. Tyske saavel som udenlandske Redere ved det og ved ogsaa, at der er gjort Forsøg paa at faa Havneudgifterne bragt ned, desværre uden synderligt Resultat. Ligeledes er de klare over, at de med Hamburg konkurrerende Havne, navnlig Rotterdam, ikke lader nogen Lejlighed gaa fra sig til ved stadige Nedsættelser af Udgifterne at forøge deres Tiltrækningskraft paa Afskiberne. Havnene skal ikke være Foretagender, der bringer Fortjeneste, hvis da deres Ledere forstaa Tidsaanden. Flertallet i Hamburgs Bestyrelse synes imidlertid ikke at være af denne Opfattelse. Hvis de er det, kan man i hvert Fald vanskeligt forstaa den Beslutning, ved nævnte Flertal den 30. November fattede med Hensyn til Paragraf 35, Afsn. 1 i Hamburgs Havnelov, saa meget mindre som forskellige Medlemmer af Forsamlingens Mindretal talte advarende og overbevisende imod den senere vedtagne Beslut-

ning om en Ændring af den omtalte Paragraf i Havneloven, der drejer sig om Besætningen paa bugserede Havnefartøjer.

I Erkendelse af det rigtige i at bestræbe sig for at nedbringe Havneudgifterne i Hamburg vedtog det hamburgske Parlament i September 1924 følgende Tilføjelse til Paragraf 35: »Paa bugserede Havnefartøjer er det tilstrækkeligt at have én Mand for hver to ved Siden af hinanden bugserede Fartøjer«. Det var denne Tilføjelse, som Venstrepartierne angreb den 30. November. De krævede Tilføjeslen slettet til Beskyttelse af Menneskeliv, udtalte Forslagsstilleren. Han kunde dog ikke paavise, at den i 1924 gjorde Tilføjelse havde haft mangelfuld Beskyttelse af Menneskeliv til Følge, og fra Oppositionens Side blev det da ogsaa konstateret, at den i 1924 indførte Bestemmelse ifølge indhentede officielle Oplysninger ikke havde medført nogen Stigning i Antallet af Ulykkestilfælde, men Argumenter af denne og lignende Art prællede af paa det socialistisk-kommunistiske Flertal, der vedtog at slette Bestemmelsen.

## NORSK HVALFANGST I 1927

Den norske Skibsreder *Torger Moe* har i N. H. & S. T. skrevet en Oversigt over norsk Hvalfangst i 1927, hvoraf vi gengiver nedenstaaende korte Uddrag:

I 1927 har norske Hvalfangstforetagender drevet Fangst paa følgende Felter: Svalbard, Norge, Færøerne, Spanien, Portugal, Vest-Afrika, Vest-Australien, Rosshavet, Syd Georgia, Syd Orkney, Syd Shetland, Patagonien, Peru, Mexico, New Foundland og Labrador.

Fra den 78. Breddegrad i nord til den 78. Breddegrad i syd og spredt udover samtlige de store Verdenshave har norske Fangstbaade været paa Jagt efter Hvaler. Og Fangstresultatet har stort set været godt.

Fangstudbyttet for de norske Selskaber i 1927 var ca. 700,000 Fade Hvalolje mod omkring 660,000 Fade i 1926. Dette er den største Produktion, man nogensinde har haft. Stigningen skyldes, at 2 nye Ekspeditioner, nemlig »N. T. Nielsen Alonso« og »C. A. Larsen« optog Fangsten i Rosshavet, og disse 2 Ekspeditioner havde tilsammen en Fangst af 84,500 Fade.

Bruttoudbyttet af Hvalfangsten i 1927 kan anslaaes til omkring 61 Mill. Kr. mod ca. 75 Mill. Kr. i 1926. Nedgangen skyldes en skarp Nedgang i Prisen paa

Hvalolje fra 34/- til 27/- Pund Sterling, men den fortsatte Kronestigning har ogsaa bidraget til det daarligere Resultat. Gennemsnitsprisen før Krigen var 60 Kr. pr. Fad. De Forhold, som Hvalfangsten arbejder under, har gjort det umuligt samtidig at reducere Driftsudgifterne i tilnærmelsesvis samme Udstrækning som Nedgangen i Indtægterne, og Følgen blev, at en Række Selskaber i sidste Aar havde Underskud paa Driften.

Medens det for faa Maaneder siden var Pessimismen, som raadede, naar det gjaldt Hvalfangst, saa er der i den sidste Tid indtraadt en Svingning i Opfattelsen.

Grundene hertil er iøjnefaldende. Den ene er Prisstigningen paa Oljemarkedet, den anden er de gode Resultater, som første Del af indeværende Sæson paa Sydhavsfelterne har givet.

Allerede nu er hele Sydhavsproduktionen solgt, og Gennemsnitsprisen ligger formentlig omkring £28/10 pr. Ton for Nr. 0/1. De fleste Laster er solgt til £28/- og £29/- og nogle faa mindre Partier til £30/-. Og paa alle Sydhavsfelterne er Fangsten iaar langt større end paa samme Tid ifjor, samtidig med at der kan regnes med lavere Driftsudgifter.

## EN RAKETPISTOL

I England har man i nogen Tid anvendt et nyt Raketapparat, der har vundet megen Anerkendelse. Apparatet er en Raketpistol, *The Schermuly Rocket-Pistol*, der skulde erstatte de hidtil anvendte Raketapparater ved Redningsarbejde til Søs, altsaa naar det gælder om at opnaa Forbindelse mellem et Skib og Land eller mellem to Skibe i saa haardt Vejr, at det er umuligt at borde en Havarist.

Apparatet er nylig blevet forevist i Sverige for en Del Skibsfarts-Interesserede, ved hvilken Lejlighed Bjergningsdamperen »Harald« og Redningskrydseren »Wilh. R. Lundgren« tilhørende Selskabet for Redning af Skibbrudne var stillet til Raadighed. Forevisningen fandt Sted paa Älvsborgfjord og synes, efter hvad G. H. & S. T. meddeler, at være faldet meget tilfredsstillende ud.

I Pistolen, der forefindes i tre Størrelser, sidder den ene Ende af Udløbningssnoren fastgjort til et Projektil, og Linen ligger opskudt i Bugter i en Æske paa en saadan Maade, at den ikke kan kinke sig. Fordelen ved Pistolen er, at den er saa let at transportere, rette og i det hele haandtere. Den største

Pistol, der udskyder en 1-Tommers Line af 350 m's Længde, vil dog neppe kunne holdes i Haanden ved Affyringen, men ophænges i en Strop. Apparatet kan dog paa denne Maade rettes med lige saa stor Hastighed, og Træffesikkerheden bliver maaske større, end naar man holder den i Haanden.

En Del Raketskud affyres mod »Wilh. R. Lundgren« med Aparater af forskellig Størrelse og med forskellig Linelængde, og den almindelige Mening var, at selv om Pistolen ikke kan erstatte de almindelige Raketapparater paa Redningsstationerne i Land med flad Strand, hvor man behøver Raketter, der kan skydes ud paa meget store Afstande, vil den være i høj Grad egnet til Brug mellem Skib og Skib. Pistolen vil jo ogsaa kunne anvendes ikke blot ved Livredning til Søs, men vil udmærket kunne anvendes til at bringe Bugserkabler om Bord i haardt Vejr etc.

I England er en stor Del af Kystvagterne efter Ordre af Board of Trade blevet forsynet med Raketpistoler, men her drejer det sig jo ogsaa i mange Tilfælde om at udskyde Raketten fra en høj Kyst til et Skib, der er strandet paa Klipper tæt inde under Kysten.

## ISMELDINGER PR. 27. DECEMBER 1927

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjul.      |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Danmark

Nykøbing (21) 66. Thisted (22) 66. Løgstør (22) 67. Aalborg (20) Byen-Hals 45. Hals (24) 47. Hals-Barre Søen (27) 43. Udbyhøj (25) 67. Horsens (22) 44 Rende. Vejle (22) 43 Rende. Kolding (22) 63. Haderslev (21) 95. Aabenraa (22) 43. Kegnæs (27) 11. Odense (19) 63 Rende. Frederikssund (23) 67. Roskilde (18) 68. Præstø (27) 67. Bøgestrøm-Kallehave (18) 68. Stege (19) 63 Rende. Ulfssund (19) 33. Masnedø (24). Storstrømmen 56. Karrebæksmunde (26) Bugten 01. Omø (27) Bæltet Syd 11, Omø Sund 42. Skelshør (23) 33 Rende. Agersø Sund (23) 54. Guldborg (19) 67. Nykøbing F. (18) 63 Rende. Bandholm (21) 66. Albuen (27) Indl. 13. Nakskov (19), Havn 43, Fjord 33 Rende. Nysted (18) 65. Rudkøbing (24), Nord 55, Syd 66. Marstal (20) 23.

Oversigt: Danske Hovedfarvande isfri undtagen Læsø-Rende og inderste Del af Aalborg-Bugt.

## Sverige

Västra Kvarnen og nordl. Stat. 98. Skag. 26. Härnö 34. Aangermanälven 36. Brämö og Sundsvall 24. Alnösundet 90. Hudiksvall 5x. Lilljungfrun 14. Eggregrund 26. Gävle 36 og 39. Skutskär 46. Ørskär 11. Øregrundsgrepen sydl. Del 98. Mod Furusund 66. Sandhamn-Stockholm 37. Landsort-Stockholm 34. Kalmarsund v. Kalmarsund 34 og 32, sydl. Indl. 56. Varberg 14. Vinga Søen 12. Vinga-Göteborg 12. Svinesund og Iddefjorden 60.

## Finland

Rödhäll og østl. Stat. 98. Kotka og Kankö 67. Luppi 37. Hogland E. 40, S. og W. 36. Helsingfors 67. Sveaborg og Gråskärsbådarna 37. Porkala 96. Kallbådan 14. Barösunds-fjärden 34. Jusarö og Hangö Havn 14. Russarö 34 og 32. Hangö W. Fjord 36. Aabo og Erstan 36. Lövskär 34. Föglö 36. Ledsund 12. Mariehamn 12. Raumo 67 og 24. Relandersgrund 11. Mäntyluoto 69 og 36. Kallo og Räfsö 24. Wasklot og nordl. Stat. 98.

## Estland

Zerel 26 og 12. Ristna 12. Odensholm 90. Ekholm 12. Stenskär 24 og 34. Narva Red 36. Pernov og Kynö 98. Paternoster og Raugi 98. Vorms 98 og 36.

## Letland

Libau Havn 12. Steinort 11. Lyrerort 66. Michaelsturm 46. Riga Søen og Havne 12. Haynash 14.

## Tyskland

Pillau Havn 01, Königsberg Seekan. 69. Swinemünde Havn 01, Haff 69. Warnemünde Warnow 69. Travemünde Søen og Havnen 01, til Lübeck 23. Holtenau KWK. 55. Neuwerk 9x. Cuxhaven 55 og 45. Belumerschanze 23. Brunshüttelkoog Kanalindl. 23. Glückstadt og Brunshausen 55. Altona 12. Hamburg 22. Harburg 43. Hoher Weg 22. Bremerhaven og Brake 23. Bremen 21.

## FRAGTRATETALET FOR NOVEMBER 1927

Fragtratetallet er for November beregnet til 107,5, hvilket er ca. 2 pCt. lavere end Tallet for Oktober.

Nedenstaaende Oversigt viser Fragtratetallet for de sidste 13 Maaneder sammenlignet med Gennemsnittet for Januar—Marts 1925.

Jan.—Marts 1925 gsnlt. ....	100,0
November 1926....	159,0
December — ....	136,1
Januar 1927 .....	126,9
Februar — .....	121,5
Marts — .....	117,7
April — .....	117,5
Maj — .....	112,3
Juni 1927. ....	110,0
Juli — .....	107,2
August — .....	107,0
Septbr. — .....	109,0
Oktober — .....	109,6
November — .....	107,5

Den Opgang, der var i de to foregaaende Maaneder, er altsaa blevet afløst af en tilsvarende Nedgang i November, og Fragtratetallet for denne Maaned svarer herefter til Tallet for Juli og August Maaneder. Kulfragten viste Nedgang i alle Ruterne. I nogle af Trælastruterne var Raten pr. Standard stigende paa Grund af Vinterindskrænkningen i Dækslasten eller af andre særlige Aarsager, men det angives i Beretningerne, at reelt var Trælastfragterne ikke tilfredsstillende, fordi der var for rigeligt med Tonnage-tilbud i Østersøhavnene. Blandt de andre Godsklasser, der er med i den danske Fragttalsberegning, var der Opgang i nogle af Kornraterne især fra la Plata, men for Canadaeksporten, for amerikansk Timecharter og flere andre Trader var Gennemsnittet lavere end i Oktober.

## SEJLADSEN PAA LENINGRAD

Det danske Generalkonsulat i Leningrad meddeler, at Isforholdene paa den finske Bugt i Ugen, der sluttede den 24. Dec., ikke er undergaaet nogen nævneværdig Forandring. Isen strækker sig i en fast Masse af 40—10 cm Tykkelse til henimod Seskar.

Den 22. December modtoges den sidste Skibskonvoj ved Iskanten, hvorefter den indgaaende Trafik lukkedes. Kun i ganske ekstraordinære Tilfælde og med Handelskommisariatets Sanktion vil Skibe herefter blive ført ind gennem Isen til Leningrad. Den 1. Januar lukker Havnen ligeledes for udgaaende Trafik.

Hvorvidt Sejladsen paa Leningrad ved Hjælp af Isbrydere vil blive genoptaget i Slutningen af Vintren, vil afhænge af Omstændighederne.

Ifølge foreløbige Data har Havnen i Tiden fra 4. November til 15. December d. A. ekspederet ca. 200 Skibe.

## POLSKE KUL OVER GDYNIA

I November Maaned er der ifølge en fra det polske Generalkommisariat i Danzig modtaget Statistik eksporteret 86,121.5 Tons Kul fra Gdynias Havn mod 90,683.5 Tons i Oktober Maaned.

Udførselen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Sverige .....	39,325
Danmark .....	16,493.5
Norge .....	13,265
Finland .....	10,068.5
Letland .....	3,860
Tyskland .....	2,884.5
Danzig .....	225

86,121.5



## OPLÆGNINGSFORSIKRING OG ALMINDELIGT SAMARBEJDE

Paa Norges Rederforbunds Trælastgruppens Aarsmøde fornylig behandledes en Del Spørgsmaal af stor Interesse for Trampfarten deriblandt Spørgsmaalet om organiseret Oplægning af overflødig Tonnage.

Paa Mødet gjorde Konsul H. H. Holta udførligt Rede for det Møde, som Repræsentanter for svenske, danske og norske Redere holdt i Gøteborg den 16. og 17. December, paa hvilket der blev udarbejdet et Forslag om Dannelsen af Oplægnings-Forsikringsforeninger. Trælastgruppen sluttede sig enstemmigt til dette Forslag og henstillede til Rederforbundets Bestyrelse snarest at tage dette Spørgsmaal op til Behandling.

For Spørgsmaalet om Oplægningsforsikring kom under Drøftelse, havde Konsul Holta holdt Foredrag om Situationen med Hensyn til den europæiske Trampfart og fremhævede herunder, at der altid vil være stærk Efterspørgsel efter mindre Skibe i den europæiske Fart til Transport af Tømmer og Kul, saaledes at man kan sige, at denne Trade danner Rygraden for Rederivirksomheden med mindre Skibe.

I Hvidehavsfarten er Norge repræsenteret med 60—70 pCt. af den anvendte Tonnage og i Østersøfarten med omtrent 15 pCt. Svenske Skibe transporterer lige saa meget, maaske lidt mere i denne sidste Fart og danske Skibe ligeledes 15—20 pCt., tyske 25—30 pCt., hollandske og andre Nationers Skibe Resten.

I Jordnødtraden og Kultraden paa Kontinentet og Middelhavet samt Frugtfarten fra Spanien har de nordiske og de tyske Trampredere meget store Interesser i Vintertiden. Forholdene stiller sig som Regel saaledes, at hvis man holder sig tilbage om Vinteren og Foraaret, kan Fragterne bringes noget i Vejret, med-

mindre en eller anden Outsider eller mindre opmærksom Reder akcepterer Fragter, der ligger adskilligt under det Niveau, man burde staa fast paa, og Befragterne derved faar det Indtryk, at der er tilstrækkeligt med Tonnage.

Naar Forholdet nu er saaledes, at de nordiske og de tyske Redere kontrollerer 70—80 pCt. af Tømmer- og Kultransporterne, burde det være muligt at gennemføre et Samarbejde for at opnaa mere tilfredsstillende Fragter, der kan give en rimelig Fortjeneste, idet det jo er meningsløst, at Rederne Aar efter Aar i stor Udstrækning skal transportere Tømmer og Kul uden nogen Fortjeneste. De forskellige Trader maa betragtes som selvstændige, og begge Trader i en Kombination bør kunne bære sig.

Efter at have omtalt de forskellige Oplægningsprojekter, sluttede Konsulen iflg. Sv. Flagg med at fremhæve, at det var nødvendigt at forsøge at hidføre en Bedring i Situationen gennem et organiseret Samarbejde, nordisk og europæisk i visse Trader som Tømmer og Kul samt gennem en særlig Undersøgelse af disse Trader. Dette gælder ogsaa Forholdene med Hensyn til Certepartierne og i det hele alt, hvad der kan forebygge uforudsete Hændelser. Bl. a. nævnte Taleren, at man burde forsøge at centralisere Befragtingerne f. Eks. for Trævarer, idet man derved vilde undgaa at underbyde hverandre. I Øjeblikket blev den samme Baad faktisk udbudt til Befragterne af flere Mæglere. I de interesserede Lande som Sverige, Norge, Danmark og Tyskland burde der oprettes Centraler, gennem hvilke man vilde kunne opnaa megen Indflydelse paa Fragtvilkaarene.

## F. O. B. - KLAUSULEN I ANTWERPEN

En norsk Skibsreder, der havde sluttet et af sine Skibe for en Ladning Superfosfat fra Antwerpen til Sverige, har til N. H. & S. T. indsendt en Beklæggelse over den Fortolkning, man i Antwerpen har givet ovennævnte Klausul. Vi bringer nedenfor et Uddrag af den paagældende Reders Indlæg:

Et af mine Skibe har i Antwerpen været udsat for en saa mærkværdig Fortolkning af f.o.b.-Klausulen, at jeg synes Forholdet burde offentliggøres til Skræk og Advarsel.

Baaden blev sluttet for Superfosfat fra Antwerpen til Syd-Sverige. Lasten skulde leveres »f.o.b. on Federation Maritime d'Anvers' conditions«. Ingen kunde give Oplysninger om, hvad disse Betingelser gik ud paa, hverken her eller i Sverige. Baaden var prompt og Tiden for Akcept saa knap, at der ikke var Lejlighed til at faa Spørgsmaalet opklaret fra Antwerpen. Da der udtrykkelig var stipuleret f.o.b.,

gik jeg selvfølgelig ud fra, at ovennævnte Betingelser kun refererede til trimming eller winchebrug. Da Regningen indløb, viste det sig imidlertid, at Skibet ikke alene var belastet med fulde Udgifter for at tage Lasten fra Kajen, men endog Udgifter forbundet med at hente Lasten langt inde fra Kajen, bag Pakhuse etc., Kranleje, Stuvning, kort sagt: samtlige Udgifter forbundet med Lastningen.

Nordisk Skibsrederforening har bragt paa det rene, at »f.o.b. on Federation Maritime d'Anvers' terms« betyder, at Skibet skal betale samtlige Udgifter forbundet med at hente Lasten fra Kajen, Ombordbringelse, Trimming og Kranleje.

Skibsrederen udtaler sluttelig sin Forbavselse over, at en saadan Fortolkning kan paatvinges andre Nationers Skibe, og fremhæver, at da Skibet var bundet til Befragternes Mægler, kunde det ingen Hjælp faa dér.

## LA PLATA BEFRAGTINGERNE

Med Hensyn til La Plata Befragtingerne udtaler The Times of Argentina, at det ved adskillige af de senest afsluttede Befragtinger har bemærket, at Rederne har akcepteret en Margin paa 15 Dage i Stedet for den sædvanlige Maanedes Mellemrum mellem Liggedagenes Begyndelse og Annulleringsdatoen. Der er, udtaler Bladet, lidet eller intet at risikere herved, naar Skibet er beordret ud i Ballast for at blive befragtet fra La Plata. Rederen behøver saa kun at beregne Rejsens Varighed, og en Margin paa 15 Dage, som han har at løbe paa, før han skal stille sin Baad til Raadighed for Lastning, maa kaldes rimelig. Men Systemet bringes nu til Anvendelse lige op til Februar, og saa bliver det farligt, idet dette tyder paa, at Skibet ikke er i Færd med at afgaa fra en europæisk Havn til La Plata i Ballast. Skibet skal antagelig losse i en fremmed Havn og saa laste en Ladning Kul eller andre Varer til La Plata, og det er

umuligt at beregne nøjagtigt den Tid, der vil kræves til Indtagning af Last i Europa og Losning i La Plata; navnlig den sidste er usikker. Undertiden er der Vanskelighed ved at komme til Kaj som Følge af Ophobning af Tonnage, og det er aldrig muligt at gøre en nøjagtig Beregning. Under saadanne Omstændigheder bør Rederne kræve en Margin paa en hel Maaned, idet man ikke maa glemme, at Befragteren almindeligvis tjener ved, at Skibet mister sin Annullationsdato. Hvis Markedet er gaaet tilbage, efter at Befragtingen er sluttet, vil han være i Stand til at sikre sig en billigere Rate, og er det blevet bedre, vil han kunne faa den oprindeligt fragtede Baad til den oprindeligt aftalte Rate med nogle faa Dages eller maaske kun nogle faa Timers Forsinkelse, saa at han tjener, hvordan det end gaar. Rederen bør derfor paase, at hans Tidsmargin er tilstrækkelig stor til at dække alle Eventualiteter.

## 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 Fiskerhavnen 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 — Havneafgitter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgitter: 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 Vandafgitter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørages af her-værende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kræner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperro-ner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetænde. To mindre Skibsreparations-værfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## KORSØR

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

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for Indg. som for udg.): Indenbys: Sejskibe 12 Øre, Sejsk. m. Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

## Lods og Bugsering.

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

## Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m<sup>3</sup>, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m<sup>3</sup>.

## Losning og Lastning

besørages af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsespil m. m.

Dobbelt Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik. Jernstøberi, Kølhalingsplads, 4 Kulkræner, 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.

## 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, er fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ 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.

## MARSTAL

Syd fra gennem Klørdyb er uddybet til 4,5 m. men Løbet til-sander let. I Løbene til Havnen og i den forreste Del af Havnen og ved Bolværkerne 3,4 m. Skibsafgift pr. Netto Reg. Ton: Udenbys: Sejskibe, ogsaa med Hjelpekruer, Indg. 24 Ø., Udg. 24 Øre. Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodst.). Bugsering efter moderate Priser ved Motorbaade. Ballastafgift 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. Losnings- og Lastningsomkostninger efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, flere Træskibsbyggerier og Kølhalingspladser, 2 Ophalerbeddinger til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

## 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, ½ 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. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 faste Kræner 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.

## NEXØ

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig Vand 1,9 m. Havneafgift pr. Netto Ton 35 Øre, Skibe, der indkommer for 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 besørages 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.

## KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 16 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyriings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejskibe paa 200 Net Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn, Ingen Lodstvang. Lods-penge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodeses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Buad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lading. I Frihavnen besørages Losning 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, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat) 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

## 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, Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat, Bugserdamp, ufornød, Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørages hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## NØRRÉSUNDBY

I Indsejlingen 7,5 m Vand, 750 m Kajmur med 7,5 m Vand og 300 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) Dybgaaende. 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. m<sup>3</sup> leveret om Bord ved Bolværk.

## Losning og Lastning

besørages ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

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

## RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Seilskibe: Indg. 24 Øre. Udg. 24 Øre, Seilskibe med Hjalpeskrue: Indg. 30 Øre. Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lods-tvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste bil-lige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Ti-den 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskin-brug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyt-tes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træsksibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

### SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA

I følge en fra det polske Generalkommissariat i Dan-zig modtagen Meddelelse indgik der i November Maaned 62 Skibe med 45,524 N.R.T. mod 56 Skibe med 40,790 N.R.T. i Oktober Maaned.

Af de indgaende Skibe førte 7 Skibe med 6,242 N.R.T. dansk Flag.

Der indgik 3 Dampere med Stenladning, og 2 Dam-pere førte Passagerer til og fra Le Havre, samtlige andre Dampere udgik med Kullast.

### ROTTEPEST OMBORD

Efter hvad Gøteb. H. & S. T. erfarer har Stadslæ- gen i Gøteborg konstateret Rottepest ombord paa den norske Dampere "Modemi", der lossere Korn fra

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### De kinesiske Sørøvere atter paa Spil

Fransk Dampere »Shu-Heng«, der var paa Vej til Shasi, er den 22. December bleven overfaldet af Sørøvere i Nær-heden af Ichang. Dampere blev fuldstændig plyndret, og mange Passagerer blev dræbt eller saarede.

### I Behold

Der har i den senere Tid været en Del Ængstelse for 4-m. Skonnert »Helga« af Marstal, Kaptajn R. Madsen, der den 25. November var afsejlet fra Teignmouth med en Ladning Porcellainsler til Porsgrund. Fredag Aften den 23. indløb imidlertid Meddelelse til Skibets Reder, Skibsmægler Kromann, Marstal, om at »Helga« i god Be-hold var ankommen til sit Bestemmelsested.

### Strandinger

Engelsk Dampere »Carrigan Head«, paa Rejse fra Dan-zig til Irland med ca. 4000 Tons Sykgods, kom Søndag Formiddag den 25. Dec. i Tykning paa Grund ved Præsto Fjord. Sviters »Geir« kom til Stede og tog den af Grun-den Natten til Mandag, men maatte paa Grund af Sne-tykning ankre med Havaristen i Drogden. Senere paa Dagen gik Turen gennem Flintrenden til København, der endelig naaedes hen paa Eftermiddagen.

Da det viste sig, at Bundskaden ikke var særlig stor, udstedte Besigtigelseskommissionen Sødygtighedspas, hvor-efter »Carrigan Head« fortsatte sin Rejse.

4-mst. Motorskonnert »Flotbeck« er strandet ved Kjels Nor Fyrskib. Skibet, der er hjemmehørende i Lübeck, er nybygget og var paa sin første Rejse fra Lübeck til Aal-borg. »Vulcan« fra København og »Svava« fra Kalund-borg gik til Assistance.

### Ingen Grund til Paaskønnelse

Som bekendt forliste dansk 3-mastet Skonnert »Sine« af Marstal for kort Tid siden paa Kysten af Irland. Be-sætningen er nu kommet hjem og for nogle Dage siden blev der i Marstal afholdt Søforhør i Anledning af For-lyset og Besætningens Redning. Som Skik og Brug er, vilde Danmark gerne yde Redningsmænd i fremmede Lande Paaskønnelse for Redningsdaad. Og Ministeriet havde nu spurgt Retten, om der ikke ved Mandskabets Bjergning fra »Sine« var Grund til en Tak og Paaskønnelse over for Irlænderne.

Der fremkom imidlertid ved Forhøret forskellige En-keltheder, der satte »Redningsmændene« i et helt andet Lys og saa langt fra opfordrer til Anerkendelse, fortæller »Erø Folkebl.«.

Det blev nemlig oplyst, at »Sine«s Mandskab selv havde kastet en Line, hvortil var fastgjort en Redningskrans, ud og da denne drev i Land, havde Redningsmandskabet holdt denne tot. Det var alt, hvad det havde foretaget sig, Mandskabet maatte selv trække sig i Land, siddende i en Baadsmandsstol.

Bahia Blanca og Buenos Aires. Disse Havne er ikke erklæret pestsmittede, men da man under Losningen fandt døde Rotter, foretoges Sikkerhedsforanstaltning-er og Skibet blev røget Natten mellem 21. og 22. Decbr. Besætningen og Lossearbejderne er under Ob-servation, men hidtil er intet Sygdomstilfælde ind-truffet.

### DIREKTIONSSKIFTE

Professor Th. E. Thomsen, administrerende Direk-tør for A/S Maskinfabrikken »Atlas«, udtræder med dette Aars Udgang af Direktionen og indtræder samtidig i Selskabets Bestyrelse, ligesom han vedblive-nde vil være knyttet til Selskabet som teknisk Kon-sulent.

Direktionen bestaar derefter af d'Herrer H. H. Mansa og H. Martens, som i Forening underskriver for Selskabet, medens Overingeniør N. Jørgensen som hidtil har Prokura i Forbindelse med en af Di-rektørerne.

Bestyrelsens Medlemmer er derefter: Direktør Hjerl Hansen, Formand, Etatsraad N. C. Monberg, fhv. Borgmester H. C. V. Møller, Direktørerne E. Vøhtz og O. Madsen, Ingeniør E. B. Cruse og Profes-sor Th. E. Thomsen.

Paa Politistationen, hvortil Besætningen bragtes, og hvor man fik tørt Tøj, maatte man for brugte Skjorter be-tale 5 Sh. og 6 Pence i Leje — altsaa for Stykket — og for nogle gamle Politiumiformer, som ikke mere var i Brug, forlangtes der ogsaa Leje — til Betaling af Rens-ning. Redningsmandskabet havde faaet Vederlag for sit Arbejde.

Historien lyder utrolig, naar man tager i Betragtning, at det dog ellers heldigvis er Skik overalt, at man giver skibbrudne Folk en god og venlig Behandling, og paa alle mulige Maader søger at hjælpe ved Bjergningen.

### Han holdt sit Ord

Den 22. Juli 1927 strandede s.s. »Bayrupert« paa en ikke kortlagt Klippe paa Labradorkysten. Efter at Te-legrafisten havde sendt Nødsignalet ud, arbejdede han med Kraftstationen, indtil Dynamoens standsede, hvorefter han skiftede over til Nødsenderen og vedligeholdt For-bindelse med det nærmeste Skib, der var 360 miles borte. Hans sidste Telegram meddelte, at kun Kaptajnen og han selv var tilbage ombord, og at Styrbords Dæk var under Vand. De vilde derfor forlade Skibet; men hvis det ikke kændrede, vilde Telegrafisten komme tilbage. Han holdt sit Løfte og kom tilbage. Det tililende Skib kom atter i Forbindelse med »Bayrupert«, og en Mængde Telegram-mer blev udvekslet med Rederiet.

Radiotelegrafisten paa »Bayrupert« forblev paa sin Post og vedligeholdt uafbrudt Forbindelse med de hjælpende Skibe. 24 Timer senere hørte jeg ham stadig hamre paa Nøglen, fortæller en engelsk Radiotelegrafist i Bladet »The Signal«, efter hvad Radiotelegrafisternes Med-lemblad »Radiotelegrafisten« meddeler.

Den paagældende Telegrafists Pligttroskab er i høj Grad paaskønnelsesværdig, og heldigvis er det anførte Tilfælde jo ikke isoleret.

### Motorskibe paa 60,000 Tons

De store engelske Rederier har for Alvor taget fat paa Bygning af Kæmpe-Motorskibe. Saaledes har »White Star-Linien« ved Harland & Wolffs Værft i Belfast begyndt Bygningen af et Diesel-Motorskib, der skal være paa ikke mindre end 60.000 Tons. Motorerne skal udvikle over 100,000 H.K. Farten vil blive enestaaende, idet man lo-ver, at Passagererne, naar de Lørdag Aften gaar om Bord i Southampton, kan gaa i Land Onsdag Eftermiddag i New York.

### Ny Dampere til den finske Amerika-Linje

Den finske Amerikalinie, der opretholder en Fart mel-lem Finland og Syd- og Nordamerika, har i disse Dage anskaffet sig et nyt Skib til denne Rutefart. Dampere, der har faaet Navnet »Herakles«, kom til København, hvor den blev modtaget af den finske Stats-Skibsinspek-tør D. Grandel. Efter at »Herakles« var besigtiget af In-

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

KØBENHAVN

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**  
TELGR.-ADR. „SHIPPING“, — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET  
**“MYREN”**  
KØBENHAVN  
Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Hølmøld"  
Amaliegade 38

HADERSLEV

**J. C. HANSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**HADERSLEV**  
Agent for:  
Det Forenede Dampskibselskab, A-S, København  
Lloyds Sub Agent  
Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltsand"

**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 Helsi. g & Grimm, Riga, Libau, Windau

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**HOBRO**  
TELEFON 413 TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**Hans Svenningsen & Adolf Carl**  
Amaliegade 33. København K.  
Telegram Adr. „Steambroker, København“.  
Coder: Watkins — Scott's 10th Edition —  
The Boe Code.  
Rederi — Befragtning — Assurance — Køb og  
Salg af Skibe — Klarering — Havariagentur.

HOLBÆK

NAKSKOV

**JØRGEN L. FISKER**  
(H. MUNCH'S EFTFL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)  
HAVNEVEJ 40  
Telefon Nr. 166 Telegr.-Adr.: »Fisker«  
**HOLBÆK**  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

**Casper Andréa's Eftflg.**  
ved  
**Halfdan Rasmussen**  
edsv. Skibsmægler  
**NAKSKOV**  
Telegr.-Adr.: „Andrea“ Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

KOLDING

NYKØBING F.

**A. GJØRDING**  
KOLDING  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
BEFRAGTNING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

Telefon 137 & 737  
Telegram-Adr.: »Marquardt«  
**Marquardt & Tornøe**  
Skibsmæglere  
Nykøbing F.

KORSØR

NØRRESUNDBY

**P. JØRGENSEN & CO.**  
(ETABLERET 1867)  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**KORSØR**  
Telefoner: Provins Nr. 6-16-68 Telegram Adresse:  
Statstelefon Nr. 11 »JØRGENSEN«

**N. C. BACH**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
**NØRRE-SUNDBY**  
Telefon 1047-2161 Telegram-Adr.: BACH

KØBENHAVN

SVENDBORG

**ALFRED CHRISTENSEN**  
Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390  
Dampskibsreder  
Dampskibs- og Havariagent  
Befragtningsforretning

**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**  
SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER  
Dampskibsagent.  
Speditions- og Toldklarings-Forretning.  
Telegramadresse: »Emanuele, Svendborg.

# Bekendtgørelse.

## Pontonbroen mellem Aalborg og Nørresundby.

Af Hensyn til den store Trafik over Chr. IX's Bro har Aalborg Byraad vedtaget og Ministeriet approberet, at Broens Svingparti fra d. 1. Januar 1928 ikke bliver aabnet for Gennemsejling fra Kl. 12 til 12½ Middag paa alle Hverdage.

Udvalget for Chr. IX's Bro.

spektøren og havde faaet det finske Certifikat, afgik den til Helsingfors. Det nyhervervede Skib, der er bygget i 1903 i Dumbarton og som er paa 4788 Tons, hed tidligere »Clan Mackinnon«.

Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle 450 I.H.K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet. Skibet fik Navnet »Melinga«.

### Rask Styrmand

Under Søroveroverfaldet paa s.s. »Solviken« af Bergen, hvorved Kaptajn Richard Jentoft blev dræbt, viste Styrmand Hans Johnsen af Risør en Selvopofrelse, hvis Mage sjælden opleves. Haardt saaret af to Revolverskud i højre Arm og af et Strejfskud tværs over Maven og efter at have lidt et stort Blodtab, istandgjorde han igen den traadløse Station ombord, som var ødelagt af Røverne, og telegraferede saa til Hongkong efter Lægehjælp til Kaptajn Jentoft. Lægehjælpen kom og mødte »Solviken« udenfor Hongkong, men desværre stod ikke Kaptajn Jentofts Liv til at redde. Styrmand Johnsen maa nu, efter hvad der meddeles N. H. & S. T., selv rejse hjem for at gennemgaa en Operation af højre Arm, da hans højre Haand trues med Lamhed.

### Fiskekutternes Lanterneføring

For at sejle uden Laterne er Skipperen paa en Esbjerg-Fiskekutter bleven anmeldt af Kaptajnen paa s.s. »A. P. Bernstorff«, der var ved at sejle Fiskekutteren ned. Det er en hyppig Forsyndelse, er der flere Dampskibskaptajner, som paastaar — og de har nok Ret i denne Paastand; men det gælder ikke alene for Esbjerg-Fiskekuttere, ogsaa andre sejler hyppigt uden Lanterneføring.

### Søsætning

Fra A.S. Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Søndre Værft sattes den 24. December et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 546 til The North Coast Steam Navigation Company Ltd., Sydney, N. S. W. Australien i Vandet.

Skibet bygges til British Corporation's Klasse B.S.+ og er bestemt til Fragtfart paa den australske Kyst.

Dets Hoveddimensioner er:

153'—0" × 34'—0" × 9'—0".

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister &

### Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin & Skibsbyggeri foretoges Torsdag den 22. December en vellykket Prøvetur med Dieselmotortankskibet »Daghild«, bygget for Regning Dampskibsaktieselskabet »Ocean«, Oslo.

Skibet er bygget til British Lloyds højeste Klasse.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

470'—0" × 64'—0" × 35'—0" og Bæreevnen er ca. 13,500 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 3500 I.H.K.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

### Brændt og skudt i Sænk

Damperen »Oscar« af Helsingborg, der var paa Rejse fra Kotka til Yarmouth med Trælast, var ved Ankomsten til den engelske Kyst i Brand. En Redningsbaad tog 19 Mand af Besætningen fra Skibet, medens Kaptajnen og tre Mand forblev om Bord saa længe det var muligt, men sluttelig maatte ogsaa de efter forgæves at have forsøgt at slukke Ilden gaa fra Borde. Da det viste sig umuligt at komme om Bord i det brændende Skib eller at gøre noget for at bjerger det, lod de engelske Marinemyndigheder det slæbe ud paa dybt Vand, hvor det blev skudt i Sænk.

### Kollision

Johnson Linjens Motorskib »Suecia«, der den 27. Dec. om Morgenen var for Indgaaende til Gøteborg, nødsagedes ved 5-Tiden til at ankre paa Grund af Taage og blev her paasejlet af den tyske Damper »Margareta«, der gaar i fast Fart mellem Gøteborg og Hamburg. »Margareta« løb Stævnen ind i »Suecia's« Agterskib med det Resultat, at denne fik et stort Hul, medens Damperen fik Stævnen trykket ind. Skaden paa begge Skibe var over Vandet, og de indkom i Havnen ved 9-Tiden om Morgenen.

## POSITIONSLISTE PR. 27. DECEMBER 1927

• MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING •

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Harming, ank. Danzig 24.12.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Tyne 12.12. til San Juan P.R.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 16.12. til Suez.  
s.s. *Algarve*, afg. Melilla 21.12. til Oran.  
s.s. *Amalienborg*, Møllerup, pass. Ushant 23.12.  
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. San Francisco 14.12. til Panama Kanal.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Aabenraa 22.12. til Sydamerika.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. La Plata 21.12. til Santos.  
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Aabenraa 25.12. til Christianiafjord.  
m.s. *Asia*, Andersen, ank. Oslo 26.12.  
s.s. *Askø*, Petersen, afg. Kalundborg 23.12. til London.  
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. San Pedro 13.12.  
s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Jaffa 15.12. til Glasgow.  
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Hamburg 24.12.  
s.s. *Axel*, Kanstrup, oplagt.

### B

s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.  
s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Ibiza 21.12.  
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Santa Maria 17.12. p. R. t. Baltimore.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Riga 24.12.

s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Blyth 20.12.  
s.s. *Bolivia*, Prah, pass. Balboa 10.12.  
s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, afg. Castellon 24.12.  
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 25.12.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Rouen 22.12.  
s.s. *Brasilien*, Brock, afg. Ystad 22.12. til Rotterdam.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Bahia 26.12.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 24.12.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Aarhus 19.12. til Antwerpen.  
s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
s.s. *Børglum*, Nielsen afg. Sharpness 25.12.

### C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, pass. Madeira 9.12. p. R. t. Buenos Aires.  
m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Boness 26.12.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Antwerpen 23.12.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

28. December 1927.

London	18,20	Madrid	62,40
New York	373,25	Amsterdam	151,00
Berlin	89,20	Stockholm	100,80
Paris	14,80	Oslo	99,30
Antwerpen	52,30*)	Helsingfors	9,41
Zürich	72,25	Prag	11,09
Rom	19,80	Wien	52,80

\*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Fairisle 26.12 p. R. t. New York.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Buenos Aires 20.12.  
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Dakar 20.12. til Bordeaux.  
 s.s. *Cyrl*, Duhn, ank. West Africa 21.12.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. West Afrika 21.12.  
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Kbhvn. 24.12.  
 s.s. *Dancvirke*, Stage, afg. Danzig 23.12. til London.  
 m.s. *Dania*, Kolster, afg. Newcastle 5.12. til Baltimore.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Melbourne 25.12.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Teneriffe 13.12.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Libau 24.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, afg. Oran 24.12. til Algier.  
 s.s. *Egholm*, Tonnesen, afg. Leixoes 24.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Emanule*, Svane, afg. Bordeaux 23.12. til Rouen.  
 s.s. *Energi*, Christensen, afg. Leith 24.12. til Holbæk.  
 s.s. *Enigheden*, Lauritsen, ank. Fowey 24.12.  
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. West Africa 22.12. til Dunkerque.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Gravesend 25.12.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Dakar 18.12.  
 s.s. *Erik B*, Lerche, ank. St. Vincent 18.12.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Liverpool 23.12.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. West Africa 18.12.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. St. John 15.12.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. New York 22.12.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Kbhvn. 15.12.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. London 23.12.  
 s.s. *Feddy*, Mathiasen, afg. Goole 24.12.  
 s.s. *Ficaria*, afg. Kbhvn. 21.12. til Esbjerg.  
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rute fart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, pass. Gibraltar 25.12. p. R. t. Port Said.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 17.12. til Teneriffe.  
 s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Dungeness 24.12.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. New York 23.12.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenborg, ank. Kbhvn. 18.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Port of Spain 20.12.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. New Orleans 21.12. til Kbhvn.

## G

s.s. *Garonne*, Nielsen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Newcastle 29.11. til Mobile.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Danzig 23.12.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 26.12.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Havre 22.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Halifax N.S. 25.12.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Brunswick 24.12.  
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Blyth 23.12.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, i Dok i Kbhvn. siden 19.12.  
 s.s. *Henning B*, Jørgensen, ank. Rotterdam 13.12.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Messina 23.12. til Catania.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Swansea 17.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Panama 23.12.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Rufisque 14.12. til Bordeaux.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Las Palmas 16.12.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Boston Mass 22.12.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Antwerpen 2.12. til Savannah.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, ank. Esbjerg 20.12.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Cape Carveiro 25.12. p. R. t. Oran.  
 m.s. *Java*, Hjernum, pass. Gibraltar 26.12. p. R. t. Algiers.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Manzanillo 22.12.  
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.12.  
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. St. Kitts 5.12. til Martinique.  
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, pass. Las Palmas 8.12.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, afg. Colombo 22.12. til Suez.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Gøteborg 24.12.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Kaolack 20.12.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Danzig 21.12. til Stettin.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Norfolk Va. 15.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Kina*, Heisterberg, ank. Yokohama 27.12.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Swansea 17.12. til Stockholm. Pass. Skagen 24.12.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Barbados 21.12.  
 m.s. *København*, Christensen, Rapp. 44° 20' n. B. 15° v. L. den 27.12. p. R. t. Falmouth f. O.

DANZIG

## JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GHENT

## BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.

DANZIG (FILIAL I GDYNIA)

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering af Bunkerkul · Kuleksp.r.t.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

ROTTERDAM

## WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER KEDELSMEDIE · JERN- &amp; MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE

4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-EVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46.000 T.

En » » » » » 511 » » » » » 20.000 »

En » » » » » 550 » » » » » 14.000 »

En » » » » » 480 » » » » » 8.000 »

En » » » » » 420 » » » » » 4.500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: TELEFON-NR.:

»WILTON, ROTTERDAM« 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

ROTTERDAM

## N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.: ROTTERDAM Telefoner Nr.:

Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.

Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »NESEVO«. 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.

**L**  
 m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Middlesbrough 27.12.  
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Houston 21.12.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Cardiff 13.12.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Pernau 24.12.  
 s.s. *Lithuania*, Hansen, ank. Kbhvn. 14.12.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Kalundborg 25.12.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 20.12. til Madeira.

**M**  
 s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Riga 23.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Kbhvn. 24.12.  
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Vladivostock 25.12. til Chefoo.  
 s.s. *Manø*, Huusum, ank. Aalborg 20.12.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Rufisque 23.12. til Rotterdam.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Grangemouth 23.12. til Leghorn.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. West Africa 24.12. til Calais.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, pass. Madeira 5.12. p. R. t. Buenos Aires.  
 m.s. *Meonia*, Topp, ank. Penang 27.12.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. London 21.12.  
 s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Genua 24.12. til Valencia.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

**N**  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, pass. Skagen 26.12. p. R. t. Kalundborg.  
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Rosario 25.12.  
 s.s. *Nevada*, Nielsen, afg. New York 17.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Danzig 21.12.

**O**  
 m.s. *Odense*, Vierø Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Moss 24.12. til Bergen.  
 s.s. *Orion*, Olsen, pass. Azorerne 18.12. p. R. t. Philadelphia.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 17.12. til New York.

**P**  
 m.s. *Panama*, Væring, pass. Cape Verde 17.12. p. R. t. Sydney.  
 s.s. *Parana*, Bronér, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Sundsvall 22.12. til Calais. Pass. Kieler Kanal 26.12.  
 m.s. *Rasch*, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, afg. Tyne 17.12. til New York.  
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Oslo 24.12.  
 s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, afg. Kbhvn. 24.12. til Tyne for Bunkers.  
 s.s. *Polaris*, Holm, pass. Kbhvn. 27.12. p. R. t. Stockholm.  
 s.s. *Polonia*, Skjoldam, ank. Danzig 24.12.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkerque Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. London 24.12.

**R**  
 s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Kotka 24.12. til Amsterdam.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Sanda 24.12.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

**S**  
 s.s. *Saga*, Falk, afg. Kbhvn. 23.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Lands End 17.12. p. R. t. Baytown.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**  
 Telegram-Adr.: »Tonnages»      Coder. Scott's og Watkins'  
**HELSINGFORS (Finland)**  
 Filialkontor: HANGO  
 Skibsredere, Skibsmæglere      Befragtning og Spedition  
 Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Aarhus 27.12. til Tyne.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Danzig 22.12. til Riga.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 24.12.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. San Francisco 20.12.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Odense 24.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. West Hartlepool 14.12.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Blyth 18.12.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Bristol 26.12.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Boston (Engl.) 23.12.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 21.12. til Aarhus.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Barry 23.12.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Berendtsen, afg. Dakar 18.12.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, afg. Las Palmas 26.12.  
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Colon 16.12. til Philadelphia.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Rotterdam 25.12.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. St. John NB. 20.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Manchester 27.12. til Liverpool.  
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Arzew 21.12. til Grangemouth.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Swansea 17.12.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Norfolk 25.12.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Vejle Ruten.

**T**  
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, afg. Boness 26.12.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 21.12. til Swansea.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Osaka 26.12.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Norfolk 8.12. til Bremen.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 19.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Tjaldur*, Dragsdahl, ank. Kbhvn. 18.12.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Danzig 22.12.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Hamburg 25.12.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, afg. Kbhvn. 25.12. til Antwerpen.

**U**  
 s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Bodø 23.12. til Harstad.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Bordeaux 23.12. til La Pallice.  
 s.s. *United States*, Voldborg, henligger i Kbhvn.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Odessa 23.12.

**V**  
 s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Dakar 14.12.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer 23.12.  
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Paramaribo 21.12.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør 23.12.  
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Kbhvn. 17.12.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 24.12.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

**W**  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 26.12.

**Y**  
 s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

**Ø**  
 s.s. *Ørkild*, Lund, afg. Monte Cristi 16.12.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Amsterdam 19.12.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 27. DECEMBER 1927

3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Appledove 5.12.  
 3/m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Appledore 15.11.  
 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Appledore 15.11.

3/m. Sk. *Galathea*, Jensen, ank. Kingstown 23.12. for Storm.  
 4/m. Sk. *Helga*, Madsen, ank. Porsgrund 22.12.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

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

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

## MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

**CARDIFF**  
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.  
Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

**NEWPORT**  
Eastern Dry Dock.

**BARRY**  
Commercial Dry Dock.

**AVONMOUTH**  
Commercial Dry Dock.

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

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, Ellsmere Port, Preston og Hull

Fragt Agenter og Mæglere for **ELDERS & FYFFES, Ltd.**

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

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 Exchange Chambers,  
Exchange Street ... Sheffield

SEJL · FLAG · KOMPASSER

## WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306e

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSELSKABET

## "PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4812 · Telegram-Adresse: „Steam Pacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
med Dags Varsel.

## 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

## 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.

Telf. Helrup 1619  
Værkf. Dannisø  
Øbro 4198  
Kirsteinsgade 7.

## HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning  
og Rustbankning

Telefon  
Kontor 8712  
-  
Amaliegade 41.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskine**

**Brug** Kedelrensningsbriketten **RENZO**,  
er syrefri og renser ufejlbarlig.

**Benyt** vore Specialolier:

H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.

H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART




**BELL'S  
ASBESTOS**

ENEFORHANDLING OG LAGER



**M. B. COHN**  
TOLDBODV. 22 TELEFON · 1403  
KØBENHAVN K. TELEGRAM-ADR.: AMIANTE  
GRUNDLAGT 1848

**BP BRITISK PRODUKT BP**



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

Amaliegade 22. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

**BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP**

**AADNESEN & DAHL**  
LIMITED

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

★

SKIBSMÆGLERE &  
KULEKSPORTØRER

★

BUNKERKUL I  
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

**K I E L - K A N A L**  
(KAISER WILHELM-KANAL)

★

**Zerssen & Co.**  
RENSBURG  
HOLTENAU · KIEL · BRUNSÜTTELKOOG

**Skibsmæglere**  
LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,  
BUNKEROLIE, PROVIANT OG  
SKIBSFORNØDENHEDER

★

TELEGRAM-ADRESSE:  
»Zerssen«

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

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 83, KØBENHAVN

### DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

### J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

### IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

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

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

### KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 · Telegr. Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastfarver etc.  
fra Th. Höeg

HAMBURG

### O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:  
DAMOTIA

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

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 2

FREDAG 6. JANUAR 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

### OPHUGNINGSPROBLEMET

En Bedring af Fragtmarkedet gennem en Ophugning af ældre, umoderne Tonnage er jo et Problem, der i den senere Tid er blevet stærkt diskuteret, og den svenske Skibsreder, Emil Löfgren, har som omtalt i Dansk Søfarts Tidende fremsat et Par Forslag til Tilvejebringelse af en Fond, ved Hjælp af hvilken Rederne skulde holdes skadesløse med Hensyn til den Tonnage, de solgte til Ophugning. De af Skibsreder Löfgren fremsatte Planer, af hvilken jo i hvert Fald den første er bleven afvist af hans eget Lands Rederforening, er blevet refereret og diskuteret i de forskellige Landes Skibsfartspresse uden dog at have vundet større Tilslutning, idet man hævder, at det vil være umuligt at tilvejebringe det internationale Samarbejde, der vilde være nødvendigt, hvis Planerne skulde have nogen Udsigt til at kunne gennemføres med Held.

Ogsaa i den tyske Skibsfartspresse har man diskuteret Spørgsmaalet med Interesse, og Bladet »Schiffsmarkt«, Lübeck, der bl. a. har refereret de svenske Planer, har derefter modtaget en Række Indlæg i Sagen med Forslag til en Løsning. En Indsender spørger, om det ikke vilde være simplere i Stedet for den gamle Tonnage at opkøbe de Firmaer, der principmæssigt kun driver Skibsfart med gammel Tonnage og derved ødelægger Fragtmarkedet. Man vilde derved slippe af med Køberne af gammel Tonnage, og Priserne for denne vilde da sikkert nærme sig Ophugningsprisen mere. Man kunde ogsaa, mener Indsenderen, opnaa et Resultat, hvis man ved international Lovgivning forbød Anvendelse af Skibe, der havde naaet en vis Aldersgrænse. Ved dette Middel vilde Prisen paa Tonnagen, naar den nærmede sig Aldersgrænsen, falde saa meget, at Konkurrencen vilde blive væsentlig formindsket. Dette Forslag lider dog af samme Svaghed som Ophugningsforslagene nemlig, at et internationalt Samarbejde vilde være absolut paakrævet for at sikre en heldig Gennemførelse.

Der peges imidlertid paa en tredje Mulighed, der ikke er behæftet med denne Svaghed. Denne Plan gaar ganske simpelt ud paa, at de Stater, der er overbeviste om Nødvendigheden af, at en Bedring af Fragtmarkedet hidføres, udsteder en Lov, hvorefter Skibe, der har naaet en vis Aldersgrænse, ikke maa anløbe de paagældende Landes Havne, og hvis de gør det, ikke atter faar Tilladelse til at løbe ud. Det vilde være tilstrækkeligt, at nogle Stater udstedte en saadan Lov, idet Konkurrencen fra de gamle Skibes Side allerede derigennem vilde formindskes i en saa væsentlig Grad, at Rederne af økonomiske Grunde vilde se sig nødsagede til ikke at anvende Skibe, der havde naaet en saadan Alder.

Vi tror ikke paa, at noget af de fremsatte Forslag om Ophugning af gammel Tonnage har nogen som helst Chance for at blive gennemført, og iøvrigt er en Indgriben fra Statens Side som den, der indeholdes i flere af Forslagene, efter vor Mening absolut af det onde. Skibsfarten bør udøves under den størst mulige Frihed og bør ikke mere end højst nødven-

digt hænges ved Restriktioner fra Statens Side. Ganske bortset herfra kunde en Plan som den sidst nævnte selvfølgelig være af betydelig Interesse for Stater, hvis Handelsflaade for den langt overvejende Del bestaar af nye, moderne Skibe.

### OPLÆGNINGERNE

Den Stigning i Oplægningerne, der begyndte ved Juletid, har siden da fortsat sig i et stadig hurtigere Tempo, saaledes at Antallet af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende oplagte Skibe den 3. ds. androg 24 Dampskibe med en samlet Bruttotonnage af 27.948 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 38.591 Tons.

Dette er meget stærk Stigning, idet de tilsvarende Tal for sidste Uge var 18 Skibe, 17.115 Bruttotons og 24.063 Dødvægttons, og efter hvad vi erfarer er der al Udsigt til, at den nærmeste Fremtid vil bringe en yderligere stærk Stigning i Oplægningerne.

### OPSAGTE OVERENSKOMSTER

Norges Rederforbund har i Fredags opsagt Overenskomsten med Norsk Matros- og Fyrbøderforbund til Ophør 1. Februar.

Samtidig har Redernes Arbejdsgiverforening opsagt de gældende Overenskomster i Indenrigsfarten for Styrmand, Lodser, Maskinister, Matroser og Fyrbødere samt for Restaurationspersonalet i de Baade, hvor Selskaberne selv har Restauranten. Ruten Christianssand-Frederikshavn er indbefattet i Opsigelsen.

Overenskomsten med det norske Maskinistforbund er tidligere blevet opsagt til Ophør 1. Februar.

### DANSK-SPANSK KONVENTION

Under 2. ds. er der blevet undertegnet en dansk-spansk Handels- og Skibsfartskonvention i Madrid. Konventionen er ligesom Danmarks øvrige Handelsoverenskomster baseret paa Mestbegunstigelses-Princippet, der bl. a. finder Anvendelse paa Handelen i Almindelighed, Ind- og Udførselstolden og Toldformaliteterne, medens der er fastsat Nationalbehandling m. H. t. Skibsfart og Beskatning af fysiske Personer. Ratifikationen skal saa vidt muligt finde Sted inden 1. Marts.

I en til Konventionen knyttet Tillægsprotokol har Danmark har givet Tilsagn om at ophæve Tillægsafgiften paa Vin og ikke at forhøje Tolden paa spanske Vine, hvorhos der er truffet Aftale om, at den spanske Regering skal have Ret til at opsigte Konventionen med en Maanedes Varsel i Stedet for med 3 Maaneders Varsel, saafremt Danmark forhøjer den nugældende Told paa Olivenolie, Rosiner, Figner, Appelsiner, Mandler, Druer, Bananer, Revolvere, afskallet Ris, Sardinere og Korkpropper.

I Kraft af Mestbegunstigelsesretten vil danske Eksportvarer fremtidigt nyde godt af de Toldnedsættelser, som Spanien har indrømmet andre Lande.

Den Maade, hvorpaa danske Varer hidtil er blevet behandlet paa i Spanien, har været meget utilfreds-

stillende. Klipfisk producerede i Danmark, derunder den færøske Klipfisk betalte i Told 32 Guldpesetas pr. 100 kg, medens engelske, norske og islandske Klipfisk kun betalte 25,6 Guldpesetas for 100 kg. Resultatet heraf var selvfølgelig, at hverken den i det egentlige Danmark eller paa Færøerne producerede Klipfisk kunde konkurrere med de andre Sorter paa det spanske Marked, hvoraf atter fulgte, at den danske Klipfisk-Produktion og Eksport, der var i glædelig Fremgang, blev ødelagt, medens den danske Stat

gik med til at betale de færøske Eksportører Toldifferencen, hvilket Forhold jo i Længden var uholdbart.

Ved den nu afsluttede Konvention stilles Danmark paa lige Fod med de Lande, der har haft særlige Overenskomster med Spanien, og foruden for Eksporten af Klipfisk har Konventionen ogsaa Interesse for en Række danske Industriprodukter, for hvilke der er et Marked i Spanien, og som nu faar en Toldnedsættelse paa 20—25 pCt. Den nu endelig afsluttede Traktat, om hvilken der har været forhandlet i flere Aar, maa derfor hilses med Tilfredshed.

## V O L D G I F T S K E N D E L S E

Den 26de Marts 1927 blev 1ste Styrmand N. N., der har forhyret med en Damper, tilhørende Rederiet A., opsagt af Skibets Kaptajn, medens det laa i Stockholm. Skibet sejlede paa det paagældende Tidspunkt i en den 17. Marts s. A. paabegyndt Timecharterfart mellem Nordsverige og Belgien. I Juli Maaned skrev Styrmanden til Rederiet om at faa Ferie, hvilket Rederiet bevilgede ham, idet det samtidig sendte Kaptajnen en Kopi af Brevet. Kaptajnen skrev straks til Rederiet om dettes Samtykke til, at Styrmanden ikke kom tilbage til Skibet og om at sende en Stedfortræder til Holtenau, hvor Styrmandens Ferie skulde begynde. Ved Skibets Ankomst til Brunsbüttel modtog Kaptajnen Rederiets bekræftende Svar, og da Styrmanden i Holtenau afleverede sit Regnskab til Kaptajnen, meddelte denne ham, at han ikke efter Ferien skulde tilbage til Skibet.

Under Henvisning til, at Afmønstring ifølge den gældende Overenskomst kun kan ske i dansk Havn, gør Styrmanden under denne Sag gældende, at Afmønstringen har været ulovlig og paastaar Rederiet tilpligtet at betale:

Hyre i 3 Maaneder à 425 Kr. ....	Kr. 1275.00
Radiotillæg i 3 Maaneder à 60 Kr. ....	- 180.00
Pensionsbidrag i 3 Maaneder efter Overens-	
komsten .....	- 72.00
Rejseomkostninger .....	- 77.67
	<u>Ialt Kr. 1604.67</u>

Rederiet paastaar sig frifunden og har desuden nedlagt forskellige subsidiære Paastande.

Den Omstændighed, at Styrmanden selv har søgt Ferie, kan ikke anses at have berettiget Rederiet til at gaa ud fra, at han dermed gav Afkald paa sin kontraktmæssige Ret til Afmønstring i dansk Havn, thi efter alt foreliggende maa det antages, at Styrmanden — om med Rette eller Urette faar staa hen — har været af den Formening, at der i alt Fald indtil videre ikke vilde blive stillet Krav om hans Fratræden, og dette synes Rederiet at maatte have forstaaet, da han uden noget Forbehold søgte og fik Ferie.

Der maa derfor gaas ud fra, at Afmønstringen i Holtenau har været uberettiget. Men Rederiet gør gældende, at det Krav, som Styrmanden i den Anledning maatte kunne fremsætte overfor Rederiet, har han forskertset ved at have kvitteret for sin Afregning uden Forbehold. Om de hermed forbundne Omstændigheder har Kaptajnen og Styrmanden afgivet indbyrdes modstridende Forklaringer, idet Styrmanden hævder, at han først efter at have afleveret Kvitteringen fik Meddelelse om, at han ikke skulde tilbage til Skibet, og at han hertil bemærkede, at han havde Krav paa 3 Maaneders Opsigelse, medens Kaptajnen forklarer, at Styrmanden uden nogen Tilkendegivelse modtog Meddelelsen om, at han ikke skulde tilbage, og at han først derefter afleverede sin Kvittering.

Allerede under Hensyn til den saaledes foreliggende Uvished om, hvad der virkelig er passeret ved den paagældende Lejlighed, maa det være udelukket at lade Styrmandens Aflevering af Kvitteringen uden

noget deri indføjet Forbehold være forbundet med noget Retstab for ham.

Med Hensyn til det Krav, Styrmanden kan fremsætte, bemærkes, at den Omstændighed, at Afskedigelsen er sket paa ukontraktmæssigt Sted, ikke kan medføre, at den indtil det Øjeblik gyldige Opsigelse nu skulde blive ugyldig eller anses som bortfalden. Det synes heller ikke paa Forhaand naturligt, at Følgen af paa urette Sted at afmønstre en gyldigt opsagt Styrmand, skulde være den samme som uberettiget at afskedige en ikke opsagt Styrmand, hvilket sidste indeholder en større Krænkelse af hans kontraktmæssige Ret. Af den gældende Overenskomst lader der sig ikke udlede nogen Maalestok for Beregningen af Styrmandens Krav i et Tilfælde som det foreliggende. At lade dettes Størrelse afhænge af, hvornaar det paagældende Skib faktisk anløber dansk Havn efter Styrmandens Fratræden, vilde ikke give nogen almindelig Regel, hvortil kommer, at Skibet, hvis Styrmanden fortsat havde været ombord, meget muligt — og dette gælder navnlig ved Sejls i Østersøen — vilde have anløbet dansk Havn for at afmønstre ham, hvilket nu er unødvendigt, og derfor undlades. Man har ment, at den opsagte Styrmand efter Varslets Udløb kun har Krav paa økonomisk at stilles, som om han var afmønstreret i dansk Havn, hvilket i nærværende Tilfælde vilde sige Hjemrejsepenge og Hyre for Rejsetiden, men heller ikke dette kan anses for den rette Løsning. I den gældende Overenskomst hedder det, at Paamønstring finder Sted »i Henhold til Sømandsloven af 1. Maj 1923 og nedenauførte Forhyringsregler«. Uden udtrykkelig Vedtagelse i Overenskomsten kan derfor en Styrmand ikke antages at have opgivet nogen ham efter Sømandsloven tilkommende Ret. Ifølge Sømandslovens § 34 har den Styrmand, der afskediges for Tjenestetidens Udløb Krav paa fri Rejse med Underhold til aftalt Fratrædeshavn og Krav paa Hyre under Rejsen, dog mindst for 1 Maaned, og dette maa Styrmanden kunne kræve, men mere ses der ikke at være Hjemmel til at tilkende ham, da det kontraktmæssige 3 Maaneders Varsel var udløbet ved Afskedigelsen.

Angaaende de enkelte Poster i hans Krav bemærkes:

1. Hyre — vil være at tilkende ham for 1 Maaned med ..... Kr. 425.00
  2. Radiotillæg — kan ikke gives, da det er at anse som et særligt Vederlag for virkelig ydet Tjeneste.
  3. Pensionsbidrag — tilkendes for 1 Maaned med ..... - 24.00
  4. Rejseomkostninger gives som krævet med - 77.67
- Der vil saaledes være at tilkende ham ialt Kr. 526.67

K e n d e l s e.

Rederiet A. bør til Styrmand N. N. betale 526 Kr. 67 Øre.

Sagens Omkostninger, der fastsættes til 125 Kr., udreder Parterne, hver med Halvdelen.

København, den 22de December 1927.

sign. Jul. Møller.

## S Ø F O R H Ø R

Der afholdtes i Tirsdags Forhør ved Sø- og Handelsretten i Anledning af, at Damperen »Belgien« den 31. f. M. havde paasejlet Knippelsbro. Føreren af »Belgien«, Kaptajn Schioldan Hansen, havde givet Møde i Spidsen for Besætningen, og desuden var Lods Dauberg, Brofoged Olsen, Havneingeniør Lorenz og Føreren af Bugserbaaden »Pluto« mødt.

Et Udtog af »Belgien«s Skibsdagbog oplæstes, og det fremgik heraf, at Skibet, der skulde op til Ørstedsværket, havde passeret Nyhavns Hoved og nærmede sig Knippelsbro i stærk Taage. Først i ca. 50 Alens Afstand kunde Broen skimtes. Der gaves Brosignal, og »Belgien« gik med langsom Fart, indtil der hørtes Signal fra en modgaaende Damper. Samtidig blev der givet Signal fra Broen om, at den vilde blive aabnet, men man kunde ikke se, hvilken Damper Signalet gjaldt. »Belgien« turde derfor ikke holde for Broen, men stoppede og lagde Roret Styrbord, hvorefter der blev slaaet Bak, og man lod Bagbords Anker gaa. Ligeledes blev der givet Ordre til Slæbedamperen »Pluto« om at holde Bagbord over. »Belgien« svingede til Styrbord med Forenden, men beholdt Fremfarten, og kort efter tørnede den med Stævnen mod Bropartiet indenfor Stensoklen. Der bakkedes, til Skibet gik klart af Broen, hvorefter det sejlede igennem og for-

tøjede ved Ørstedsværket. Ved Kollisionen var der kommet Buler i Styrbords Side, men ingen Lækage.

I Følge Brovagtens Rapport om det passerede, havde Broen taget Skade, saaledes at Klapperne ikke kunde lukkes, i det nogle Jerndeale var bøjede. Oplukningen varede ca. 1¼ Time.

Kaptajn Schioldan Hansen forklarede, at han var paa Broen sammen med Lodsens, men ingen af dem kunde se, hvilke Signaler der var hejst, før »Belgien« tørnede Broen. Det skyldtes den stærke Bakmanøvre, at Stævnen kom saa langt over til Styrbord. Farten var saa langsom, at Skibet et Par Gange var ved at miste Styret. Ankret slæbte mod Bunden ca. 1½ Minut.

Lods Dauberg forklarede, at Taagen blev tættere og tættere, jo længere de kom ind i Havnen, men han havde dog ment, at Skibet kunde slippe igennem Broen. Der blev to Gange givet Signal til Broen, og naar han stoppede Skibet, var det af Frygt for den modgaaende Damper, da han ikke var klar over, om Broen var aabnet for den eller »Belgien«. Han havde spurgt Føreren af Slæbebaaden, om han kunde se Brosignalerne, hvilket han havde benægtet. Der forløb ca 1½ Minut fra Skibet stoppede til Kollisionen fandt Sted.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, 3. Januar 1928.

Naar man sammenligner Fragtnoteringerne paa denne Tid ifjor med de nuværende, ser man lettest, hvilken Bølgedal Fragtmarkedet er nede i. En Trøst er det vel, at Fragterne nu er nede paa et absolut Minimum, og at Efterspørgselen — og dermed Noteringerne — har en Chance til at gaa frem. Ifjor i Begyndelsen af Januar var f. Eks. Kulraten fra Wales til River Plate ca. 14/- 15/-, og de hjemgaaende Laster betalte op til 35/- prompt, 30/- Februar, 24/- 25/- Marts, mod nu henholdsvis 11/- og 24/- 23/-. Timecharter i vestindisk Fart betalte \$2.10 for 2500 T. en Rundrejse, \$1.50, 4000 T.; nu henholdsvis \$1.20 og \$1. Cuba var i 21/- 23/-, nu 16/- 18/-. Gulfen/Danmark \$7.50 — nu under \$6. o. s. v. Ifjor var det Efterdønningerne fra Kulstriken, som satte Præg paa Noteringerne, men Raterne blev sørgeligt skaaret ned, eftersom Tiden gik. Det risikeres ikke iaar. Hvorledes Aaret — eller bare de første Maaneder — vil blive kan umuligt forudsiges. Den sidste Uge i 1927 sluttede uden nævneværdig Forandring; dog var La Plata fast, nærmest bedre. Kornmarkederne ellers var uden nogen som helst Bevægelse og Kulmarkedet uden Liv. En betydelig Mængde Baade er sluttet i December Maaned ud til Pa Plata til 10/6d. 11/-, Rio 9/9, 10/-, og det er kun rimeligt, at Befragterne benytter Lejligheden til at tage alle de Baade, som kommer frem paa deres Betingelser.

## TRÆLASTMARKEDET

D.B.B. Sydfinland/London f.o.w. og Juni noteres i ca. 41/-, Kotka/Hull f.o.w. 41/6. Pulpwood Leninograd/Rotterdam, 8000 Fv. over Juli/Novbr., 28/-, f.o.b. Props, Makslathi/Calais-Dunkirk, 36/6, Juni. Props Sydfinland/E.C.C.P. ca. 40/-, Garston 54/- f.o.w. og senere. Pulpwood, 1/2 Sydfinland/Rotterdam. 10.000 Fv. f.o.w. og indtil 15/10, Hfl. 20.50.

## CANADA

Befragterne er i Markedet for f.o.w. til omkring 67/6 Basis, hvorimod der endnu ikke foreligger nogen Hvidehavs-Noteringer.

## KUL, KOKS ETC.

Fra Østkysten af England til Danmark er Noterin-

gerne vedblivende omkring 5/- 5/3 for 3/2500 Tonnere, 5/6 6/- for mindre Baade, uden videre Forretninger. Rotterdam/København, 4000 Kul indikerer 5/- med 7/- for Koks. London/København, ult. Jan. 7/6 8/-, London/Garston-Danmark, 15/2000 Koks 9/3-9/6, Hull/København 2500 Koks 7/3. Danzig noterer 5/-, Nørresundby, 5/6 5/9 Esbjerg, 5/3, 5/6 Gøteborg, 7/ 7/3 Helsingfors/Åbo eller Hangø.

## MIDDELHAVET ETC.

Prompte Baade har været vanskelige at opdrive paa Grund af Stormforsinkelser. Raterne til enkelte Middelhavsdestinationer samt Coasting ports er derfor fæstnet lidt. *Wales/Genoa* har betalt 8/ for 37/ 4800 Tonnere; 9/6 Cagliari, 1700 T.; 9/6 Alexandria; 8/6 Malaga; *Tyne/Palermo* 8/9 2000 T.; *Forth/Rouen* 5/- 1000 T.; *Bordeaux* 5/9 1800 T.; *Elben* 4/6 4/7½d. 12/1800 T.; Rotterdam 4/- 2700 T. Fra Rotterdam indikeres 7/- 7/3 Oran/Algiers; 8/- Palermo; 7/3 Genoa; 10/-, Alexandria, Jordnødnoteringerne er omtrent uforandrede ca. 23/- 23/6, Saloum B/H range. Frugt lidt bedre, ca. 21/- 21/6 ult. Januar. Oliekager, Marseille/Danmark ligger uforandret i 17/-, 6d. mere Danmark og Sverige. De fleste andre Noteringer er ligeledes uden Forandring til det bedre. *Alexandria/Hull* 9/6 pr. 60 cbf.; *Sortehavet/B/H* 11/9, U.K. 12/3, Danmark 13/3, Basis 1 Lossehavn, 1/6d. mere for Oliekager.

## NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

St. John N.B./Middelhavet har taget nogle enkelte Baade til 14/15 c. *San Domingo/U.K. Cont.* er værd 18/- 19/- for handy sizes, ult. Januar/primo Febr.: Cuba ca. 15/9 16/-, 5/6000 Tonnere. Fra Gulfen er gjort meget lidt. Oliekagenoteringerne til danske Havne er gaaet ned i \$5.50 à 5.75, men endnu er ingen Slutninger rapporteret til disse Rater. Nu efter Helligdagene bliver der antagelig en mere livlig Efterspørgsel »all round«.

## SYD-AMERIKA

Kulraterne til lower Ports kan ikke komme over de 11/-, og forbavsende mange Slutninger kommer i Stand til denne Rate. Hjemgaaende betales frem-

### LODSNING VED BOUGIE

I følge et af den franske Republiks Præsident nylig udstedt Dekret er Lodsreglementet for den algerske Kyst ændret som følger:

#### Lodsstationen ved Bougie

Antallet af Lodser ved Bougie fastsættes til tre. Lodsning udføres af Lodserne efter Tur, men enhver Skibsfører kan dog ved Afsejling fra Bougie vælge en anden Lods end den, hvis Tur det er, under Forbehold af den valgte Lods' Samtykke og paa Betingelse af, at der betales 50 pCt. over Lodstaksten.

Saafermt den Lods, hvis Tur det er, er forhindret, træder den efterfølgende i hans Sted.

Lodserne modtager selv Lodspengene, der ved Maanedens Slutning fordeles mellem dem i lige store Dele. Lodserne skal selv bestikke deres Ophold under Udførelsen af deres Tjeneste.

Sejlskibe, saavel franske som udenlandske, betaler i Lodsafgift pr. N.R.T. ved Ankomsten 32 Centimer og ved Afsejlingen 8 Centimer. Dampskibe betaler det Halve. Rutebaade, der anløber Bougie mindst en Gang i Maanedens betaler ved Ankomst og Afsejling henholdsvis 10 og 2 Centimer pr. N.R.T.

## ISMELDINGS TJENESTEN

**M**eteorologisk Institut meddeler: Det bringes i Erindring, at Skibe i Søen daglig kan optage følgende Meddelelser angaaende Is- og Besejlingsforhold i de danske Farvande, hvilke Meddelelser paa Meteorologisk Instituts Foranstaltning runkastes paa nedennævnte Tider saalænge Istjenesten er etableret.

- Kl. 02.00 MET fra Blaavand Radio (Bølgel. 600 m) med Morsetegn en Oversigt over Is- og Besejlingsforholdene i danske Farvande affattet i klart Sprog paa Engelsk.
- Kl. 10.20 MET fra Lyngby Radio en radiotelefonisk Meddelelse paa Dansk om Indholdet af de samme Morgen fra danske Udkigsstationer indløbne Telegrammer. (Bølgel. 2400 m).
- Kl. 12.00 MET fra København Radio (Bølgel. 600 m) med Morsetegn en Oversigt over Is- og Besejlingsforholdene i danske Farvande affattet i klart Sprog paa Engelsk.
- Kl. 14.00 MET fra Blaavand Radio (Bølgel. 600 m) en tilsvarende Meddelelse som Kl. 12.00 fra København Radio.
- Kl. 16.20 MET fra Lyngby Radio (Bølgel. 2400 m) en radiotelefonisk Meddelelse om de siden Kl. 12.00 indgaaede Oplysninger, samt en paa Dansk affattet almindelig Oversigt over Is- og Besejlingsforholdene i danske Farvande.
- Kl. 21.20 MET fra Lyngby Radio (Bølgel. 2400 m) en kort Meddelelse med særligt Henblik paa Vindforhold og Temperatur.

Kl. 24.00 MET (Midnat) fra København Radio (Bølgel. 600 m) med Morsetegn en Oversigt over Is- og Besejlingsforholdene i danske Farvande, affattet i klart Sprog paa Engelsk.

Yderligere Oplysninger kan indhentes hos Meteorologisk Instituts Istjeneste fra Kl. 0,800 til Kl. 16,00 paa Telefon Central 7300 og efter Kl. 16,30 paa Telf. Helrup 671. Istjenestens Oplysninger er baseret paa telegrafiske Meddelelser fra danske, norske, svenske, tyske samt efter Omstændighederne finske, estniske, lettiske og russiske Stationer.

Den samlede Isberetning fra alle telegraferende Stationer udleveres alle Hverdage efter Kl. 12,00 paa Istjenestens Kontor, Toldbodvej 15, 1. Sal.

Instituttet henleder Opmærksomheden paa, at Skibe i Søen uden Udgift for Skibet kan sende Instituttet Oplysninger om Isforholdene, saafremt Telegrammet sendes under Telegramadresse »Issignal København«.

Telegrafiske Forespørgsler (med Svar betalt) fra Skibe kan ligeledes sendes til »Issignal København«; Instituttet afgiver alle Besvarelser uden anden Betaling end for Telegramgebyret.

Naar Ismelding paa Forlangende af Skib i Søen afgives af København Radio eller Blaavand Radio, er Gebyret herfor fr. 4,50.

## DE NORDISKE LANDES HANDELSFLAADER VED AARSKIFTET

IFØLGE EN FORELØBIG BEREGNING AF DET NORSKE VERITAS

(Fartøjer under 100 Ton Brutto er ikke medregnet).

### NORGES HANDELSFLAADE

I 1927 er Tonnagen forøget med 91,000 Tons Brutto, medens Antallet af Skibe er gaaet tilbage med 24. Motorskibsflaaden er mindsket med 4 Fartøjer, men Tonnagen øget med ca. 94,000 Tons. Dampskibsflaaden er reduceret med 16 Skibe, men øget med 5,000 Tons, og Sejlskibene er reduceret med 4 Skibe og 8300 Tons Brutto.

Bruttotilkomsten var 76 Fartøjer paa tilsammen 235,000 Tons. Af den nybyggede Tonnage blev 3,000 Tons bygget ved norske Værksteder og 121,000 Tons ved udenlandske. Fra Udlandet blev indkøbt 111,000 Tons ældre Tonnage, heraf 15 Tankskibe paa 78,000 Tons.

Bruttoafgangen var 100 Fartøjer paa 144,000 Tons, heraf solgt til Udlandet 119,000 Tons.

Den norske Tonnage er nu paa 2,855,000 Tons Brutto.

Under Bygning i Norge er der for Tiden 5,800 Tons brutto (samt bestilt, men ikke paabegyndt 1 Hvalfanger paa 240 Tons og 1 Motorskib paa 3,600 Tons mod 3,000 pr. 1.7. 27.

Under Bygning og bestilt i Udlandet for norsk Regning er ca. 266,000 Tons brutto mod 310,000 Tons pr. 1.7. 27.

### SVERIGES HANDELSFLAADE

har i det forløbne Aar haft en Nettotilkomst af 1 Fartøj og 29,000 Tons.

Bruttotilkomsten har været 54 Fartøjer paa 59,000 Tons.

Ved svenske Værksteder blev for svensk Regning færdigbygget 9,200 Tons og i Udlandet 2,200 Tons.

(Fragtmarkedet fortsat.)

deles ca. 24/- til U.K. Cont. for prompt, 23/6 10/2-10/3, og 6200 T. 20/3-20/4 har ogsaa faaet 23/6d., med 2/6 extra Skandinavien. Bahia Blanca/Skandinavien, 5/2 Annullering er betalt med 27/- for 3800 T. Senere rapporteres 5400 T. 1/3 10/4 sluttet à 24/- Basis U.K. B/H med Optioner; 5800 T. 12/5 12/6 ogsaa 24/- og Markedet ser ud til at gaa frem.

### ØSTEN

Australien reagerer ikke. Sidst betaltes 36/3 fra Vestaustralien, 43/3 Sydney/Fremantle range. Januar Lastning. Bombay/U. K., Jan./Febr./Marts, gøres til

omkring 23/-, Vladivostock/Rotterdam—Hamburg 33/7½d, Hull eller Skandinavien 1/3 extra, 1/23 Marts; 31,3 Basis R/H pr. April.

### TIME-CHARTER

Rundrejser i vestindisk Fart betales med \$1/10 à \$1.20 for 25/3000 T. \$0.90, 1.10 for lidt større Baade. For Levering i Marts, 9 Maaneders vestindisk T/C indikeres \$1.60 for 3000 Tonnere. Transatlantisk Fart \$1.30. For europæisk Trade cirkulerer godt med Ordres, men Raterne er selvfølgelig langt fra tilfredsstillende.

Fra Udlandet blev indkøbt 47,000 Tons ældre Tonnage.

Bruttoafgangen var 53 Fartøjer paa 30,000 Tons, heraf solgt til Udlandet 16,000 Tons.

Den svenske Handelsflaade er nu paa 1,380,000 Tons brutto.

Under Bygning og bestilt i Sverige (inkl. for udenlandsk Regning) er der 151,000 Tons brutto mod 150,000 Tons pr. 1.7. 27.

#### DANMARKS HANDELSFLAADE

har i 1927 haft en Nettoafgang af 37 Fartøjer og 31,000 Tons.

Bruttotilkomsten var 26 Fartøjer og 46,000 Tons.

Ved danske Skibsbyggerier blev for dansk Regning færdigbygget 33,000 Tons og i Udlandet 4,900 Tons.

Fra Udlandet blev indkøbt 7,900 Tons ældre Tonnage.

Bruttoafgangen var 63 Fartøjer paa 77,000 Tons, heraf solgt til Udlandet 69,000 Tons.

Den danske Handelsflaades Tonnage er 1,036,000 Tons brutto.

Under Bygning og bestilt i Danmark (inkl. for udenlandsk Regning) er 187,000 Tons brutto mod 158,000 Tons pr. 1.7. 27.

#### Nedenstaaende Oversigt viser Antal Skibe og Tonnage for de nordiske Landes Handelsflaader

	Damp- og Motorfartøjer								Sejlskibe						Total				
	Staal & Jern		Træ & komposit		Tilsammen		Heraf				Staal & Jern		Træ				Tilsammen		
	Ant.	Tons Brutto	Ant.	Tons Brutto	Ant.	Tons Brutto	Fangst- & Fiske-skibe		Bugserb. Færger etc.		Ant.	Tons Brutto	Ant.	Tons Brutto	Ant.	Tons Brutto	Ant.	Tons Brutto	
							Ant.	Tons Brutto	Ant.	Tons Brutto									
Norge . . . . .	1573	2 792 989	193	47 752	1766	2 840 741	262	150198	28	7 408	9	7 866	15	6 427	24	14 293	1790	2 855 034	
Sverige . . . . .	1043	1 308 610	186	34 677	1229	1 343 287	44	8619	80	25 544	8	7 057	157	29 348	165	36 405	1394	1 379 692	
Danmark . . . . .	598	999 565	39	9 625	637	1 009 190	13	1898	96	48 051	6	6 925	94	19 986	100	26 911	737	1 036 101	
Finland . . . . .	198	170 231	30	12 248	228	182 479					23	39 577	108	30 359	131	69 936	359	252 415	
Island . . . . .	58	22 280	3	446	61	22 726											61	22 726	
Byer med den største Tonn.:																			
Oslo . . . . .	407	818 468	10	3 776	417	822 244	16	12668	7	1 819			2	407	2	407	419	822 651	
Bergen . . . . .	325	684 164	23	4 414	348	688 578	8	1149	8	3 005							348	688 578	
Tønsberg . . . . .	116	389 021	5	2 894	121	391 915	34	36078									121	391 915	
Haugesund . . . . .	134	271 851	9	2 883	143	274 734	14	2082					1	159	1	159	144	274 893	
Sandefjord . . . . .	76	97 774	4	1 916	80	99 690	63	57790			1	1 580	1	2 156	2	3 736	82	103 426	
Gøteborg . . . . .	252	506 805	32	6 068	284	512 873	35	6865	10	2 785	3	4 509	4	557	7	5 066	291	517 939	
Stockholm . . . . .	299	393 309	18	3 803	317	397 112			26	7 798	1	327	3	649	4	976	321	398 088	
Helsingborg . . . . .	81	124 909	2	495	83	125 404							6	1 523	6	1 523	89	126 927	
København . . . . .	339	732 105	10	4 656	349	736 761	2	227	48	19 775	1	2 952	6	1 850	7	4 802	356	741 563	
Esbjerg . . . . .	53	65 447			53	65 447			2	771							53	65 447	
Svendborg . . . . .	21	37 520	1	244	22	37 764			1	423			17	3 912	17	3 912	39	41 676	
Helsingfors . . . . .	83	113 957	2	919	85	114 876					1	1 334	1	172	2	1 506	87	116 382	
Mariehamn . . . . .			9	4 475	9	4 475					22	38 243	50	17 260	72	55 503	81	59 978	
Åbo . . . . .	29	19 060	5	1 608	34	20 668							6	698	6	698	40	21 366	

#### SKIBE UNDER BYGNING 1. JANUAR 1928

Fartøjer under 100 Tons brutto er ikke medregnet

Hestekraften er for Dampskibe Indikatorhestekraften, for Motorfartøjer Bremshestekraften

	Norge			Sverige			Danmark		
	Antal	Omtrentlig Brutto-tonnage	Omtrentlig Hestekraft	Antal	Omtrentlig Brutto-tonnage	Omtrentlig Hestekraft	Antal	Omtrentlig Brutto-tonnage	Omtrentlig Hestekraft
<b>Dampskibe:</b>									
af Staal . . . . .	9	5 820	7 240	5	3 980	2 750	1	1 323	1 000
- Træ . . . . .									
Tilsammen	9	5 820	7 240	5	3 980	2 750	1	1 323	1 000
Den 1. Juli 1927 . . . . .	7	3 035	4 600	3	3 430	1 900	5	6 450	4 875
<b>Motorfartøjer:</b>									
af Staal . . . . .				14	97 900	43 200	16	97 692	38 000
- Træ . . . . .									
Tilsammen				14	97 900	43 200	16	97 692	38 000
Den 1. Juli 1927 . . . . .				9	51 870	21 900	12	76 740	33 740
<b>Sejlskibe:</b>									
<b>Total</b>	9	5 820	7 240	19	101 880	45 950	17	99 015	39 000
Den 1. Juli 1927 . . . . .	7	3 035	4 600	12	53 300	23 800	17	83 190	38 615

## ISMELDINGER PR. 27. DECEMBER 1927

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besøjlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Danmark

Thisted (22) 66. Nykøbing J. (28) 67. Løgstør (22) 67. Aalborg (1) Byen til Hals 66. Udbyhøj (25), 67. Horsens (31) 65 Rende. Vejle (26) 45 Rende. Kolding (30) 66. Haderslev (21) 95. Aabenraa (1) 33 Rende. Sønderborg (29) 95. Odense (27) 67. Kalundborg (2) Havnen 33. Hundested (2) 01. Frederikssund (30) 67 Rende. Roskilde (18) 68. Præstø (2) 67. Bøgestrøm-Kallehave (18) 68. Stege (26) 63 Rende. Ulfsund (2) 66. Storstrømmen (2) 01. Færgestrømmen (2) Rende. Karrebæksminde Bugt (28) 66. Agersøund (2) 66. Skelskør (2) 64 Rende. Guldborg (1) 67. Nykøbing F. (26) 63 Rende. Bandholm (26) 69. Nakskov (30) Fjorden 63 Rende. Nysted (29) 67. Svendborgsund østl. Del og Lunkebugt (29) 34. Rudkøbing (27), Nord 45, Syd 66, Marstal (28) 39. Faaborg (29) 34.

## Sverige

Brömö 01. Alnösundet og til Sundsvall 90. Agö 01. Hudiksvall 6x. Eggegrund 01. Gävle 36. Skutskär 36. Ørskær og Øregrundsgrepen nordl. Del 01. Söderarm 12. Mod Furusund 66. Sandhamn-Stockholm 37. Kalmarsund syd. Indl. 86. Flinterenden og Malmö 12. Landskrona Havn 12. Varberg 90. Vinga Søen 01.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Kollisioner

Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs nye Motorskib »Irland«, Kaptajn K. Haure-Petersen, er i Lørdags kollideret med en engelsk Fragtbaad »Domira«, hjemmehørende i Glasgow. Efter hvad der foreløbig er oplyst, er Kollisionen sket ud for New York. »Irland« har faaet en mindre Skade paa Stævnen, men gik ind til New York uden Assistance og lossen nu sin Ladning der, hvorefter den gaar i Dok og faar Skaden repareret.

Den norske Damper »Aslaug«, paa Rejse fra Nykøbing F. til Kolding, maatte paa Grund af stærke Isdannelser i Smaalandshavet bugseres af Stats-Isbryderen »Lillebjørn«. Ved en pludselig stærk Isskruning paasejlede »Aslaug« »Lillebjørn«. Ingen af dem tog større Skade, saaledes at de kunde fortsætte Rejsen.

## Bragt flot

Tysk Motorskib »Konsul Horn«, som Nytaarsdags Aften strandede paa Vestsiden af Hveen, blev Tirsdag bragt flot af Svitzers Bjergningsdamper »Kattegat« og indbragt til København. Den skal nu i Dok hos Burmeister & Wain.

## Skruet ned

Svensk Skonnert »Anna«, paa Rejse fra Lübeck til Køge med Kalisalt, er sent Mandag Aften skruet ned af Isen ud

Vinga-Vinga Sand 87. Vinga Sand-Gøteborg 39. Svinesund og Iddefjorden 6x.

## Estland

Zerel 90. Nargø NW 24. Ekholm 12. Stenskær 57. Narva Red 98. Pernov, Kynø, Paternoster og Raugi 98. Vorms 98 og 46.

## Tyskland

Königsberg Seekan 69. Swinemünde Havn 22. Haff 69. Greifswaldder Oje 56. Darsserort 12. Warnemünde Havn 21, Warnow 69. Travemünde Søen 91. Havnen 33, til Lübeck 49. Holtenu K. W. K. 69. Neuwerk 9x. Cuzhaven 54 og 44. Belumerschanze 55. Brunsbüttelkoog 53 og 43. Glückstadt 56. Bruunshausen 55. Altona og Hamburg 23. Harburg 43. Hoher Weg 23. Bremerhaven 54. Brake 55. Bremen 01.

## Almindelig dansk Oversigt.

Hovedfarvandene isfri, undtagen Læsø-Rende og Smaalandshavet, der er isfyldt. Ved Fredericia er der lukket for Sejlskibe.

Inddragne Fyrskibe: Skagen-Rev, Læsø-Trindel, Læsø-Rende, Østre-Flak, Anholt-Knob og Gilleleje-Flak N. P. S. Hirsholm (3) 21. Hals (3), Barren 87. Kegnæs (3) 11.

for Strøby Ladeplads, Besætningen, 3 Mand, gik i Land over Isen og blev indkvarteret hos Beboerne. Skonnerten staar paa 4—5 Favne Vand med kun Halvdelen af Rigningen synlig.

## Bugserbaad savnet

Næstved Havnevæsens lille Bugserbaad »Susaa« gik i Mandags ud for at undsætte Dampøren »Poul Møller« af København, der siden Nytaarsaften havde siddet fast i Isen ud for Karrebæksminde. Indtil Tirsdag Eftermiddag havde man intet hørt til »Susaa«, der ikke kunde observeres fra Land. Den blev eftersøgt langs Kysten, men uden Resultat. »Susaa« havde ingen videre Proviant om Bord og der næres Ængstelse for, at der skal være sket en Ulykke. To Mand fra »Poul Møller« var gaaet i Land over Isen til Klinteby, for at hente Proviant, da »Susaa« ikke var kommet til Undsætning. Efter at være forsynet med Proviant gik de over Isen tilbage til Damperen. De havde ikke set noget til den savnede Bugserbaad.

## Grundstødt og bragt flot

En af Sveabolagets Dampere »Ludvig Peyron«, er i Torsdags strandet udfor Hornbæk i stærk Taage. Skibet var paa Rejse fra Hull til Stockholm med en Ladning Kul. Svitzer assisterer ved Havaristen. Det lykkedes »Bien« og »Geir«, der blev tilkaldt til Assistance, i Løbet af Aftenen at bringe Damperen flot.

## POSITIONSLISTE PR. 2. JANUAR 1928

•MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING•

## A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. Aalborg, Harning, afg. Danzig 31.12.  
s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. Aarhus, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. Aarø, Hjorth, afg. Tyne 12.12. til San Juan P.R.  
m.s. Afrika, Himmelstrup, pass. Suez 2.1. p. R. t. Mar-seilles.  
s.s. Alfred Hage, ank. Dunkirk 31.12.  
s.s. Algarve, ank. Catania 28.12.  
s.s. Amalienborg, Møllerup, pass. Ushant 23.12.  
m.s. Annam, Wolff-Jørgensen, pass. Panama Kanal 30.12.  
s.s. Anneberg, ank. Narrsundet 2.1.  
s.s. Argentina, Juul Larsen, afg. Kiel 23.12. til Sydamerika.

m.s. Arizona, Sonne, afg. Bahia 1.1. til Madeira.  
s.s. Arkansas, Henriksen, ank. Oslo 2.1.  
m.s. Asia, Andersen, ank. Nørresundby 1.1.  
s.s. Askø, Petersen, afg. London 31.12. til Kbhvn. pass. Holtenu 3.1.  
m.s. Astoria, Beldring, ank. San Pedro 13.12.  
s.s. Astrid, Bjark, pass. Oran 27.12. p. R. t. Glasgow.  
m.s. Australien, Christensen, ank. Antwerpen 31.12.  
s.s. Axel, Kanstrup, oplagt.

## B

s.s. Bellona, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. Benedikt, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.



# Bekendtgørelse.

## Pontonbroen mellem Aalborg og Nørresundby.

Af Hensyn til den store Trafik over Chr. IX's Bro har Aalborg Byraad vedtaget og Ministeriet approberet, at Broens Svingparti fra d. 1. Januar 1928 ikke bliver aabnet for Gennemsejling fra Kl. 12 til 12½ Middag paa alle Hverdage.

Udvalget for Chr. IX's Bro.

s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Ibiza 31.12. til Ayr.  
 s.s. *Birte*, Christensen, pass. Santa Maria 17.12. p. R. t. Baltimore.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Dunkirk 31.12.  
 s.s. *Bogo*, Rasmussen, afg. Blyth 28.12. til Flensborg.  
 s.s. *Bolivia*, Prael, ank. Portland 24.12.  
 s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, afg. Gibraltar 28.12.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 1.1.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. London 31.12.  
 s.s. *Brasilien*, Brock, afg. Rotterdam 31.12. til Buenos Aires.  
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Bahia 26.12.  
 s.s. *Bretland* Hansen, afg. Blyth 30.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Antwerpen 29.12. til Tanger.  
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. Fowey 30.12.

### C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, afg. Aalborg 2.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Boness 29.12.  
 m.s. *California*, Thomsen, Rosario 29.12.  
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. Fowey 30.12.  
 m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Rockall 28.12. p. R. t. New York.  
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, afg. Marseilles 31.12.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Buenos Aires 20.12.  
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Dakar 20.12. til Bordeaux.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. West Africa 21.12.

### D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. West Africa 31.21. til Calais.  
 s.s. *Danfælt*, Voss, ank. Danzig 2.1.  
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. London 28.12.  
 s.s. *Dania*, Kolster, afg. Norfolk Va 1.1. til Philadelphia.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Melbourne 25.12.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Teneriffe 13.12.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Königsberg 2.1.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

### E

s.s. *E. M. Dalgas*, oplagt.  
 s.s. *Ebro*, afg. Livorno 2.1. til Genua.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Energi*, Christensen, ank. Holbæk 30.12.  
 s.s. *Enigheden*, Lauritzen, ank. Fowey 24.12.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Rouen 31.12.  
 s.s. *Elie*, Clausen, pass. Cape Verde 30.12. til Dunkerque.  
 s.s. *Ella*, Bloch, ank. Aarhus 2.1.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, afg. Beckton 29.12.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Dakar 24.12.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Belfast 31.12.  
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. St. Vincent 18.12.  
 s.s. *Erik Boye*, pass. Gibraltar 31.12.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Ester Maria*, Vilsmark, afg. West Africa 31.12. til Boulogne.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. St. John N.B. 1.1  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 3.1.

### F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.

m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Kbhvn. 15.12.  
 s.s. *Fana*, Michelsen, ank. Kbhvn. 3.1.  
 s.s. *Feddy*, Mathiasen, ank. Aarhus 27.12.  
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, pass. Suez 2.1. p. R. t. Aden.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Teneriffe 27.12.  
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Bayonne 28.12.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Santiago 30.12.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, ank. Kbhvn. 18.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Port of Spain 31.12.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pettersen, afg. Norfolk Va 28.12. til Kbhvn.

### G

s.s. *Garonne*, Nielsen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. New Orleans 31.12.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 24.12.

### H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Danzig 30.12. til Waterford.  
 s.s. *H. Pontoppidan*, afg. Oran 3.1.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn.-1.1.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Halifax 28.12.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Brunswick 31.12.  
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Blyth 23.12.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, i Dok i Kbhvn. siden 19.12.  
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Rotterdam 23.12. til Livorno.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Tarragona 2.1. til Malaga.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, Nykøbing F. 2.1.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

### I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Hamborg 28.12.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Panama 23.12.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bordeaux 31.12.  
 s.s. *Irene Maria*, Stubell, afg. St. Vincent 24.12. til Cardiff.  
 m.s. *Ireland*, Petersen, ank. New York 31.12.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Savannah 1.1.

### J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Oran 27.12.  
 m.s. *Java*, Hjernum, afg. Djidjelli 30.12. til Port Said.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Pensacola 28.12.  
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.12.  
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Santiago 29.12. til New York.  
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Cape Town 29.12.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Perim 31.12. til Suez.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Gøteborg 24.12.

### K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Rufisque 30.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 27.12. til Manchester.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. New Orleans 7.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Kina*, Heisterborg, ank. Yokohama 27.12.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3. Januar 1928.

London	18,20	Madrid	64,75
New York	373,25	Amsterdam	150,85
Berlin	89,05	Stockholm	100,55
Paris	14,80	Oslo	99,30
Antwerpen	52,30*)	Helsingfors	9,41
Zürich	72,10	Prag	11,09
Rom	19,80	Wien	52,80

\*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

# AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

METHIL

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

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

## FILIALER:

CARDIFF, The Exchange .....	} Lamberts
Newport, Mon., 131, Dock Street .....	
Port Talbot, Exchange Buildings .....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs. ....	} Lambross, Newcastle.
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 .....	} Lambross
HULL, Prudential Buildings .....	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road .....	
Immingham, Dock Offices .....	} Grimsby

Telegr.-Adr.:

»Lamberts

»Lambross, Newcastle.

»Lamberts

»Lambross

»Lambross

»Lambross

»Grimsby

»Grimsby

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

LONDON

DANZIG

LISSABON

Telegram-Adresse: »Mactaggart«, Methil.  
Coder: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904

## LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

## THOR HALS

Skibsmægler

Befragtnings- og Linie-Agent

Telegr.-Adr.: »Steam«. Telf. 21694, 22806

DANZIG — VORS. GRABEN 6.

## WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere. Bunkerkul Entreprenører

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess .....

7 Chapel Street ... Liverpool

1 Cannon Street ... Birmingham

24 Charles Street ... Bradford

»York House« 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

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

## MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.  
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

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

CARDIFF

LISSABON

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

AMSTERDAM

## JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

GHENT

## WILTON'S

ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

### REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP · HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

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

En » » » » 511 » » » 20,000 »

En » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebedinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

ROTTERDAM

DANZIG

## JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN  
TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Danzig

Behrmann & Weiner, G. m. b. H.

Gdynia

»Union«

Skibshandlere og Slagtere

Danzig, Neufahrwasser & »Union« Gdynia

Telefoner: Danzig 35091-92 — Gdynia 71.

s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Stockholm 31.12 til Danzig.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding-Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbhvn.-Oslo-Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Barbados 21.12.  
 m.s. *København*, Christensen, pass. Dover 2.1. p. R. t. Korsør.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Hamburg 31.12.  
 s.s. *Lars Kruse*, afg. Seaham 3.1.  
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Norfolk Va. 31.12.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. St. Vincent 31.12.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Kbhvn.-Vejle-Ruten.  
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Grangemouth 31.12.  
 s.s. *Lithuania*, Hansen, ank. Kbhvn. 14.12.  
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Kalundborg 2.1. til Goole.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 20.12. til Madeira.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Dok i Helsingør siden 1.1.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 29.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Kbhvn. 25.12.  
 s.s. *Maja*, Arel, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Dairen 2.1.  
 s.s. *Manø*, Huusum, afg. Aalborg 31.12. til E. Greenwich.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Rufisque 23.12. til Rotterdam.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark-Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Grangemouth 23.12. til Livorno.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. West Africa 24.12. til Boulogne.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Buenos Aires 27.12.  
 m.s. *Meonia*, Topp, ank. Singapore 31.12.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 3.11.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. London 21.12.  
 s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Lissabon 2.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov-Ruterne.

## N

s.s. *N. F. Høfding*, ank. Africa 27.12.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Kalundborg 31.12.  
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Rosario 25.12.  
 s.s. *Nevada*, Nielsen, afg. New York 17.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Nidaros*, Snedker, i Kbhvn.-Riga-Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig-Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Danzig 31.12.

## O

s.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Kbhvn.-Stettin-Gøteborg-Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Odense 1.1.  
 s.s. *Orion*, Olsen, pass. Azorerne 18.12. p. R. t. Philadelphia.  
 s.s. *Oscar II.*, Schmidt, ank. New York 27.12.

## P

s.s. *P. Madsen*, ank. Cannes 2.1.  
 s.s. *P. N. Damm*, afg. Aalborg 31.12.  
 m.s. *Panama*, Væring, pass. Cape of Good Hope 1.1.  
 s.s. *Parana*, Broner, pass. Gibraltar 28.12.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. London 1.1.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston-Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, ank. New York 31.12.  
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Frederikstad 30.12.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, pass. Ushaut 1.1. p. R. t. Monrovia.  
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Djuron 30.12.  
 s.s. *Polonia*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk-Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. London 1.1. til Kbhvn.

## R

s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith-Ruten.

s.s. *Rita*, Hav, ank. Kbhvn.-Hamburg-Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Amsterdam 29.12.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Melövävar 29.12.  
 s.s. *Rita*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, afg. Antwerpen 31.12. til Fredericia.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Bermuda 30.12. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Scottia*, Rosbæk, afg. Tyne 31.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Seine*, Bellie, ank. Riga 1.1.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 24.12.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Odense 29.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Monaco 30.12.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Seattle 31.12.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Bristol 31.12.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Boston (Engl.) 23.12.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Haderslev 31.12.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Steipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne-Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Dakar 18.12.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, ank. Dakar 30.12.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Philadelphia 27.12.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. St. Catherines 29.12.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. St. John N.B. 20.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 2.1. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Portland 30.12. til Grangemouth.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Sable Island 30.12.  
 s.s. *Svend Pii*, afg. Hartlepool 3.1.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Norfolk Va. 26.12.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, ank. Kbhvn. 31.12.

## T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Africa 2.1.  
 s.s. *Taarborg*, Hansen, ank. Aarhus 31.12.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Rotterdam 30.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Osaka 26.12.  
 s.s. *Texas*, Bencke, ank. Kbhvn. 2.1.  
 s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle-Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 2.1. til Bordeaux.  
 s.s. *Tjaldur*, Dragsdahl, afg. Antwerpen 31.1. til Haderslev.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Stettin 2.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Hull 30.12.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge-Ruten.  
 s.s. *Tula*, ank. Antwerpen 30.12.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Harstad 29.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 31.12. til Dunkirk.  
 s.s. *United States*, Voldborg, henligger i Kbhvn.  
 s.s. *Uranienborg*, Sørensen, ank. Odessa 23.12.

## V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Saloum 28.12. til Greenock.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer 23.12.  
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Paramaribo 24.12. til New Orleans.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør 23.12.  
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Kbhvn. 17.12.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Aarhus 1.1.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, i Esbjerg-Grimsby-Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 26.12.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens-Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Tandrup, i Aarhus-Hamburg-Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Houston 24.12.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Amsterdam 19.12.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 2. JANUAR 1928

3m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Appledore 15.11.  
 3m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Appledore 15.11.  
 3m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Appledore 5.12.  
 3m. Sk. *Elisabeth*, Raahauge, ank. Fowey 28.12.

3m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, afg. Charlestown 26.12.  
 3m. Sk. *Meta*, Hansen, afg. Exmouth 1.1.  
 3m. Sk. *Nathalia*, Groth, ank. Puerto St. Maria (v. Cadiz) 31.12.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE  
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR. ADR.: "ALFMUNT"

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

**MUNDT & SCHÜTT**

SKIBSMÆGLERE — BEFRAGTNING

STETTIN

Bollwerk 2.

Telgr.-Adr.: »Skandia«. Telefoner: 28960 — 28961.

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

**STEVEDORE**Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

**SEJL · FLAG  
OG PRESSENINGER****H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN

TELEFON: BYEN: 6762 &amp; 4326

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

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 &amp; 1622

**TH. IBSEN**

AUT. FORHYRINGSAGENT

NYHAVN 35

\*

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

**P. POULSEN**

AUT. FORHYRINGAGENT

TOLDBODGADE 9

\*

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

**DANSKE REDERES  
ULYKKEFORSIKRINGS-  
FORBUND**

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

\*

**PENSIONS-FORSIKRINGS  
ANSTALTEN**

AKTIESELSKAB

Vestre Boulevard 38 · KØBENHAVN V.

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.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIDNINGSHAVNE  
REFRAOTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULRKSFORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,  
LAMBENT STOCK, LONDON, E.C. 3.

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} Lambert
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs}	} Lambrose, Newcastle.
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} Lambert
GLASGOW, 73, St. Vincent Street.....	} Lambert
Melhil, 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

## FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE  
OMLADNINGSHAVN

tll

ØSTERSØEN & NORDEN

★

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde

NYE KAJER

med moderne Lade- & Lossegele

Yderligere Oplysninger  
faas ved Henvendelse tll

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT  
DER STADT KIEL, RATHAUS

## THE MARITIME AGENCY Ltd.

Telf.: Central 1504 & 10687

Telegram-Adr. "NESEVO"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHERTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

## DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af  
PETROLEUM, BENZIN  
OG BRÆNDELSOLIE

D.D.P.A.

★ ★ ★  
VAREMÅRKE

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i  
**CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS**  
 Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
 hvls de læster i nogen anden Havn.  
 Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

## AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60  
 TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN  
 TELEGRAPHICADD. · JACSONS

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
 KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

Sct. Anna Plads 28  
 Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

AF NYBYGNINGER

KØBENHAVN K.  
 Telegram-Adresse: PACAO

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

## STRANDVEJENS DAMPVASKERI KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240  
 bedst og billigst.  
 Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
 med Dags Varsel.

## AKTIESELSKABET DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:  
**A. N. PETERSEN**  
 LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8  
 Telf. 1234-12443-12843 · Statstlf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfranske«

## P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark  
 \*  
 Befragtning & Rederi  
 Dampskibsselskabet »Nordens«

TELGR.-ADR.: ANGLOCOAL  
 TELEF.: CENTRAL 770

## J. E. GRANZOW NØRRESØGADE 17. KØBENHAVN K.

Repræsentant for 1ste Klassen

**BUNKERKUL · & OLIEDEPOTER**

Agent for 1ste Klassen

**STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE**

## HANS SVENNINGSSEN & ADOLF CARL

TELEGRAM-ADRESSE: "STEAMBROKER, KØBENHAVN"  
**AMALIEGADE 33 KØBENHAVN K.**  
 CODER: WATKINS - SCOTT'S 10TH EDITION  
 THE BOE CODE  
 REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

## D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORERS  
 Agenter for: Nordisk Skibsrederforening  
 Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld  
 Danske Sejlskibsrederiers Protection Club  
 CAES DO SODRÉ, 8, LISSABON TELGR.: »KNUDSEN«

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
 Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter  
 Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
 Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 3

FREDAG 13. JANUAR 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

### PROVINSHAVNETAKSTERNE IGEN

Der vil aabenbart ikke falde Ro over Spørgsmaalet om Havnetaksterne i Provinsen saalænge de høje Takster opretholdes, og som det var at vente fortsættes Kampagnen til Trods for de smaa Indrømmelser, der for kort Tid siden blev gjort Erhvervene. Saaledes har Dansk Dampskibsrederiforening, De samvirkende danske Landboforeninger, De samvirkende danske Husmandsforeninger og Industriraadet i Slutningen af December rettet en Henvendelse til Ministeren for offentlige Arbejder, hvori der henvises til, at Dansk Dampskibsrederiforening og Industriraadet allerede i Maj 1924, inden Havne- og Brotaksterne skulde revideres for den forestaaende 5-Aars Periode 1925—30, foreslog at faa gennemført en generel Nedsættelse af Taksterne. Ministeriet fulgte imidlertid ikke dette Forslag, men gik med til, at Provinshavnene i det store og hele kunde fortsætte med at opkræve de samme urimeligt høje Takster som tidligere. Ministeriet nedsatte dog som bekendt en Kommission, der skulde undersøge hele Spørgsmaalet med Henblik paa Udarbejdelsen af Taksterne for Perioden 1930—35 samt paa Muligheden for at nedsætte Taksterne inden Udløbet af den nuværende 5-Aars Periode. Som Følge af Modstand fra Havnerepræsentanternes Side opnaaedes der imidlertid ikke i Kommissionen Enighed om Takstlættelser, og Kommissionen afgav i Marts 1927 en foreløbig Beretning om de forskellige Synspunkter, der havde gjort sig gældende.

Erhvervene fandt det imidlertid ganske urimeligt, at Havnerepræsentanternes fortsatte Modstand skulde have til Følge, at de fra Krigstiden stammende høje Takster skulde faa Lov til at staa til April 1930, skønt Landet har været ude for en gennemgribende Deflation, der burde give sig Udtryk i en Nedsættelse af Havnetaksterne som af andre offentlige Takster, og deres Repræsentanter i Kommissionen anmodede derefter i September i Fjor om at faa Spørgsmaalet om Takstnedsættelser i indeværende Periode taget op til fornyet Behandling under Hensyn til, at der siden Beretningens Afgivelse var fremkommet Oplysninger, der syntes at vise, at det ikke blot er Forrentningen af de under Krigsaarene stiftede store Havnelaan, der forarsager Havnenes betydelige Driftsudgifter, men at bl. a. Havnenes Administrationsomkostninger er 4-doblede siden Krigens Begyndelse og paafører Havnene Udgifter svarende til Halvdelen af Udgifterne til Laanenes Forrentning.

Kommissionens Formand mente dog ikke at kunne imødekomme denne Anmodning og gjorde gældende, at med den afgivne Beretning havde Kommissionen afsluttet sit Arbejde med Hensyn til dette Spørgsmaal. Denne Afvisning har imidlertid givet de ovennævnte fire Organisationer Anledning til at drøfte, hvorledes det vil være dem muligt at faa Adgang til at paavise det urimelige i, at der ikke paa det her omhandlede Omraade sker en Nedsættelse fra Papirtakst til Guld-takst.

Nogle Havne har som bekendt ønsket at nedsætte Taksterne, men paa Grund af den afvisende Holdning,

Havnesammenslutningen indtager overfor disse Forslag, er det kun paa enkelte Omraader, at saadanne Forslag har ført til Takstnedsættelser. Ifølge Købstadkommunallovens Paragraf 16 skal saadanne Takstspørgsmaal afgøres efter Aftale med Ministeriet for offentlige Arbejder og den paagældende Kommunalbestyrelse, og det forekommer Erhvervene uheldigt, naar der gives Havnesammenslutningen en væsentlig Indflydelse paa disse Forhold. Erhvervene maa pege paa det efter deres Mening ganske urimelige i, at enkelte Havne, der med deres Byraads Anbefaling ønsker at nedsætte Taksterne for saavel Skibe som Varer, som Regel ikke kan faa Tilladelse dertil, uagtet de kan paavise, at deres Indtægter er altfor store under Guld-kronen. Dette Forhold medfører dels, at Forbrugerne beskattes unødvendigt, dels at nogle Byer fristes til at fortsætte med Havneudvidelser i et Kapløb, der ikke gavner Erhvervslivet eller Byerne selv, og mod hvilke skadelige Udslag en passende Regulering af Taksterne synes at være det eneste Middel til Raadighed.

Erhvervene maa derfor som første Krav anmode om, at de enkelte Havne, som selv ønsker at nedsætte Taksterne, fordi de derved tjener Havnens Interesser samt Byens og Oplandets Erhvervsinteresser, bliver stillet frit paa dette Omraade, idet Købstadkommunallovens Paragraf 16 overfor disse Havne ikke kan være nogen lovlig Hindring.

Henvendelsen slutter med at udtale Haabet om, at det vil lykkes Ministeren at gennemføre Ændringen i de nævnte Takster allerede fra 1. April 1928. Skulde de nævnte Organisationer Medvirken i dette Øjemed ønskes, vil de være rede dertil, men de mener iøvrigt, at den allerede arbejdende Kommission maa kunne bevæges til at genoptage sit Arbejde for indeværende Periode og naa til et andet og for Erhvervene bedre Resultat. Skulde det ikke være muligt ad denne Vej at faa gennemført rimelige Takstnedsættelser inden 1. April, henstiller man, at der til den Tid foranlediges iværksat en Ændring i Købstadkommunalloven, hvorved der skabes Lovhjemmel for en Revision af de enkelte Havnetakster, naar og saa ofte den vedkommende Havneby eller Erhvervsorganisationerne fremsætter Anmodning herom til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Foranlediget ved de fire Organisationers Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder har forskellige Blade henvendt sig til Trafikministeren for at faa en Udtalelse af ham om Spørgsmaalet. Ministeren skal overfor disse Blade have udtalt, at de enkelte Havne ikke er afhængige af Havnesammenslutningen, og at enhver Havn kunde anmode Ministeriet om Takstnedsættelse, hvilket dette gerne gik med til, saafremt Havnens Økonomi kunde bære Nedsættelsen.

Dette er dog neppe rigtigt, idet Ministeriet altid stiller Havnesammenslutningen saadanne Anmodninger og følger den Indstilling, det modtager fra denne, der erfaringsmæssigt modsætter sig Nedsættelser af Taksterne. Vi har Gang paa Gang paapeget den fejlede og meningsløse Politik forskellige af Provins-

havnene har ført under Krigen og fremhævet det urimelige i, at Erhvervene vedblivende skulde betale for de Ekstravangancer, de paagældende Havne havde tilladt sig, men Ministeriet har altsaa dog hidtil støttet Havnesammenslutningens Bestræbelser for at holde Taksterne oppe, formentlig under Hensyn til de store Værdier, de paagældende Havne under Krigen har bragt i deres Anlæg. Dette Standpunkt kan imidlertid ikke i Længden opretholdes; de Havne, der har de bedste Betingelser, maa have Lov til at udvikle sig frit, selv om det gaar ud over andre Havne, der har drevet en uklog Politik.

#### LLOYD'S SKIBSBYGNINGS-STATISTIK

Lloyd's Register offentliggjorde i Gaar sin Statistik over Skibe under Bygning i sidste Kvartal 1927, hvoraf vi nedenfor gengiver et Uddrag. Statistikken viser, at der har fundet stor Bedring Sted i Skibsbgnings-Industrien i hele Verden. Den Tonnage, der i Øjeblikket er under Bygning i Storbritannien og Irland, 1,579,713 Tons, er ikke blot mere end dobbelt saa stor som det tilsvarende Tal for et Aar siden, men det omfatter praktisk talt ingen Tonnage, paa hvilken Arbejdet er standset, medens dette var Tilfældet med 100,000 Tons af Tallet i December i Fjor. Af den i England under Bygning værende Tonnage er lidt over 200,000 Tons bestilt af Redere i de britiske Dominions, medens henad 200,000 Tons bygges for udenlandsk Regning.

I andre Lande er der ialt under Bygning 1,539,008 Tons, deraf i Tyskland 472,295 Tons eller langt mere end dobbelt saa meget, som der var under Bygning dér for et Aar siden. Kun fire andre Lande har mere end 100,000 Tons under Bygning, nemlig Italien 183,216 Tons, Holland 174,887 Tons, Frankrig 115,029 Tons og Sverige 100,700 Tons.

Den samlede Tonnage under Bygning i hele Verden, 3,118,721 Tons er dog, skønt den ligger betydeligt over Gennemsnittet for de sidste 5 Aar, 185,000 Tons under Gennemsnittet for de sidste tolv Maaneder før Krigen.

I Storbritannien og Irland paabegyndtes der i sidste Kvartal i Fjor 377,492 Tons, men den søsatte Tonnage i samme Tidsrum androg 498,550 Tons. I Udlandet søsattes i det nævnte Kvartal 337,073 Tons, hvilket er en stor Fremgang fra det forrige Kvartal, men den paabegyndte Tonnage er mindre, ligesom Tilfældet er i England, og andrager ialt 258,696 Tons.

#### Tankskibe og Motorskibe

Der har været stærk Stigning i Bygningen af Tankskibe i det sidste Aar. I December 1926 var der ialt 371,000 Tons under Bygning, i Slutningen af Marts 1927 var Tallet steget til 603,000 Tons, i Slutningen

af September til 775,600 Tons og ved Aarets Slutning var det 744,700 Tons, hvoraf 339,500 Tons bygges i Storbritannien og Irland.

De samlede Tal viser, at Rederne i stadig stigende Grad svigter Dampskibene for at gaa over til Anvendelse af Motorskibe; dog er dette i langt større Udstrækning Tilfældet i andre Lande end i England. I England er 41 pCt. af den under Bygning værende Tonnage Motorskibe, medens Procentdelen for de andre Lande tagne under et er 62 pCt. Det samlede Tal for Motorskibe under Bygning i hele Verden, 1,609,888 Tons, overstiger Tallet for Dampskibe under Bygning med 115,356 Tons.

#### LA FOLETTE LOVEN

Efter hvad der meddeles fra de Forenede Stater, agter Regeringen ikke at forny den i 1915 vedtagne La Folette Lov, ifølge hvilken amerikanske Sømænd fik højere Hyre og kortere Arbejdstid end andre Nationers Sømænd. Beslutningen om Ophævelsen af Loven skal være taget af Hensyn til de amerikanske Redere, der som Følge af en Ophævelse af Loven vil blive mere konkurrencedygtige overfor andre Landes Redere, hvilket yderligere vil forøge de Vanskeligheder, disse har at kæmpe med. Paa den anden Side vil en eventuel Ophævelse af Loven ogsaa have en lys Side, idet Fristelsen for de europæiske Sømænd til at rømme i de Forenede Stater for at opnaa højere Hyre ved at lade sig mønstre paa amerikanske Skibe bliver mindre, og Rederierne derved spares for de store Bøder, som Rømning af Mandskab fra deres Skibe betyder i U.S.A.

#### OPLÆGNINGERNE

De vanskelige Isforhold og det stadig elendige Fragtmarked har medført en yderligere Stigning i Oplægningerne herhjemme, der den 9. ds. androg 27 Dampskibe med en samlet Bruttotonnage af 29,641 Tons, hvortil svarer 42,486 Dødvægttons, mod i forrige Uge 24 Skibe, 27,948 Bruttotons og 38,591 Dødvægttons.

At Oplægningerne er et Udtryk for de overordentlig vanskelige Forhold for vor Skibsfart ses bedst af, at en ny Damper, som et af vore Rederier nylig har modtaget fra Værftet, hvor det er bygget, vil blive oplagt indtil videre.

I Norge, hvor man allerede for nogen Tid siden begyndte at lægge Skibene op i stor Stil, andrager Oplægningerne i Øjeblikket efter en af N. H. & S. T. foretaget Optælling ca. 120 Skibe, der gaar i Udenrigsfart, og som i Tonnage repræsenterer ca. 250,000 Tons dw. Man venter i Norge, at Oplægningerne dér vil stige stærkt i den nærmeste Fremtid og snart vil være oppe paa 300,000 Tons.

## DE FORLADTE SKIBE

Der høres saa mange Tilfælde af, at Skibe, forladte i rum Sø, til stor Fare for Skibsfarten driver om i det nordlige Atlanterhav. Nogle af disse Skibe holder sig flydende i flere Aar, og de regulære Ruter synes at have en særlig Tiltrækningskraft for dem. Det er naturligt, at enhver Sømand søger at tilintetgøre en saadan Fare for Skibsfarten, ikke mindst naar det drejer sig om de trælastede Skonnerter, som i de sidste Aar har gjort saa megen Fortræd. Almindeligvis sætter man Ild paa dem, men dette lykkes sjældent, og kun den øverste Del af Skibet og Masterne ødelægges, inden Vandet slukker Ilden. Chefen for de Forenede Staters Kystvagstjeneste, der har befriet det vestlige Ocean for disse farlige Hindringer for Sejladsen, har nu offentliggjort en Henvendelse til Sømand, der træffer paa forladte Skibe, hvori han særligt anmoder dem om ikke at anvende den nævnte Maade at ødelægge

dem paa. De fleste Skibe, hævder han, flyder paa deres Last, og Ødelæggelsen af den øverste Del af dem gør det overordentlig vanskeligt for hans Kuttere at slæbe dem i Havn. Hvis de ikke fuldstændig har mistet Masterne, foreslaar han, at man sætter nogle Sejl paa dem eller paa anden Maade gør dem mere iøjnefaldende for Udkigsmændene paa Kutterne og for Sømand, der støder paa dem. En øjeblikkelig Rapport om det forladte Skib og dets Position pr. traadløs Telegraf er, hvad der først bør gøres, men de fleste Skibe gør dette af sig selv. Der er jo sjældent Sprængstoffer om Bord i Handelsskibe, men det vilde maaske ikke være saa galt, mener han, om nogle af de Fragtbaade, der gaar i fast Fart paa Atlanterhavet og som ikke som Postbaadene ikke har Tid til at standse, fik det Hverv effektivt at tilintetgøre de forladte Skibe, de maatte træffe paa.



## HAVELOCK WILSON OM ARBEJDSFORHOLDENE

Lederen af det engelske Sømandsforbund, Mr. Havelock Wilson, har udsendt en interessant Julehilsen i Form af en ledende Artikel i »The Seaman«, The National Union of Seamen's officielle Organ. Mr. Havelock Wilson skriver bl. a.:

Mange Arbejdere indtager en Holdning, som om de betragter ethvert Foretagende, det være sig i Handelen eller i Industrien, som en Guldgrube, som man kun behøver at aabne, for at alle kan blive tilfredsstillt. Naar der opstaar Tvistigheder, synes det, som om der intet Ønske er om at gaa til Bunds i Sagerne for at finde ud af, om Industrien kan bære de Krav, der stilles til den. Folkenes Ledere, som er ængstelige for at miste deres Stilling, siger, at vi vil have det saadan og saadan, og faar vi det ikke, nedlægger vi Arbejdet. Man lader haant om alle Indsigelser af økonomisk Art, og naar saa Strejken har fundet Sted og saavel Arbejderne som Arbejdsgiverne er blevet lettet for Tusinder af Pund Sterling, genoptages Ar-

bejdet paa de samme eller endog daarligere Betingelser. Dette hænder i ni af ti Tilfælde, simpelthen fordi Lederne ikke gider bruge Hjernen eller mangler Mod. Jeg paastaar ikke, at Fejlen alene er paa Arbejdernes Side, tværtimod, Fejlen er ofte Arbejdsgivernes, som uforstaaende overfor de Forhold, Arbejderne lever under, ikke bestræber sig paa at bedre dem.

Hvis Lederne paa begge Sider forpligtedes til at finde en Udvej ved Forhandlingsbordet, vilde dette blive forandret. Og det kan gøres, saaledes som Tilfældet med Sømændene vidner om. Siden 1912 har der ikke været nogen officiel Disput mellem de engelske Sømænd og Rederne, og endda har Folkene i denne Tid opnaaet bedre Vilkaar.

Havelock Wilson peger til Slut paa, at Tiden nu er inde til at realisere Tanken om at slutte industriel Fred.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, 10. Januar 1928.

Nogen umiddelbar Fremgang i Fragtmarkedet kan vanskeligt øjnes. Daarligere er det dog heller ikke blevet, og i enkelte, meget vigtige Markeder, har der været en forøget Aktivitet med befæstede Rater. La Plata er og bliver »the market«. Daglig gøres der mange Forretninger for prompt og indtil Maj/Juni, og Raterne viser ingen Svaghestegn. Pacific har betalt op for Februar Positioner: 31/9 Antwerpen/Rotterdam, medens Februar/Marts betinger 32/- U. K. Cont. Fra de forskellige Markeder i Østen rapporteres adskillige Slutninger til uforandrede Rater. Det australske Marked har meget faa positive Ordre, og sidste Slutning fra Vestaustralien til U.K. Cont. blev betalt med kun 35/6. De nordamerikanske Markeder, inklusive Timecharter paa Vestindien, ligger meget roligt. I de hjemlige Markeder mærkes en livligere Efterspørgsel for Kul- og Koks-Baade, og Befragterne begynder at indse Nødvendigheden af at forhøje Betalingen. Udgaaende Kullaster til Middelhavet er ligeledes fastere, men der skal ikke saa lidt til, før disse Laster kommer op i nogenlunde sejlbare Rater, og samtidig maa de hjemgaaende Laster forbedres. En 3d. eller 6d. paa de nuværende Tilbud gør ikke meget fra eller til; dog naar det gaar fremover, maa det gerne gaa langsomt, bare det fortsætter med at gaa frem.

### TRÆLASTMARKEDET

De faa prompte Laster fra isfrie Østersøhavne, Danzig og Riga, er ikke værd at røre ved. Danzig/E.C.C.P. noterer f. Eks. 550 Fv. Props 32/-, Danzig/Garston 350 Std. DBB 45/-, Danzig/Antwerpen DBB 26/-. For f.o.w. rapporteres endnu meget faa Slutninger, som godt er. Enkelte Storimportører, hovedsagelig Hollændere, er ivrige efter at slutte Kontrakter for Props og Pulpwood over Sæsonen; nogle tyske, hollandske og enkelte svenske Baade er gaaet ind herfor, ligesom en Kontrakt paa 15/20,000 Fv. til Ghent/Dunkirk/Calais skal være taget ud af Markedet. Yxpila/Sharpness, 680 Std. pr. 16/6 er sluttet til 50/-, og udover denne Slutning er der gjort meget lidt til U.K. Befragterne er mest stemt for at vente, og det passer sikkert Rederne udmærket.

### KUL, KOKS ETC.

De sidste Dage har bragt en Del nye Laster paa Markedet, og mange af de gamle Laster gaar igen. Smaa Baade til Provinshavne er mest efterspurgt, og faar delvis bedre Betingelser. Koks, Garston/Aalborg 14/1600 T. noteres i 10/-, London/København 15/2000 T. 7/9 8/-, Rotterdam/København/Odense 1200 T. 8/-,

2400 Tonner (tysk Baad) har akcepteret 7/- Rotterdam/København, og 2400 Koks Hull/København er gaaet til 7/3. Goole/Rønne, 1250 T. 7/9 Kul, 10/6 Koks. Tyne/Lindholm Pier 2700 T., 5/4½, Danzig/Esbjerg 1800 T., 6/-. Coasting og Bay er midlertidigt fastere.

### MIDDELHAVET

Fra Tyne range er sidst betalt 7/9 4000 T. Genoa, 8/9 2000 T. Neapel, 9/- 2000 T. Cannes. For Trapani indikeres 9/3 18/2200 T., Valencia 10/6 1200 T., Algier 7/6, Nizza 8/-, og fra Wales noteres gennemgaaende 3d. à 6d. mere. Danzig/Genoa range 9/3/3500 T.; Rotterdam/Genoa Basis 8/-, Algier 7/6 7/9, Alexandria 9/6 10/-; Øerne 7/9, Palermo 8/3 8/6. Da Markedet er fast »all round«, bør disse Noteringer kunne forbedres en Del.

Middelhavet hjemgaaende byder ikke paa Overraskelser. Frugtraterne er kommet lidt op, men alt andet staar i Stampet.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Vestover slutes Kainit Elben/Weser-Sydstaterne, \$3, Antwerpen/Savannah 10/-, Pensacola 11/- 11/3, Fowey/Portland eller Philadelphia byder 13/3; Glasgow/Wales-Staterne 7/-, 1000 Losning frit; Cement Rørdal/Cuba \$3.30. Korn fra Nordstaterne eller St. John til 1/2 østnorske Havne er gjort til 16 Kr.; Nordstaterne/Djurøen og Stockholm søger et Par Baade til 18 c./20 c.; Gulfen/3 Danske 21/22 c., Gulfen/Bremen 16 c.; Sukker Cuba/U.K. Cont. 16/- 16/6, San Domingo/U.K. Cont. 18/- 19/-. Fra Gulfen kan desuden faas Pitchpine til River Plate-U.K. og Middelhavet samt Fosfat til svenske Havne og Net-Charter til Kontinentet; men det er alt sammen lidet tiltrækkende. Oliekager, Savannah/1-2 Danske skal være sluttet à \$5.25/\$5.50, og fra Gulfen til Nørresundby siges Tonnage at være fremme til \$5.50. For tre danske Havne, Januar/10. Febr., kan faas \$5.75, maaske \$6. Vancouver har betalt lidt bedre for sikre Februar Baade: 6600 T. 25/2 Annullering 31/9 Antwerpen el. Rotterdam, 32/3 Hamburg, 1/- extra for to Lossehavne; 7600 T. 20/2- 20/3 har taget 32/- U.K. Cont., og 7200, samme Termin, 30/6 Antwerpen el. Rotterdam. 7600 T. 1/25. Marts 31/- A/R, 31/9, hvis begge Havne.

### SYDAMERIKA

Kul fra Wales-Skotland eller Rotterdam til lower Plate ports er endnu ikke over 11/-; Rio 10/. Selv om det hjemgaaende Marked fortsætter fast, kan det umuligt blive ved med saa lave Rater ud for Kul.

For prompt Lastning, n.a. San Lorenzo, er Raten

## DE FORENEDE STATERS SKIBSFART

Den sidst fremkomne Statistik over Amerikas Handelsflaade viser, at den amerikanske Handelsflaade den 1. November 1927 talte 1,950 søgaaende Skibe paa 500 Tons og derover med en samlet Tonnage af 6,915,842 Bruttotons, Shipping Boards Flaade ikke medregnet, mod 1,952 Skibe med en samlet Tonnage af 6,894,073 Bruttotons den 1. Oktober 1927, altsaa en Tilbagegang af 2 Skibe, men en Forøgelse af Tonnagen med 21,769 Tons.

Hertil kommer Shipping Boards Flaade, der bestaar af 860 Skibe med en samlet Tonnage af 4,460,570 Bruttotons mod den 1. Oktober 1927 863 Skibe med en samlet Tonnage af 4,472,230 Bruttotons. Den samlede Handelsflaade under amerikansk Flag androg saaledes den 1. November 1927 2,810 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 11,376,412 Tons, og af denne Tonnage var 2,192 Skibe paa ialt 10,625,605 Tons bygget af Staal, og af disse Skibe var atter 1,332 Skibe private Selskabers eller Personers Ejendom.

Med Hensyn til Shipping Board Flaaden verserer der i Øjeblikket forskellige Meddelelser. Efter hvad der meldes fra Washington har Senatets Handelsud-

valg sluttet sig til et af Senator Jones stillet Forslag, angaaende Tilvejebringelsen og Opretholdelsen af en Handelsflaade ved Shipping Boards Hjælp og under Regeringens Tilsyn. Efter Forlydende har Jones udarbejdet en Plan, der vil kræve en Bevilling paa 200 Millioner Dollars.

Samtidig er der imidlertid over London fremkommen en Meddelelse gaende ud paa, at et privat Konsortium af Skibsredere og Bankiers har indsendt et Tilbud om Køb af 270 af Shipping Boards Passager- og Fragtdampere, der gaar i Atlanterhavsfart. Tilbudet vil komme til Behandling i Shipping Board en af de første Dage. Køberne byder kun en lav Pris for Skibene, men vil til Gengæld forpligte sig til at forny og modernisere Skibene samt sætte de tidligere omtalte store Liners i Fart paa Europa. Disse Skibe skal gøre Turen over Atlanterhavet paa 4 Dage.

Af de 270 Skibe, som Tilbudet omfatter, gaar 216 i Fart mellem Amerika og Middelhavet, England og Frankrig, medens Resten for Størstedelen gaar i Fart paa Sydamerika.

## STOR BØDE

En hollandsk Tankdamper er nylig af de spanske Myndigheder idømt en Bøde af 100,000 Pesetas, fordi Skibets Ladning ikke i Konnossementet var betegnet saa nøjagtigt, som de spanske Bestemmelser herom kræver. I dette Tilfælde var Ladningen, der var indtaget i Batum, i Konnossementet betegnet som Petroleum, medens Betegnelsen skulde have været »refined Petroleum«. Bøderne for saadanne Forseelser mod de spanske Toldbestemmelser kan variere fra 5 til 100 Pesetas pr. 100 kg af bulk cargo.

En ukorrekt Betegnelse i Konnossementet og Manifest af et Skibs Ladning kan saaledes have ret alvorlige Følger.

## INDBRINGENDE HVALFANGST

Hvalfangeraktieselskabet »Ørnen« fejrede i Onsdags sit 25 Aars Jubilæum. Selskabet blev startet i 1903 af afdøde Værkejer Chr. Christensen, som ogsaa fungerede som Selskabets Direktør til 1912. Siden den Tid har Søren L. Christensen været Selskabets Direktør. Siden 1905 har Selskabet drevet Fangst fra Syd Shetland. I 1912 blev Selskabet sammensluttet med A/S. »Nor«, som ogsaa drev Fangst ved Syd Shetland. Den oprindelige Aktiekapital var 85,000 Kr., men er flere Gange forhøjet, og udgør nu 5 Mill. Kr.

I disse 25 Aar er der, iflg. N. H. & S. T., tilsammen fanget 16,463 Hvaler, som har udbragt 738,216 Fade Olje. Nettofortjenesten har tilsammen været

23,823,022.52 Kr. I Udbytte er der i disse 25 Aar ialt udbetalt 15,052,500 Kr.

## EN HAVN I FREMGANG

I Graastena Havn er der i 1927 ind- og udgaaet 602 Skibe imod 390 i 1926; endvidere er Havnen anløbet af 1100 Rutedampere, saaledes at ialt 1702 Skibe i Aarets Løb har besejlet Graasten Havn.

Hvis man ser bort fra Rutetraffiken, som i 1927 har været af samme Omfang som Aaret forud, har der i 1927 været en Stigning i Skibsfarten paa 212 Skibe, hvilket svarer til 54 pCt.

Siden Havnens Udvidelse er Traffiken, bortset fra Rutetraffiken, foregaaet saaledes:

1923:	196 Skibe
1924:	354 —
1925:	396 —
1926:	390 —
1927:	602 —

Stigningen er væsentligst foranlediget ved forøget Indskibning af Kvæg og af Træ fra Statsskovene samt ved forøget Udskibning af Træ til »Sønderjydske Ståvfabrik« i Graasten og Trælast til Firmaet Tiedemann i Tønder.

Af Kvæg er der i Aarets Løb indskibet ca. 20,000 Stkr. Endvidere har der, foruden af Korn og Foderstoffer, fundet en betydelig Udskibning Sted af Kunstgødning, Kul og Koks.

I økonomisk Henseende har Havnen haft et godt Aar, det bedste i den Tid, den har eksisteret i sin nuværende Skikkelse.

(Fragtmarkedet fortsat.)

til U.K. Cont. 24/- 25/-; Skandinavien, 26/6 27/-. Senere Positioner ca. 1/- mindre.

I Løbet af en Uge er ca. 50 Baade fra 3500 til 7/8000 T. befragtet hjemefter, og der er Brug for meget mere Tonnage i alle Positioner. London melder idag »Freights quiet«, hvilket formodentlig skal betyde, at Befragterne kun vil entrere paa Tilbud paa deres Betingelser, eller med andre Ord, bremse en videre Opgang.

Efter at Chile i lang Tid har indtaget en passiv Stilling, meldes nu sluttet 7500 T., Febr. \$5.25, Galveston/Wilmington; \$5.50, Boston range.

## ØSTEN

Vestaustralien/Middelhavet-U.K. Cont., 27/1-15/2, er reduceret til 35/6, 36/3, 37/-, 1/2/3 Lossehavne. Vestaustralien/Japan er sluttet à 17/6. Sydney/Fremantle range/Sydafrika 27/6, Basis 1/1 Laste- & Losseplads,

9d. extra for hver ekstra Laste- & Lossehavn. Vladivostock Noteringerne svinger fra 35/6, Jan./Febr. til 33/6 Marts, Basis Rotterdam/Hamburg; Dalny/Trieste, 1/20. Marts, 35/-; Bombay/U.K. Cont., 22/6 Jan., 23/24/- Febr./Marts; Saigon/U.K. Cont., 12,000 Tonner, 1/20. Marts, 31/9 Ris, 34/3 Rismel; Madras/Middelhavet 30/- 30/6, Kontinentet 30/6-30/9, Febr./Marts.

## TIME-CHARTER

32/4000 Tonnere, 3/6 Mdrs. Baltic Trade, 4/3- 4/9. 18/2000 Tonnere, 6 Mdr. Baltic Trade, 6/6. 15/1800 Levering St. John's. Tilbagelevering Grækenland, 9/-. 9000 Tonner, Rundrejse Europa/Østen Lev. Antwerpen, 4/-. 4800 T. Rundrejse West Indies, 90c. 1950 T. Rundrejse West Indies \$1.60. 4250 T. Rundrejse West Indies \$1.10. 3400 T. Rundrejse West Indies \$1.15. 3050 T. 12 Mdr. West Indies \$1.62½. 8000 T. Trip across \$1.40.

## ATLANTERHAVS PASSAGERFARTEN

Selv om man ser bort fra Planerne om at etablere Passagerfart over Atlanterhavet med Skibe, der kan gøre Rejsen paa fire Døgn samt fra de nye italienske Baade, der skulde være i Stand til at gøre en Fart af 30 Knob, er Situationen dog i Øjeblikket med Hensyn til Bygningen af ny Liner-Tonnage, udtaler *The Motor Ship*, overordentlig interessant. Alt tyder paa, at Tingene i forskellige Henseender er ved at modnes, og det træffer meget belejligt, at »Augustus«, det største Motorskib, der endnu er blevet bygget, som i Tonnage overgaaer »Mauretania«, netop er afgaaet paa sin Jomfrurejse.

For nogle faa Aar siden var det den almindelige Mening blandt Redere og Skibsbyggere, at Fremtidens Rutebaade overvejende vilde være Skibe af Middeltørrelse og med Middelhastighed, og den Mening har nogle Redere vel endnu og handler i Overensstemmelse dermed som f. Eks. Hamburg-Amerika Linjen, men det er ikke længere den almindelige Mening. Dette fremgaaer for Eks. af det Faktum, at Norddeutscher Lloyd lader bygge to Baade paa 46,000 Tons hver, ligesom White Star Linjen og Cunard Linjen lader bygge Skibe, der sandsynligvis bliver større end noget Skib bygget hidtil. La Compagnie Générale Transatlantique agter ogsaa at lade bygge en Baad, der bliver større end »Ile de France«, foruden to Skibe af Middeltørrelse, og i Italien planlægger man Bygningen af Skibe større end »Augustus«. Den svenske Amerika Linje har bestilt en Baad paa omtrent 20,000 Tons, ligesom den danske og muligvis ogsaa den nor-

ske Amerika Linje i en nær Fremtid agter at følge Eksemplet.

Alle de nævnte Skibe vil blive anvendt i Atlanterhavsfarten, og ogsaa til Farten paa Sydamerika vil der antagelig blive bygget store Rutebaade, idet saavel franske som spanske og italienske Rederier har vedtaget Planer angaaende Passagerbaade, der er større end dem, der i Øjeblikket gaar i denne Fart.

Det er, efter hvad Bladet meddeler, allerede afgjort, at mange af disse Skibe vil blive Diesel-Motorskibe. Diesel-Motorer kan nu bygges uden Risiko til Skibe af enhver Størrelse, og hvis man for Eks. antager, at en Hestekraft af 60,000 B.H.K. vil blive nødvendig til at drive de fire Skrueer paa den nye Baad til White Star Linjen, kan dette opnaas med tolv-Cylinders Motorer af en Type, af hvilke en Mængde har været i Brug i flere Aar, blot ved at forøge Cylinder-Diameteren med  $2\frac{1}{2}$  Tomme.

Brændselsbesparelsen ved en saadan Installation sammenlignet med de bedste Resultater, der endnu er naaet med Damp, vilde andrage henvend 250 Tons Olie om Dagen, og som de Redere, der har Motorskibe, stadig finder, er Brændselsbesparelsen kun én af de mange Fordele, der følger med Anvendelsen af Diesel-Motoren. Problemet at forøge Størrelsen af Cylinder-Dimensionen i en vis Udstrækning er ikke længere afskrækkende for Konstruktorerne, der nu bygger Motorer paa 25,000 s.h.p. med en Cylinder-Diameter paa 1050 mm.

## DE KOMMENDE KÆMPESKIBE

Der tales stadig en Del om den nye Kæmpebaad, som White Star Linjen lader bygge, og som sandsynligvis vil faa Navnet »Oceanic«, et Navn for hvilket der er Tradition i Selskabet. Det forlyder med stor Vedholdenhed, at det bliver et Motorskib og ikke en Damper, men paa den anden Side hævdes det, at naar man tager i Betragtning, at Skibet bliver paa omtrent 60,000 Tons Brutto og skal have en Hastighed af henvend 24 Knob for at passe til Selskabets Tjeneste, forekommer Forlydendet usandsynligt. Man overvejede ganske vist at anvende Dieselmotorer i dette Skib, men efter en Del Diskussion og omhyggelige Undersøgelser blev det opgivet, og der er intet udover det vedholdende Forlydende, der tyder paa, at Beslutningen er bleven ændret. Dette skyldes maaske, at White Star Linjen har en 25,000 Tons Motorliner under Bygning i Belfast, en Type, der skal afløse Skibene af »Celtic«-Typen, efterhaanden som disse forældes. De fire Skibe af denne Type, der er paa 20—25,000 Tons og løber med en Hastighed af 16 Knob, er nogle af de mest populære Passagerskibe i Nordatlantehavs-Farten og er de af Selskabets Skibe, der har betalt sig bedst.

Rygtet har ogsaa travlt med det 1,000 Fods Skib,

som Cunard Linjen lader bygge. Det fortælles, at det skal have en Hastighed af 28 Knob, saaledes at det kan slaa de nye Baade, »Bremen« og »Europa«, som Norddeutscher Lloyd lader bygge, og som skal løbe 27 Knobs Fart. Begge Paastande er imidlertid højst tvivlsomme. De tyske Skibe vil antagelig have en garanteret Hastighed af  $25\frac{1}{2}$  til 26 Knob, en Fart, som de med deres gearede Turbiner og deres Højtrykskedler vel nok kan naa over. Denne Hastighed vil næppe blive overgaaet af den nye Cunard Baad. Af økonomiske Grunde er det mest sandsynligt, at den vil faa en garanteret Hastighed af 26 Knob, og hvis dette er rigtigt, kan det anses for givet, at den, naar den sættes i Fart, vil løbe med større Hastighed, ligesom »Mauretania« med Lethed løb med større Hastighed end den garanterede og stadig kan gøre det. For et Skib af dets Størrelse, og som oven i Købet skal svare sig uden noget Subsidium, vilde imidlertid de to ekstra Knob kræve en kolossal Hestekraft og et enormt Brændselsforbrug, og man maa huske, at selv en Hastighed af 26 Knob vil gøre det muligt for Skibet med Lethed at løbe op paa Siden af de nu eksisterende Skibe.

## BETYDNINGEN AF MOTORSKIBSBYGNINGEN FOR DANMARK

Om dette Spørgsmaal bringer det kendte tyske tekniske Tidsskrift »Werft, Reederei, Hafen« en interessant Artikel, af hvilken vi citerer følgende:

At en speciel Industrigren kan være af stor Betydning for et Lands Økonomi er ret almindeligt, men paa Skibsbygningens Omraade er det vel næppe nogeninde kommet saa tydeligt frem som i Danmark, hvor Bygningen af Motorskibe siden Burmeister & Wain i 1912 byggede det første Motorskib, har taget et Opsving, der langt overstiger selve Landets Behov. I 1907, der var et Rekordaar i dansk Skibsbygning i Aarene før Krigen, søsattes der i Danmark Skibe med en samlet Tonnage af 28,000 Tons, medens Gennem-

snittet i de senere Aar har været 70,000 Tons. Af 33 Skibe under Bygning er 29 Diesel-Motorskibe, og langt de fleste af disse Skibe bygges for udenlandsk Regning. Den Tankskib-Tonnage, der i Øjeblikket er under Bygning i Danmark, andrager ca. 70,000 Tons, hvilket er omtrent 75 pCt. af alle de Motorskibe, der for Tiden bygges der. Derimod bygges der i Danmark i Øjeblikket kun lidt over 3,000 Tons Dampskibstonnage. Denne store Skibsbygningsvirksomhed i Danmark er saa meget mere bemærkelsesværdig, som de danske Skibsværfters Konkurrenceevne i de sidste Aar er bleven stærkt hæmmet ved Danmarks Tilbagevenden til Guldmøntfoden.

## ISMELDINGER PR. 10. JANUAR 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Danmark

Thisted (22) 66. Nykøbing J. (3) 61. Løgstør (22) 67. Aalborg (8) Byen til Hals 56 og 66. Hals (10) 22. Udbyhøj (9) Indl. 25, Fjord 56. Horsens (31) 65 Rende. Vejle (9) 63 Rende. Kolding (9) 66. Haderslev (7) 69. Aarøund (7) 24. Odense (9) 64 Rende. Kalundborg (9) Havn og indre Fjord 45. Frederikssund (6) 67. Roskilde (18) 68. Præstø (9) 67. Bøgestrøm-Kallehave (18) 68. Stege (3) 63 Rende. Ulfund (9) 66. Færgestrøm (5) W. f. Broen 96. Storstrøm (9) delvis 67. Grønsund (9) 23. Karrebæksminde Bugt (9) 56. Agerøund (9) 21. Skelskør (9) 33 Rende. Guldborg (9) 67. Nykøbing F. (2) 67. Bandholm (9) 66 Rende. Nakskov (9) Fjorden 33 Rende. Nysted (29) 67. Gedser (9) Havn 31. Rudkøbing (9) 22. Marstal (4) 33 Rende. Faaborg (2) 34 Rende. Meldt isfri: Sønderborg. Udlagte Lystønder: Frederikshavn SE, Kobbergrund E, Tangen NW, Tangen NE, Anholt SW, Knastegrund.

## Sverige

Brämö 12. Alnösundet 98. Sundsvall 39. Agö og Hudiksvall 98. Eggegrund 16. Gävle 66. Skutskär 68. Ørskär 9x. Øregrundsgrepen nordl. Del 9x. Söderarm 14. Mod Furusund 66. Sandhamn-Stockholm 67. Vinga-Göteborg 39. Svinesund og Iddefjorden 6x.

## Estland

Stenskør 2. Narva Red 58. Pernov, Kynø, Paternoster og Raugi 98. Vorms 98 og 46.

## Letland

(9) Messaragotsem 12. Haynsh 88. Øvrige Stat 01.

## Tyskland

Königsberg Seekan 69. Swinemünde 69. Swinemünde Haff 69. Warnemünde Warnow 57. Travemünde til Lübeck 21. Holtenau K.W.K. 22. Belumerschanze 23. Brunsbüttelkoog 2e og 43. Glückstadt 56. Brunshausen 21. Altona 23. Hamburg 12. Weser Stat 01.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**

TELG.-ADR. „SHIPPING“.—STATS-TELF. 10.—TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## KØBENHAVN

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET  
**“MYREN”**  
KØBENHAVN  
Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmsild"  
Amaliegade 36

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**  
(H. MUNCH'S EFTFL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPSPMAKLARE)  
HAVNEVEJ 40  
Telefon Nr. 166 **HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fiskers»  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

**ALFRED CHRISTENSEN**  
Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390  
Dampskibsreder  
Dampskibs- og Havariagent  
Befragtningsforretning

## KOLDING

**A. GJØRDING**  
KOLDING  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
BEFRAGTNING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
(ETABLERET 1867)  
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**KORSØR**

Telefoner: Provins Nr. · 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

## SAXKJØBING

**HOLGER KRISTIANSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING  
**SAXKJØBING**

DANMARK  
TELEFON Nr. 184 & 302

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

## SKOLESKIBET »KØBENHAVN«

Østasiatisk Kompagnis 5-mastede Bark »København« ankom i Lørdags til Korsør med en Ladning, ca. 5,000 Tons Chilesalpeter til Langelands Korn-Foderstof- og Gødningsforretning.

Skibet var oprindeligt bestemt til Hamburg, men Korsør Havn har benyttet sig af den nye Overenskomst angaaende Havnetaksterne til at ophæve Betaling af Bropenge, naar der omlades fra Skib til Skib, og dette i Forbindelse med andre Indrømmelser fra Havnens Side har sat Firmaet i Stand til at dirigere Skibet til Korsør i Stedet for til Hamburg. »København« vil losse ca. 4,500 Tons i Korsør, Resten i København, hvortil Skibet efter endt Losning i Korsør afgaar for at blive efterset.

Den af Langelands Korn-Foderstof- og Gødningsforretning trufne Ordning maa hilses med Tilfredshed, idet jo Fordelingen af »København«s Last til forskellige Provinshavne vil give Fragt til en Del Smaasejlere.

## SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

I følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i 1927 sammenlignet med Aaret 1926 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927 .....	15,996	25,468,915	13,155	21,242,757
1926 .....	20,262	28,893,050	14,548	21,274,282
Forskel ..	- 4,266	- 3,424,135	- 1,393	- 31,525

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927 .....	16,332	19,748,755	11,418	19,980,151
1926 .....	15,127	17,551,503	11,599	19,255,522
Forskel ...	+ 1,205	+ 2,197,252	- 181	+ 724,629

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Kæntret

Damperen »Sankt Gertrud« af Lübeck er kæntret og sunket mellem Rügen og Bornholm.

Damperens Undergang skyldtes en Kedelekspllosion. Besætningen blev bragt i Sikkerhed paa Adlergrund Fyrskib.

## Marstal Navigationsskole

Lørdag sluttede Eksamen ved Marstal Navigationsskole. Følgende Elever bestod Styrmandseksamen:

Hans Hansen, Egehoved, 113 Points, Chr. Andersen, Ommel, 88 Points. For at bestaa kræves 87 Points.

Til Skibsførereksamen:

Peder Pedersen, Ærøskøbing, 117 Points, Chr. Boye, Marstal, 105, Nielsen, Odense 92 Points.

Der var indstillet 6 Elever. For at bestaa kræves 86 Points.

Til Sætteskipperprøven var indstillet en Elev, som ikke bestod.

## Grundstødt

Natten mellem 5. og 6. ds. kom den tyske Damper »Kolberg« fra London med en Ladning Koks til Lauritzens Kulforretning i Esbjerg sejlende og anløb Graadyb, men da der ingen Lods kunde komme om Bord for Drivis, forsøgte Damperen selv at naa ind til Esbjerg Havn, men dette mislykkedes, og den tog Grunden mellem Jerrig og Stejlen. Ved 1-Tiden Dagen efter lykkedes det Damperen ved egen Hjælp at komme flot. En af Svitlers Dampere var ellers tilrede med Assistance, men den tyske Skipper vilde ikke modtage den.

Søretten i Esbjerg behandlede i Lørdags Grundstødningen forleden paa »Jerrig Bank«, hvor den tyske Damper »Kolberg« af Stettin paa Grund af vanskelige Lys- og Strømforhold og Mangel paa Lods kom til at sidde fast i 12 Timer med sin Last paa 750 Tons Kokes. Kaptajnen, hvis Navn er Zielke, forklarede, at Skibet var nyt og helt i Orden, og at Hovedarsagen til Grundstødningen var de manglende Lysbøjer. Der var ikke fra nogen Side noget at behjælpes nogen.

Da Damperen ingen Skade havde taget, og den ikke

## DANSKE SKIBES FART PAA LISSABON I 1927

I Aaret 1927 har

66 Dampere og større Motorskibe	115,421 Tons
3 Sejlskibe med Motor	1,309 —
2 Sejlskibe uden Motor	385 —

Ialt 71 Skibe 117,115 Tons

anløbet Lissabon. Disse fordeler sig som følger:

## Dampskibe

	B. R. Tons
Det forenede Dampskibs-Selskab, Aktieselskab, København	36 66,697
A. P. Møller, København	6 10,088
J. Lauritzen, København	5 4,591
Marius Nielsen & Søn, København	4 4,133
A. N. Petersen, København	3 4,094
Chr. Andresen, København	2 3,735
A/S. Dampskibsselskabet »Torm«, Kbhvn.	2 2,665
A. M. Vollmond & N. Winther, København	2 2,185
A/S. Det Østasiatiske Kompagni, København	1 7,500
C. P. Jensen, København	2 4,125
C. K. Hansen, København	1 2,094
J. Tofth, København	1 1,779
Holm & Wonsild, København	1 1,735
	66 115,421

## Sejlskibe med Motor

T. C. Christensen, København	1 382
Th. Hansen, Rødvig	1 542
A/S. Bornholms Motor- og Sejlskibsrederi, Rønne	1 385
	3 1,309

## Sejlskibe

K. M. Madsen, Kjøbenhavn	1 285
N. Hansen, Marstal	1 100
	2 385

## LODSTVANG OPHÆVET

Regeringspræsidenten i Slesvig har under 18. November 1927 ophævet Forordningen af 13. Marts 1923 om Lodstvang i Flensborg Havn og Fjord.

havde benyttet Bugserhjælp, vil der sikkert ikke blive foretaget yderligere i Sagen.

Dampskibsselskabet »Heimdal«s Damper »Vera«, der i Mandags forlod Helsingørs Værft efter at have faaet repareret et større Ishavari, er paa Rejsen fra Værftet til Danzig grundstødt nord for Hasle.

Grundstødningen skete i tæt Taage, og Svitser blev straks anmodet om at assistere, og Bjergningsdamperen »Gejr« ankom Tirsdag Aften til Strandingsstedet. En Undersøgelse af Skibet viste, at det var fyldt med Vand i Forskibet og ligeledes havde en Læk agter. »Gejr« gik straks i Gang med at anbringe sine Motorpumper ombord i Havaristen.

## Kollideret med en Spritsmugler

En dansk 3m. Skonnert blev en mørk, snetyk Oktobernat i Fjor drevet ind mellem Spritsmuglerskibene i den finske Bugt udfor Helsingfors, led selv og tilføjede en derliggende Spritsmugler betydelig Skade og maatte søge til Reval som Nødhavn for Reparation.

Den paasejlede Spritsmugler blev, skønt han havde faaet betydelig Skade, liggende i 9 Dage for at afhænde sit Lager. Først da søgte han Nødhavn og kastede sig over sit Offer. Tjenstvillige Mænd takserede Skaden til et kolossalt Beløb — Hyre, Kost . . . alt skulde Skonnernten betale, dens Rederi og Assurandører, Sagførere, Retspersoner og alle andre er villige til at yde Bistand. I en Haandevending beslægtet man det danske Skib uden at stille saa meget som en Øre i Depositum, og det estniske Toldvæsen bemægtiger sig øjeblikkelig Skibets Papirer. Skonnerten laa uhjælpelig fast.

Efter 42 Dages Forløb, efter en uhyre kostbar Reparation, som kun vilde koste det halve i Danmark, trods den saa meget omtalte høje Standard paa alt, og efter at Assurandørerne havde indbetalt et meget stort Beløb i danske Kroner til Retten i Reval, lykkedes det iflg. Ærø Avis at slippe ud.

## Bogø Navigationsskole

Navigationsskolebestyrer Falck, tidligere Fanø, Rønne og Svendborg, har nu faaet fast Ansættelse i sin Konstitution som Bestyrer for Bogø Navigationsskole.

## POSITIONSLISTE PR. 9. JANUAR 1928

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Harming, ank. London 5.1.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, afg. Tyne 12.12. til San Juan P. R.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Marseilles 8.1.  
 s.s. *Algarve*, zum Vohrde, afg. Palermo 5.1. til Castellon.  
 s.s. *Amalienborg*, Møllerup, pass. Ushant 23.12.  
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. St. Thomas 5.1. til Hamburg.  
 s.s. *Anneberg*, afg. Kbhvn. 9.1. til Tyne.  
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Aabenraa 22.12. til Sydamerika.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 1.1. til Skandinavien.  
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Sarpsborg 9.1. til Baltimore.  
 m.s. *Asia*, Andersen, ank. Hamburg 6.1.  
 s.s. *Askø*, Petersen, ank. Kbhvn. 4.1.  
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Barbados 6.1.  
 s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Glasgow 7.1. til Barry Roads.  
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Rotterdam 8.1. til Port Said.  
 s.s. *Azel*, Kanstrup, oplagt.

## B

s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.  
 s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Ibiza 31.12.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Baltimore (Ma.) 7.1.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Methil 9.1.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Danzig 7.1.  
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Vancouver B.C. 2.1.  
 s.s. *Bornholm*, SvarreNielsen, ank. Hamburg 8.1.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Kbhvn. 8.1.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Rotterdam 31.12. til Buenos Aires pass. Madeira 7.1.  
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Bahia 5.1.  
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Melilla 9.1. til Oran.  
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. Fowey 30.12.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Randers 5.1.  
 m.s. *California*, Thomsen, ank. Buenos Aires 7.1.  
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Fowey 30.12.  
 m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Cape Race 5.1. p. R. t. New York.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Fernando Norontia 4.1.  
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Bordeaux 5.1.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. West Afrika 21.12.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. West Afrika 31.12.  
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Danzig 2.1.  
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Hull 6.1.  
 s.s. *Dania*, Kolster, ank. Boston 7.1.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Melbourne 25.12.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Cape Town 4.1.  
 s.s. *Diana*, Lund, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 9.1.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Marseilles 7.1. til Valencia.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, pass. Brunshüttel 7.1. p. R. t. Antwerpen.

s.s. *Elie*, Clausen, pass. Las Palmas 6.1. p. R. t. Dunkerque.  
 s.s. *Ella*, afg. Hamburg 7.1. til Aarhus.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Kbhvn. 3.1.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Bordeaux 7.1.  
 s.s. *Energi*, Christensen, ank. Marstal 7.1.  
 s.s. *Enigheden*, Lauritsen, afg. Fowey 5.1. til Oskarshamn, pass. Hook of Holl. Bunkers 8.1.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Kielerkanalen 7.1. p. R. t. Danzig.  
 s.s. *Erik B*, Lerche, ank. St. Vincent 18.12.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Dublin 5.1. til Neufahrwasser.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. West Afrika 31.12.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. New York 7.1.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, ank. Danzig 4.1.

## F

s.s. Falken, Pedersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. Ø. Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Kbhvn. 15.12.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Kbhvn. 6.1. til Methil.  
 s.s. *Feddy*, Mathiasen, ank. Danzig 8.1.  
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rute fart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, afg. Aden 7.1. til Colombo.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Teneriffe 27.12.  
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Bordeaux 4.1.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Guantanamo 2.1.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, i Dok i Kbhvn. siden 9.1.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Port of Spain 31.12.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. New Orleans 21.12. til Kbhvn.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Galveston 7.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 24.12.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Waterford 6.1.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Danzig 8.1. til Nakskov.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Danzig 9.1. til Reval.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. St. Kitts 6.12.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. New York 5.1.  
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Blyth 10.1. til Aalesund.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, henligger i Kbhvn.  
 s.s. *Henning B*, Jørgensen, ank. Livorno 6.1.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Lissabon 8.1. til Oporto.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Danzig 5.1.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Island*, Petersen, ank. New York 31.12.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Panama 23.12.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bordeaux 31.12.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Cardiff 6.1.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Savannah 4.1. til Wilmington.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, afg. Esbjerg 9.1. til Frederikshavn.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Castillon 5.1.  
 m.s. *Java*, Hjernum, pass. Suez 5.1. p. R. t. Aden.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Pensacola 28.12.  
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.12.  
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. New York 7.1.  
 s.s. *Junghoved*, Clausen, afg. Cape Town 5.1.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Port Said 5.1. p. R. t. Antwerp.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10. Januar 1928.

London .....	18,19 $\frac{1}{2}$	Madrid .....	64,50
New York .....	373,75	Amsterdam .....	150,75
Berlin .....	89,00	Stockholm .....	100,50
Paris .....	14,80	Oslo .....	99,35
Antwerpen .....	52,25*	Helsingfors .....	9,43
Zürich .....	72,10	Prag .....	11,10
Rom .....	19,85	Wien .....	52,85

\*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

## A/B NIELSEN &amp; THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder. Scott's og Watkins'

## HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaende Ruter til de vigtigste Havne paa Jorden

m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Göteborg 24.12.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Rufisque 30.12. til Antwerpen.  
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 7.1.  
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Kbhvn. 9.1. til Randers.  
s.s. *Kina*, Heisterberg, ank. Vladivostock 6.1.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Danzig 9.1. til Tynen.  
s.s. *Knud*, afg. Kbhvn. 7.1. til Antwerpen.  
s.s. *Koldingshus*, Roholm, Kbhvn.-Frederica-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. St. Roque 3.1.  
m.s. *København*, Christensen, ank. Korsør 7.1.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Southampton 9.1.  
s.s. *Lifland*, Meinertz afg. Norfolk Va 31.12.  
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Rufisque 3.1.  
s.s. *Limfjorden*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Lise*, Hansen, ank. Grangemouth 31.12.  
s.s. *Lithuania*, Skjoldam, ank. Danzig.  
s.s. *London*, Caspersen, ank. Goole 7.1.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Madeira 3.1. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Dok i Helsingør siden 1.1.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 7.1. til Bordeaux.  
s.s. *Maine*, Christensen, i Dok i Frederikshavn siden 4.1.  
s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.  
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Shanghai 7.1.  
s.s. *Manø*, Huusum, ank. Gravesend 7.1.  
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Rotterdam 8.1.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Livorno 8.1.  
s.s. *Mary*, Lisberg, afg. West Afrika 24.12.  
s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Rosario 7.1.  
m.s. *Meonia*, Topp, ank. Bangkok 3.1.  
m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.  
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. London 21.12.  
s.s. *Minsk*, Ankersen, pass. Dungeness 8.1. p. R. t. Kbhvn.  
s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Steg Ruten.

## N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Newcastle 5.1. til Kbhvn.  
s.s. *Natal*, Madsen, ank. Rosario 25.12.  
s.s. *Nevada*, Nielsen, ank. Kbhvn. 4.1.  
s.s. *Nidaros*, Christensen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Sharpness 7.1.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Nielsen, Kbhvn.-Stettin-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, i Dok i Helsingør siden 7.1.  
s.s. *Orion*, Olsen, ank. Philadelphia 4.1.  
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 5.1. til Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Væring, pass. Cape of Good Hope 1.1. p. R. t. Sydney.  
s.s. *Parana*, Bronér, ank. Suez 5.1.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. London 1.1.  
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Pennsylvania*, Bofeldt, ank. New York 31.12.  
m.s. *Peru*, Borch, pass. Dover 6.1. p. R. t. Capetown.  
s.s. *Polarhavet*, Larsen, pass. Madeira 7.1. p. R. t. Monrovia.  
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Stockholm 5.1.

s.s. *Polonia*, ank. Kbhvn. 1.1.  
s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkerque Ruten.  
s.s. *Knud*, Hejlsø, ank. Kbhvn. 5.1.

## R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Amsterdam 29.12.  
s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Kopervik 8.1.  
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, ank. Aalborg 8.1.  
s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Key West 2.1. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Danzig 6.1.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 9.1. til Dunkirk.  
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Singapore 8.1.  
m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Vancouver 3.1.  
s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen 7.1. til Aarhus.  
s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Monaco 7.1.  
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Danzig 6.1.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Cardiff 7.1.  
s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Boston Lincs 7.1.  
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbhvn. 7.1. til Antwerpen.  
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Danzig 7.1.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
s.s. *Slesvig*, Berendtsen, ank. Aarhus 5.1.  
s.s. *Spigerborg*, Larsen, ank. M'bour 30.12.  
s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 6.1. til Havanna.  
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Oran 7.1.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Kbhvn. 5.1.  
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 9.1. til Kbhvn.  
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Berwick on Tweed 7.1.  
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Boston Mass. 6.1.  
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Norfolk Va 26.12.  
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kalundborg 10.1. til Danzig.  
m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Osaka 26.12.  
s.s. *Texas*, Bencke, afg. Kbhvn. 3.1. til Antwerpen.  
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Sundvig, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Pallice 9.1. til Havre.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn. 4.1. til Manchester.  
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Newcastle o/T. 5.1.  
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Hansen, pass. Ushant 8.1. p. R. t. Tanger.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Danzig 9.1.  
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 7.1. til Middelfart.  
s.s. *United States*, Voldborg, henligger i Kbhvn.  
s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Odessa 23.12.

## V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Saloum 28.12. til Greenock.  
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Frederikshavn 5.1.  
s.s. *Venus*, Nielsen, ank. New Orleans 7.1.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør 22.12.  
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.  
s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Kbhvn. 17.12.  
s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Kbhvn. 8.1. til Danzig.  
s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, afg. Houston 1.1.  
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Beckton 8.1.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 9. JANUAR 1928

3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Appledore 5.12.  
3/m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Appledore 15.11.  
3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Appledore 15.11.  
*Albert*, Clausen, afg. Herring Neck 6.1. til Gibraltar f. O.  
*Elisabeth*, Groth, ank. Pernambuco 4.1.  
*Frem*, Jørgensen, afg. Twillingate 3.1. til Malaga f. O.  
*Galathea*, Jensen, ank. Douglas 4.1.

*Haabet*, Madsen, ank. Cadiz 1.1.  
*Hertha*, Olsen, ank. Larache 4.1.  
*Husavik*, Hansen, afg. Civitavecchia 8.1. til Trapani.  
*Merkur*, Rasmussen, ank. Nantes 3.1.  
*Meta*, Hansen, ank. Fowey 5.1.  
*Nordstjernen*, Christensen, afg. Pernambuco 3.1. til Trinidad.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer:



Reparationer i Bristol Kanalen  
**MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED**  
 DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

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

**CARDIFF  
 BARRY  
 NEWPORT  
 AVONMOUTH**

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**  
 Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

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.

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:  
 Sleepmaas Terwenakker, 14-15 8128-8148

**BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST**

Agent i Danmark: **THE MARITIME AGENCY, LTD.**  
 Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »NESEVO«.  
 Telf. Central 1504.

**S. H. OHLSEN & CO.**

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

\*

**LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER  
 BUNKERS**

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

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. Cham-  
 bers,  
 Exchange Street . . . . . Sheffield

**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)

*Kgl. Dansk Konsulat*

Telegram-Adresse: **PENIELSEN**. Coder: Watkins 1881  
 og Till, 1884, Scott's 10. Udgave 1903, Bos Code.

**HOWALDTSWERKE A.G. · KIEL**

SKIBSWÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bukserbaade · Isbrydere · Flydedokke.  
 Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedokke for Skibe op til 500 Fods Længde.

**KARL BRESEMANN**

SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT  
 BUNKERKUL-LEVERANDØR

STEVEDOR

**STETTIN**

Telegram Adr. »BREMAKA«

**WILTON'S**

**ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
 OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
 KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

**REPARATIONSVÆRFT**

2000 TONS DAMP- HYDRAULISK SMEDEMÅSKINE  
 4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 T.  
 En » » » » 511 » » » 20,000 »  
 En » » » » 550 » » » 14,000 »  
 En » » » » 480 » » » 8,000 »  
 En » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

TELEFON-NR.:

»WILTON, ROTTERDAM« 7503, 7304; 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

**R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.**

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE**

**HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR. ADR.: »ALFMUNT«

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT – MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN      ØVERGÅDEN 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.

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE  
KULESPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

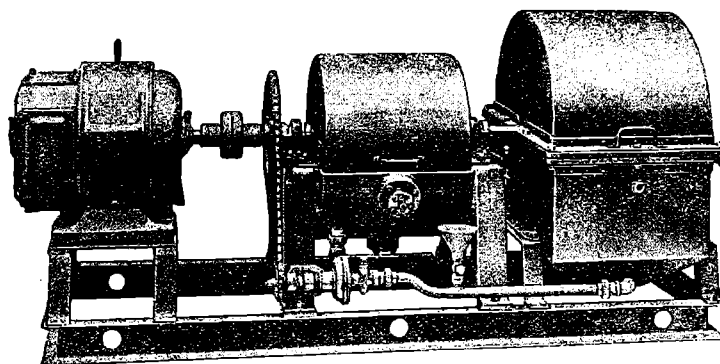
	Telegr.-Adr.
CARDIFF, The Exchange.....	} Lamberte
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs } Tyne Dock, 67, Hudson Street ..... } Blyth, 19, Ridley Street ..... } West Hartlepool, Victoria Terrace ..... }	} Lambrose, Newcastle. } Lamberte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

NEW YORK: 17, STATE ST.      BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

# GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF A/S ATLAS KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT  
DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD  
OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAAVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:  
Glent & Co., København.

SVERIGE:  
Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:  
A/S Mejeribureauet, Oslo.

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i  
**CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS**  
 Skibe, der dokkes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
 hvis de læster i nogen anden Havn.  
 Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

### DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

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

### OVERSÆTTELSE TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE  
 REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT  
 BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

### KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901. 8885. 6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København  
 Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
 fra Theodor Zeisø  
 ALTONA · ELBE

### J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN  
 TELEGRAPHICADD.: JACSONS



## SVITZERS BUGSERAFDELING

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

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

SEJL · FLAG · KOMPASSER

### WEILBACH

NIELS JUELGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

### "PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steam Pacific“

L. R. SCHMITH  
 Korresponderende Reder

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

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING  
 for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

### Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: \*SKULD\*

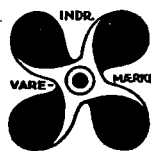
STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 600,000 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) Strikerforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.



BRUG

### Holzapfel<sup>s</sup> Bundfarver

DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København, K.

### IVER C. WEILBACH & CO

FRÄHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 4

FREDAG 20. JANUAR 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

### SKIBSBYGNINGSKREDITTER

Som vi flere Gange her i Bladet har omøalt er det Sved det vedtagne Lovforslag om Eksportkredit blevet gjort muligt for de danske Værfter at tilbyde udenlandske Redere en udstrakt Kredit, hvilket utvivlsomt har været til megen Gavn for vor Skibsbygnings-Industri i en vanskelig Periode, idet Værfterne paa denne Konto har været i Stand til med Held at konkurrere med udenlandske Værfter og sikre sig en Række Nybygninger. Det var en haardt tiltrængt Hjælp, der her ydedes vore Skibsværfter, men den havde den uheldige Bivirkning, at de udenlandske Redere, der skaffede sig Tonnage fra Danmark paa særdeles favorable Betalingsvilkaar, derved styrkedes i Konkurrencen med vore egne Redere, som ikke nød godt af Eksportkrediten og saaledes blev yderligere handicappet i deres Konkurrence med Udlandet. De var i Forvejen uheldigt nok stillet grundet paa de større Driftsudgifter, og det maa derfor hilses med Glæde, at Ingeniør Korsgaard under Finanslovbehandlingen i Folketinget i Fredags foreslog et Samraad om Muligheden af at give danske Rederier samme Stilling med Hensyn til Kredit ved Anskaffelsen af nye Skibe her i Landet. De danske Redere havde, udtalte Folketingsmanden, Krav paa at blive stillet lige med deres udenlandske Konkurrenter.

Vi gaar ud fra, at de kommende Forhandlinger om dette Spørgsmaal vil føre til et for de danske Redere tilfredsstillende Resultat.

### ANERKENDELSE AF DANSK ARBEJDE

Det er altid fornøjeligt at høre om danske, der ved deres Arbejde formaar at gøre sig gældende i Udlandet. Her er et Tilfælde fra den sidste Tid:

For kort Tid siden fandt der paa La Plata Floden en Kollision Sted mellem Royal Mail Baaden »Nagara« og en amerikansk Damp »Crofton Hall«, ved hvilken den førstnævnte Damp blev alvorligt beskadiget og bragt til Buenos Aires for at blive midlertidigt repareret. Skibet havde faaet et uhyre Hul i Siden, der er bleven lukket ved Udfyldning med Jernbeton, hvorved Damperen blev sat i fuldt sødygtig Stand, saaledes at den uden Fare kunde tiltræde Rejsen til England, hvor den endelige Reparation vil finde Sted. Arbejdet i Buenos Aires blev, efter hvad »The Times of Argentina« meddeler, udført af et dansk Firma med fuldt tilfredsstillende Resultat. Det er, siger Bladet, et godt Stykke Arbejde, der her er gjort, og det skal være første Gang, et saadant Arbejde er udført i Argentina.

### TILSKUD TIL DEN SVENSKKE REDERILAANEFOND

Paa det svenske Budget foreslaar Handelsministeren en Bevilling paa 5 Millioner Kr. til Rederilaanefonden. Af disse 5 Millioner Kroner er det Meningen, at Halvdelen kommer til Udbetaling i hvert af de to første Finansaar. Som det vil huskes havde

Kommerskollegiet i Efteraaret fremsat Forslag om en saadan Forøgelse af Rederilaanefonden og støttedes heri af Værftsindustriforeningen, Rederiforeningen, Göteborgs Handelskammer og andre Institutioner, og Handelsministeren anfører nu i denne Forbindelse, at kun nogle faa Laansøgere i de senere Aar har kunnet faa Laan, og det endda kun til relativt smaa Beløb. Ministeren mener imidlertid, at det er af Interesse for Landet, at dets Handelsflaade opretholdes, at de svenske transocean Linjer hævder deres Plads i Konkurrencen, og at Handelsflaaden kvalitativt ikke staar under den udenlandske Tonnage. Ifølge Handelsministerens Forslag forhøjes Renten paa nye Laan af Fonden fra 4 til 5 pCt.

### NORGES SKIBSHYPOTEK A/S

Forleden afholdtes i Bergen Repræsentantskabsmøde i Norges Skibshypotek A/S under Ledelse af Repræsentantskabets Formand, Skibsreder H. Westfal-Larsen. Til Behandling forelaa bl. a. Fastsættelse af Laanebetingelser, Vedtagelse af Instrukser, Ansættelse af Revisorer etc.

Ifølge Lovenes Paragraf 1 er Norges Skibshypotek A/S et uansvarligt Aktieselskab med en Aktiekapital paa 4.2 Millioner Kr. i Aktier à 100 Kr. Selskabets Formaal er at yde Laan mod Pant i Skibe og dermed sammenhængende og beslægtet Virksomhed. Erhvervelse af Aktier i andre Selskaber med samme eller beslægtet Formaal anses for at være indenfor denne Ramme.

Man vedtog paa Mødet, at Laan kun bevilges mod første Prioritets Pant i Damp- eller Motorskibe af Jern eller Staal og ikke under 300 Brutto Registertons. Endvidere besluttedes det ikke at yde Laan til Fiskefartøjer, Fangstfartøjer, flydende Kogerier eller Bjergningsdampere, d. v. s. at Adgang til Laan har kun Trampflaaden og delvis Passagerskibene. Laanene skal amortiseres i Løbet af 10 Aar, og for Skibe, som opnaar Laan ved 8-Aars Alderen, skal Laanet være tilbagebetalt allerede naar Skibet er 12 Aar.

### DE SVENSKKE REDERILAAN

Den svenske Regering har i Fredags behandlet otte af de foreliggende fjorten Ansøgninger om Laan af Rederilaanefonden, og den har i Overensstemmelse med et af Kommerskollegiet stillet Forslag bevilget følgende Laan: Dampskibsselskabet »Ferm« 200,000 Kr., Rederiet »Nordstjernen« 450,000 Kr., Rederiet »Svea« af Stockholm 100,000 Kr., »Svenska Amerika Mexico Linjen« 250,000 Kr., Rederiet »Transatlantic« 200,000 Kr. og Rederiet »Transpacific« 300,000 Kr. To Ansøgninger fra C. G. Ahlbom og Rederiet »Rex« blev afslaaet. De seks andre Ansøgninger sendtes tilbage til Kommerskollegiet til yderligere Prøvelse. Grunden hertil var, at der for Tiden ikke er flere Midler til Raadighed til Laan til Rederierne, men at Regeringen, som meddelt andetsteds her i Bladet, paa Budgettet har foreslaaet Rigsdagen at bevilge yderligere Midler til Laanefonden.

## OPLÆGNINGERNE

Sidste Uge bragte desværre en ny og ret følelig Forøgelse af den oplagte Dampskibstonnage, der den 17. ds. androg 32 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 35,468 Tons, hvortil svarer en Dødvægtstonnage af 50,556 Tons. Ugen har saaledes bragt yderligere 5 Oplægninger. Den 9. ds. var der 27 oplagte Skibe med en samlet Bruttotonnage af 29,641 Tons og 42,486 Tons d.w.

## FRIHAVNE I ITALIEN

Ifølge et Dekret af 22. December 1927 er Havnene i Savonna, Genova, Livorno, Napoli, Brindisi, Bari, Ancona, Venezia, Trieste, Fiume, Palermo, Messina, Catania og Cagliari erklæret helt eller delvis at være Frihavne.

Erklæringen om Frihavnenes Oprettelse vil faa Gyldighed for et Tidsrum af 30 Aar.

## TRAFIKKEN I KØBENHAVNS HAVN I 1927

Fra Direktionen for Københavns Havn har vi modtaget nedenstaaende Oversigt over indkomne Skibe i Københavns Havn i Aaret 1927 samt udlosset og indtaget Ladning i 1926 og 1927 (3 første Kvartaler).

## Indkomne Skibe i Københavns Havn i 1927

Nation	Fra indenrigske Havne				Fra udenrigske Havne				Damp- & Motorsk.		Sejlskibe		Ialt	
	Damp- og Motorskibe		Sejlskibe		Damp- og Motorskibe		Sejlskibe		Ialt		Ialt		Ialt	
	Antal	Nett. Regtns.	Antal	Nett. Rgtns.	Antal	Nett. Regtns.	Antal	Nett. Rgtns.	Antal	Nett. Regtns.	Antal	Nett. Rgtns.	Antal	Nett. Regtns.
Danske . . . . .	9 168	1 537 030	353	41 698	2 941	1 807 779	177	19 091	12 109	3 344 809	530	60 789	12 639	3 405 598
Svenske . . . . .	206	28 671	12	858	3 179	683 540	366	29 617	3 385	712 211	378	30 475	3 763	742 686
Norske . . . . .	36	28 560	1	67	187	194 062	5	179	223	222 622	6	246	229	222 868
Tyske . . . . .	234	23 689	2	114	732	262 386	60	21 202	966	286 075	62	21 316	1 028	307 391
Engelske . . . . .	5	7 838	—	—	249	311 195	—	—	254	319 033	—	—	254	319 033
Finske . . . . .	16	7 231	1	313	171	147 260	20	5 097	187	154 491	21	5 410	208	159 901
Russiske . . . . .	1	1 043	—	—	3	3 208	—	—	4	4 251	—	—	4	4 251
Hollandske . . . . .	50	4 076	26	2 419	162	114 046	14	967	212	118 122	40	3 386	252	121 508
Belgiske . . . . .	—	—	—	—	3	6 517	—	—	3	6 517	—	—	3	6 517
Franske . . . . .	1	813	—	—	14	12 882	—	—	15	13 695	—	—	15	13 695
Letlandske . . . . .	2	606	—	—	44	27 483	3	833	46	28 089	3	833	49	28 922
Estlandske . . . . .	1	197	1	268	20	6 348	33	6 269	21	6 545	34	6 537	55	13 082
Islandske . . . . .	2	1 623	—	—	46	34 063	1	49	48	35 686	1	49	49	35 735
Amerikanske . . . . .	—	—	—	—	33	99 947	—	—	33	99 947	—	—	33	99 947
Græske . . . . .	4	6 880	—	—	3	6 227	—	—	7	13 107	—	—	7	13 107
Italienske . . . . .	1	2 260	—	—	2	4 225	—	—	3	6 485	—	—	3	6 485
Polske . . . . .	—	—	1	380	13	6 460	34	14 509	13	6 460	35	14 879	48	21 339
Danzigske . . . . .	—	—	—	—	8	11 259	—	—	8	11 259	—	—	8	11 259
Rumænske . . . . .	—	—	—	—	1	1 452	—	—	1	1 452	—	—	1	1 452
Ialt . . . . .	9 727	1 650 517	397	46 107	7 811	3 740 339	713	97 813	17 538	5 390 856	1 110	143920	18 648	5 534 776

Dampfærgen mellem København og Malmø ikke medregnet.

Foruden de i Tabellen opførte har nedennævnte Skibe anløbet Havnen for Ordre, Kul- eller Ollefyldning, Pro- viant eller deslige:

Damp- og Motorskibe		Sejlskibe	
Antal	Nett. Regtns.	Antal	Nett. Regtns.
592	376 998	33	2 181

## Udlosset og indtagen Ladning i København

1926

Kvartal	Indgaaet Ladning i Tons			Udgaet Ladning i Tons		
	fra Indland	fra Udland	Ialt	til Indland	til Udland	Ialt
Januar . . . . .	119 727	815 606	935 333	128 689	135 004	263 693
April . . . . .	159 631	647 837	807 468	133 225	145 865	279 090
Juli . . . . .	165 481	697 210	862 691	151 593	144 671	296 264
Oktober . . . . .	167 633	933 862	1 101 495	157 691	155 983	313 674
Ialt . . . . .	612 472	3 094 515	3 706 987	571 198	581 523	1 152 721

1927

Januar . . . . .	129 286	826 431	955 717	152 783	161 111	313 894
April . . . . .	161 477	859 120	1 020 597	146 078	159 662	305 740
Juli . . . . .	160 912	954 309	1 115 221	157 429	171 195	328 624
Oktober . . . . .						
Ialt . . . . .						

Opgørelsen over ind- og udgaaet Ladning foreligger, som ovenstaaende Tabel viser, endnu ikke for Arets sidste Kvartal, men de ni første Maaneder viser en meget betydelig Stigning i Ladningsmængden. Medens der saaledes i 1926 i Arets første tre Kvartaler indgik 2,605,492 Tons og udgik 839,047 Tons, er Tallene for den samme Periode i 1927 3,091,535 Tons og 948,258 Tons, hvilket for den indgaaede Ladningsmængde i 1927 er en Stigning paa næsten 20 pCt. i Forhold til foregaaende Aar. Dette Forhold menes ikke at blive synderligt forrykket, naar Opgørelsen

for sidste Kvartal foreligger, idet Trafikken paa Havnen ogsaa i det Tidsrum har været meget livlig.

Havnens Takspolitik siden Verdenskrigens Afslutning, der som bekendt er gaaet ud paa en stadig Nedsættelse af Skibsafgifterne, saa langt Havnens Økonomi har tilladt, og er resulteret i, at Afgifterne af Netto- tonnagen nu ligger paa samme Niveau som før Kri- gen, har saaledes atter i det forløbne Aar vist sig at tjene Formaalet, forøget Trafik paa Havnen, paa bedste Maade.

## FRIGIVELSE AF FORHYRINGEN

I flere Aar har det været almindelig Skik, at Sømændene, naar de søgte Hyre, maatte vente, til deres Tørn kom, og saaledes i mange Tilfælde ikke havde deres Selvbestemmelsesret med Hensyn til, med hvilket Skib de skulde mønstre ud. Denne ikke altid lige retfærdige Ordning vil antagelig nu i en nær Fremtid blive ophævet, idet der indenfor Medlemmerne af Sømændenes Forbund nylig er foretaget en Urafstemning, der har givet til Resultat, at der af 1370 afgivne Stemmer var 671 for Frigivelse af Forhyringen, 615 for Bibeholdelse af den gamle Ordning, medens 83 Stemmesedler var ugyldige.

Selv om Resultatet ikke har givet en overvældende

Majoritet for Frigivelse af Forhyringen, maa det sikkert hilses med Tilfredshed.

Paa en ekstraordinær Generalforsamling i Sømændenes Forbund den 22. December vedtoges det at udsætte Forhyringens Frigivelse til efter Forbundets ordinære Generalforsamling Maj 1928, og Forbundet skriver derom følgende:

»Altsaa er Forhyringen frigivet Dagen efter den ordinære Generalforsamlings Ophør, saaledes at forstaa, at ethvert af vore Medlemmer kan søge deres Hyre hvor og paa hvilken Maade de vil, uden at blive betragtet som daarligere Kolleger.«

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, 17. Januar 1928.

De allerfleste oversøiske Markeder er gaaet tilbage i den forløbne Uge, medens »near Trades« udviser en bedre Tendens, med lidt Fremgang her og der; men de smaa Fremgange, som bl. a. for Kul ud til Middelhavet, tæller ikke meget. Af de oversøiske Markeder har La Plata, til en Forandring, været en Skuffelse. Yderst faa Certepartier er oprettet, da Befragterne har ført en meget tilbageholdende Politik, og de opnaaede Rater er ca. 6d. daarligere end for ca. 8 Dage siden. Selv om der er en anselig Flaade undervejs til Sydamerika, og mange Baade allerede er sluttet ud eller tilbydes ballastgaaende, kan La Plata Markedet ikke blive oversvømmet med Tonnage i de første Maaneder. Der maa være særlige Aarsager, som bevirker Befragternes Passivitet, f. Eks. Kornprisernes Svingninger og Afsætningsmulighederne. Høstrapporterne i River Plate lyder meget forhaabningsfulde, og inden ret længe maa der komme en fornyet Bevægelse i Befragtningerne til omtrent de Rater, som var gældende lige efter Nytaar. Korn fra Pacific-Kysten offeres meget sparsomt, og det samme er Tilfældet med Australien og Nordamerika. Indien og the Far East har været meget godt repræsenteret uden synderlige Fragtforbedringer. Kulraterne fra England til Middelhavet har fæstnet sig lidt, ligesom enkelte hjemgaaende Laster har betalt en Smule mere; men Nordøstersøen er og bliver lige elendig.

## TRÆLASTMARKEDET

Der rapporteres nu nogle faa Slutninger pr. f.o.w. til Rater, som ligger adskillige Shillings under sidste Aars. 650 St. Råfse/London skal være taget af dansk Baad til 39/6.

800 Std. Söderhamn/London 40/-. 1200 Std. Yxpila/London 43/9. 900 Std. Kotka/Hull 38/-, og Kemi/Torneå-London, pr. 15/6 noteres i 43/- 44/-.

Kotka/London pr. 15/6 38/-. 5/900 Fv. Riga, West Hartlepool, prompt, 35/-, 6/650 Std. Sörnäs/Great Yarmouth prompt 44/- 45/-.

De oplagte Baade ser ikke ud til at kunne komme i Fart foreløbig, og skal det fortsætte som hidtil, vil Flaaden af Oplæggere snarere blive forøget betydeligt.

Fra Pictou eller Pugwash, pr. Maj, har 1000 Std. Baad akcepteret 62/6- 65/- 1/2 Lossehavne W.B.E.I., og dette er ogsaa lavere end fra først af noteret.

## KUL, KOKS ETC.

Markedet mangler fuldstændig Liv, og de samme Laster og Rater gaar igen, som Tordenskjolds Soldater. Tyne/Danzig indikerer 5/- 5/3, Landskrona 6/-, Göteborg 5/-, Lindholm Pier 5/3, København 1500 Koks 8/6, Reykjavik 2/3000 Kul 9/6, Wales/København 5/6 6/-, London/København 15/2000 Koks 7/10½, Rotterdam/København 2/2500 Koks 7/- 7/3, Garston/

Odense 1000 Koks 10/-. Fra Danzig offeres jævnt godt med Laster i alle Størrelser, mest for Februar. De nominelle Noteringer er: 5/- København 25/3000 T., 5'6 6/- 18/1500, 6/- 6/9, 15/800 Tons.

## MIDDELHAVET

En lille Opblussen i Efterspørgselen har bragt Fragterne lidt i Vejret. Forth/Vestitalien 8/ 8/3, Tyne/Genoa 8/-, Catania 8/-, Barcelona 10/9, Ancona 10/4, Wales/Marseille 8/-, Alexandria 10/6, Catania 9/3, Messina 9/-. Til Øerne slutes stadig til omkring 7/9. Rotterdam noterer 7/3 7/6 til Algiers, 8/3 Palermo, 9/6 Alexandria.

Med Undtagelse af Frugt fra Spanien, som slutes til 25/- 75,000, 22/6 23/- 90,000 cbf. og proportionalt for større Baade, er Oliekagenoteringerne fra Marseille til Danmark/Sverige forhøjet med 6d., medens alt andet ligger ganske uforandret.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Vestgaaende Laster lader til at komme lidt op, og det er kun rimeligt saa længe Returlasterne og det vestindiske Timecharter Marked endnu er saa svagt. Korn til Europa forekommer næsten ikke. St. John/Middelhavet er dog forbedret fra 15 c. til 16 c.—16½ c. Kul Hampton Roads/River Plate betaler ca. \$3.25, New York/Sortehavet ca. 10 c. for 350,000 cbf., og 11 c. 250,000 cbf. Cuba/U.K. Cont. 15/9, 16/-, San Domingo 18/-; ca. 1000 Koks Beaumont/Rotterdam er gjort til \$7.25.

6000 T. Svovl, Gulfen/Harburg \$3; 5500 T. Asphalt, Gulfen/København \$5.75; 7200 T. Gulfen/Kontinentet, ca. 5½ c. pr. cbf. bale, net C/P. Oliekager, Houston/Nørresundby direkte offeres til \$5.25, og til tre danske Havne \$5.75. Gulfen/Murmansk 10½ c. Scrapjern, Havana/Stettin \$5.25. Vancouver/U.K. Cont. Marts er nede i 30/6 med 6d. mindre, hvis Antwerpen eller Rotterdam.

## SYDAMERIKA

Den ventede Opgang for Kul ud er endnu ikke kommet. Wales/Buenos Aires/La Plata gøres stadig til 11/-, Rio 10/-, Rosario 11/6 11/9, og Rotterdam/Bs. Aires 10/9. Hjemgaaende er gennemgaaende reduceret med ca. 6d. i Ugens Løb, og en 9400 Tonne, 15/2 til 15/3 har endog akcepteret 22/- U.K. B/H, 21/6 A'R. Ellers er bl. a. sluttet:

6250 T. Bahia Blanca/Middelhavet, 25/- 15/2 5/3. 5700 T. San Lorenzo/Avonmouth el. Glasgow, 24/6, prompt. 4500 T. Santa Fé/A-H.range 25/- 20/2. 5000 T. Rosario/U.K. B/H 24/6, 31/1. 5600 T. Santa Fé/Salonica & el. Piræus, 28/9 29/6, spot.

Fra Chile er betalt \$5, New Orleans/Wilmington range, 27/- 28/- Kontinentet, 29/- Spanien, 30/- Middelhavet, 31/3 Alexandria.

## FYRBELYSNINGEN I SVENDBORGSUND

Skibsførerforeningen har tilstillet Marineministeriet Set Andragende om at foranledige, at Svendborgsunds vestlige Del bliver forsynet med Fyrbelysning, saaledes at Farvandet kan besejles om Natten, eventuelt at de for ca. 1½ Aar siden opsatte Ledefyr til Brug for Marinens egne Fartøjer holdes tændt til Stadighed, saaledes at de ogsaa kommer den almindelige Skibsfart til Gode.

Som Forholdene er nu, maa Skibe ofte ankre for Natten og afvente Dagen for at kunne fortsætte gennem Svendborgsund, hvilket navnlig om Vinteren forarsager stort Tab af Tid.

## MASKINISTEKAMINER I 1927

Ved de i Aaret 1927 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 118 Eksaminander, hvoraf 103 bestod. Til *Maskinpasserprøven* indstillede sig 35 Eksaminander, hvoraf 32 bestod. Til *Den almindelige Maskinisteksamen* indstillede sig 283 Eksaminander, hvoraf 234 bestod. Til *Den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag* indstillede sig 96 Eksaminander, hvoraf 89 bestod; til *Maskinfag* indstillede sig 106 Eksaminander, hvoraf 104 bestod; til *Elektrotekniske Fag* indstillede sig 127 Eksaminander, hvoraf 117 bestod; til *Haandværksprøven* indstillede sig 188 Eksaminander, hvoraf 172 bestod.

## RUSLANDS SKIBSBYGNING

I en for kort Tid siden offentliggjort russisk Rapport meddeles, at som Følge af den langsomme Byggemaade overstiger Priserne for søgaaende Skibe langt Beregningerne. Rapporten oplyser endvidere, at Forsyningen af Raamaterialer ikke har været godt organiseret, der har manglet Tømmer, og i Skibene er paavist Mangler, der skyldes mindre godt Arbejde.

I en anden Rapport udtales, at den russiske Flaades (Sovtorgflot) Tonnage i Aarene 1924 og 1927 er forøget med 4 Skibe paa ca. 14.200 Tons og byggede i Rusland, medens der i Udlandet i samme Periode er købt 24.800 Tons.

I Forhold til Programmet er Tilvæksten saaledes betydningløs. I det løbende Fiskalaar, 1927—1928, er Byggeprogrammet paa 24 Skibe, hvoraf Kølen er lagt til 17 Skibe, og hvis Programmet udføres med den nuværende Aktivitet, kan det næppe fuldendes i mindre end en halv Snes Aar. Programmet omfatter ialt 256 Skibe, der skal koste 278 Mill. Rubler.

## ULOVLIG LODSNING

Paa Foranledning af Lodsvesenet er der rejst Tiltale mod Føreren af den græske Damper »Mentor«, som for nogle Dage siden afsejlede fra Korsør til Aabenraa, for ulovlig Lodsning, idet det hævdes, at han havde en Fisker fra Korsør med som »Kendtmand«. Fiskeren gør gældende, at han var med som Passager, men Føreren har imidlertid i Retten i Aabenraa maattet deponere 1500 Kr. som Sikkerhed for Bøde og Lodspenge.

(Fragtmarkedet fortsat.)

## ØSTEN

Vestaustralien/Callao rapporteres til 30/9, Vestaustralien/U.K. Cont. 35/-, Vestaustralien/Japan 17/6, Vladivostok/Havre—Rotterdam eller Antwerpen 35/3 Febr., 35/- Marts. Fra Indien er gjort forholdsvis meget, men til nærmest uforandrede Rater. Bombay—Karachi—Marmagaoa/Middelhavet—U.K. Cont. 23/- 23/6 24/- d.w. Madras/U.K. Cont. 31/- Februar. Madras/Marseille, Febr./Marts 29/6, Mauritius/U.K. Febr./Marts 24/3.

## HAVNETRAFIKEN PAA ROTTERDAM

Nedenstaaende Oversigt viser Antallet af ind- og udgaaede Skibe med Ladning:

	Dec. 1927	Dec. 1926	Nov. 1927
Ialt indgaaet .....	823	821	869
Ialt udgaaet .....	831	950	837
Ankommet med Stykgods .....	526	510	520
Udgaaet med Stykgods .....	527	541	555
Udgaaet med Kul og Koks ....	281	396	259

Af Kulladningerne var 141 bestemt for Nordeuropa, 65 for Frankrig og 42 for Italien.

Tilførselen af engelske Kul androg 62,000 Tons.

Fra Nordeuropa tilførtes 410,000 Tons Erts, fra Canada 23,500 Tons og fra andre Lande 390,000 Tons.

Af Korn ankom 239,000 Tons fra Nordamerika, 88,000 Tons fra Sydamerika, 5,600 Tons fra Sydafrika, 3500 fra Australien, 9600 Tons fra Donau og 11,600 Tons fra Austral. Tilførselen af Korn i Sække androg 143,000 Sække.

Med Tankskibe tilførtes 90,000 Tons mineralsk Olie.

## Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Dampskibe	Udgaaede Skibe	Med Ladning	i Ballast
	Antal	Tons Netto		
U. S. A. ....	21	79,564	19	2
Belgien .....	6	12,798	3	2
Brasilien .....	4	15,432	5	
Kanada .....	1	6,791	1	1
Danzig .....	7	17,180	3	2
Danmark .....	17	29,922	15	3
Tyskland .....	245	369,337	203	58
Estland .....	2	2,114	2	1
Finland .....	9	9,926	8	1
Frankrig .....	82	106,887	74	9
Grækenland .....	7	17,914	3	5
Storbritannien ...	203	292,485	150	48
Italien .....	39	95,084	41	4
Japan .....	7	34,760	5	3
Letland .....	5	5,267	2	2
Nederlandene ....	229	377,175	181	39
Norge .....	56	88,621	39	15
Panama .....	1	1,802		
Polen .....	2	2,245	2	
Portugal .....	3	5,124	2	
Rumænien .....	1	2,290	1	
Rusland .....	1	596	2	
Spanien .....	11	24,621	7	6
Czekoslovakiet ...			1	1
Sydslavien .....	3	6,320	1	2
Sverige .....	81	82,198	72	14
Ialt .....	1,043	1,686,462	842	218

Ialt udgaaet i December f. A. 1,060 Skibe med 4,853,017 m<sup>3</sup>.

## HJEMSENDELSE AF DANSKE SØFOLK

Sømændenes Forbund har forespurgt Handelsministeriet, om et Skibsmandskab er forpligtet til at dele Lukaf og Messe med Folk, der af et dansk Konsulat sendes hjem fra Udlandet.

Ministeriet har i sit Svar udtalt, at Skibsmandskabet er forpligtet til at finde sig i en saadan Indkvartering, saafremt ikke Bestemmelserne i Reglementet om Skibsmandskabets Opholdsrum om Bord er til Hinder herfor, og for saa vidt ikke de paagældende Søfolks Helbredstilstand medfører Fare for Mandskabet.

## TIME-CHARTER

4000 T. trip across \$1.65. 5300 T. trip across \$1.35. 6500 T. trip across \$1.45, leveret Gulfen.

Vestindisk Fart: 2400 T. en Rundrejse, \$1.30. 1920 T. en Rundrejse, \$1.75. 4000 T. en Rundrejse, \$1.05. 2600 12 Mdr. 1/72½. Større Baade ned til \$0.90, en Rundrejse.

Som Forholdene ligger, gøres der meget lidt i europæisk Fart. Hollandske og tyske Befragtere er ude efter gode Trælastbaade, 1000/1500 Std. til omkring 4/4/6d.



## KRISTIANSAND — FREDERIKSHAVNSRUTEN

Den norske Regering har af økonomiske Grunde set sig nødsaget til at foreslaa Stortinget, at Subventionen til Christianssand-Frederikshavnslinjen inddrages fra 1. April i Aar. Opretholdelsen af Ruten med daglig Fart vil koste Staten ca. 400,000 Kr. aarlig, og Regeringen mener ikke under de vanskelige finansielle Forhold for Staten at kunne anbefale denne betydelige Udgift. Saafermt Stortinget slutter sig til Regeringens Forslag, maa Ruten indstilles fra 1. April.

Den daglige Fart paa Ruten har fundet Sted fra 1. Oktober i Fjor, idet der indtil da havde været For-

bindelse 3 Gange i Ugen, og siden Indførelsen af den daglige Forbindelse har saavel Passagertrafikken som Brev- og Pakkepost Forsendelserne været jævnt stigende, ligesom ogsaa Samtrafikken med de tyske Statsbaner, der havde været indstillet siden Krigen, blev genoptaget fra den 1. ds.

Standsningen af denne Rute vil utvivlsomt være generende for det sydlige Norge, idet denne Rute er dets eneste direkte Forbindelse med Udlandet mod Syd. Nedlægges Ruten, maa Passagerer og Post føres via Oslo og Sverige.

## DET NORDISKE SAMARBEJDE PAA SØLOVSOMRAADET

Stockholms Handelskammer vedtog for nogle Dage siden at henstille til Regeringen, at det nordiske Arbejde for en Revision af Søloven genoptages.

I 1924 gav den svenske Regering Ordre til, at den svenske Sølovskomiteé, der siden 1919 havde samarbejdet med tilsvarende Komiteer i Danmark, Finland og Norge, indtil videre skulde standse sin Virksomhed. De Motiver, der laa til Grund for denne Regeringens Beslutning, mener Handelskammeret nu er bortfaldet. De nordiske Komiteers Arbejde var ret langt fremskredet, da den svenske Komiteés Virksomhed standsedes i

1924, og det er givet, udtaler Handelskammeret, at man risikerer, at det allerede gjorte Arbejde forældes og bliver værdiløst, hvis Revisionsarbejdet ikke snart genoptages. Handelskammeret minder desuden om, at Søloven paa Grund af forskellige Lovforanstaltninger i de sidste Aar for Øjeblikket er i en temmelig uordnet Tilstand. I den seneste Tid har ogsaa særlige Reformkrav gjort sig gældende med Hensyn til forskellige søretsrlige Spørgsmaal, der som Følge af den lange Tid, der er forløbet, siden Sølovens Tilblivelse, paatrængende kræver en Løsning.

## ISMELDINGER PR. 17. JANUAR 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavn og (Dato) betegner <i>Isforhold</i> :	Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavn (og Dato) betegner <i>Besejlingsforhold</i> :
0. Isfrit.	0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).
1. Løs Sjap- og Kvadderis.	1. Skibsfart uhindret.
2. Spredt Drivis.	2. » vanskelig for Sejlskibe
3. Tynd Fastis.	3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.
4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis.	4. » lukket for Sejlskibe.
	5. Skibsfart lukket for Motorsejlere.
	6. » kun mulig for kraftige Dampere.
	7. » kun mulig med Isbryderhjælp.
	8. » helt lukket.
	9. Rende holdes aaben.
	X. Ingen Melding.

## Danmark

Thisted (22) 66. Nykøbing J. (13) 67. Løgstør (22) 67. Aalborg (15) Byen til Hals 35 og 55. Hals (16) 22. Udbyhøj (16) Indl. 22, Fjord 23 og 43. Horsens (10) 331 Rende. Haderslev (7) 69. Aarøsund (7) 24. Odense Fjord (16) 22. Kalundborg (16) Havn og indre Fjord 12. Hundested (16) 22. Frederikssund (16) 63 Rende. Præstø (17) 69. Stege (9) 63 Rende. Ulsund (9) 66. Karrebæksminde (16) 86. Skelskør (16) 31. Guldborg (9) 67. Nykøbing F. (9) 67 Rende. Bandholm (15) 5x og 6x. Marstal (9) 23 og 33 Rende. Faaborg (2) 34 Rende. Helt lukket: Roskilde og Bøgestrøm-Kallehave. Meldt isfri: Kolding, Agersøund og Gedser. Udlagt Lystønde: Ellekildehage.

## Sverige

Brämö 24. Alnölandet 98. Sundsvall 86. Ag og Hudiksvall 98. Eggegrund 86. Gävle 66. Skulskär 68. Ørskär 86. Mod Furusund 66. Sandhamn-Stockholm 67. Varberg 22. Vinga Søen og til Vinga Sand 90. Vinga Sand—Gøteborg 01. Svinesund og Iddefjorden 6x.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Belønning til en tysk Skibsbesætning

Det franske Marineministerium har gennem det franske Generalkonsulat i Hamborg tilstillet Hamburg-Amerika Linjen forskellige Belønninger til Besætningen paa et af Selskabets Skibe »Ramses« for den 16. Oktober 1927 at have bjerget et fransk militært Hydroaeroplan, der under Føring af Kommandant Paris var paa Tilbagerejse fra Syrien og syd for Corsica havde set sig nødsaget til at gaa ned paa Vandet. Maskinen blev bemærket af Damperen »Ramses«, og det lykkedes dennes Fører, Kaptajn Bleicke Jansen, Officerer og Mandskab under store Vanskeligheder at bjerge Besætningen paa den nødstedte Flyvebaad, som derefter blev taget paa Slæb til Neapel. Det franske Marineministerium har for den ydede Hjælp tilstillet Hamburg-Amerika Linjen 500 Rmk. til Fordeling blandt Folkene, et Guldur til Kaptajnen og en Sølvpokal til Officersmessen

## Finland

Finland (16) Rödhäll og østl. Stat. 98. Kotka 67. Rankö 68. Luppi 88. Hogland E 58, S 1x, W 3x. Helsingfors 67. Sveaborg 12. Porkala 08. Baröunds-fjärden 18. Hangö W-Fjord 39. Aabo, Erstan og Lövsjär 36. Föglö 34. Mariehamn 34. Eckerö og Sälskär 34. Raumo 67 og 17. Relandersgrund 67. Mäntyluoto 69 og 67. Kallö 87. Räfsö Søen 67.

## Rusland

Kurgalow og østl. Stat 67 og 37. Øvrige Stat 01.

## Estland

Surup, Nargø og Reval 12. Koksør 14. Ekholm 9x. Stensør 14. Narva Red 38. Pernov, Kynø, Pater-noster og Raugi 98. Vorms 48 og 44.

## Letland

(16) Haynash 9x. Øvrige Stat. 01.

## Tyskland

Königsberg Seekan 69. Swinemünde Seekan 69. Swinemünde Havn 21, Haff 59. Warnemünde Warnow 01. Hølttenau K. W. K. 15. Brunsbüttelkoog 23. Glückstadt 01.

## Da »København«s Styrmand druknede

Fredag afholdtes Søforklaring her i Anledning af at 5-Masteren »København« paa sin forrige Rejse fra Australien til England mistede 4. Styrmand, Poul Thorsø Jacobsen.

Kaptajnen paa »København«, 1. Styrmanden og flere Elever var til Stede. Kaptajnen aflagde Beretning om, hvordan Ulykken, som skete den 3. Marts 1927, var gaaet for sig. Den forulykkede Styrmand stod udenbords paa Ankeret og var ved at surre dette fast, medens en Elev stod indenbords og holdt ved ham; pludselig kom en mægtig Sø, som tog ham med sig. Eleven raabte straks »Mand overbord«, og der kastedes en Redningskrans ud til Jacobsen, som man saa en Skibslængde borte. Han har dog ikke kunnet faa fat i Redningskransen, og forsvandt i Søen. I 3 Timer opholdt »København« sig i Nærheden af Ulykkesstedet, men uden Resultat. For-

høret sluttede med, at de tilstedeværende af Besætningen godkendte Kaptajnens Beretning.

### Russisk Bestilling til Tyskland

Paa Initiativ af Sovjethandelsflaadens Filial i Odessa har der nylig været ført Forhandlinger angaaende 3 Oceanbaade paa 10,000 Tons hver, der skulde bygges af tyske Værfter og sættes ind paa Ruten Odessa—Vladivostok. Der stilledes Krav om, at Skibene skulde have en Hastighed af 14 Knob, Sovjets Handelsskibe løber nu højst 10 Knob, og de nye Baade skal forsynes med Kølerum, der skal kunne rumme 3,000 Pud let fordærvelige Varer. Skibene vil koste over 7 Millioner Rubler, og Arbejdet paa dem vil antagelig blive begyndt i Løbet af det kommende Foraar.

### Ekspllosion i en Motorbarkasse

Forleden fandt der en alvorlig Eksplosionsulykke Sted i Havnen i Hamburg. Paa en Motorbarkasse, hvorpaa der befandt sig 90 Havnearbejdere, opstod der en Eksplosion, idet der først slog en stærk, næsten hushøj Flamme ud af Motoren, hvorpaa der fulgte et voldsomt Knald, der kunde høres over hele Havnen. Barkassen kom i Brand, og Arbejderne, der blev grebne af Panik, sprang over Bord og ned i den med Is fyldte Flod. Fra alle Sider ilede Barkasser, Færger og Bugserfartøjer til Hjælp og reddede Arbejderne. Efter hvad der hidtil officielt er konstateret, er 35 Arbejdere blevet saaret mere eller mindre haardt. To Arbejdere savnes.

### Stranding

Den græske Dampers »Maria P. Xilia« af Piræus strandede Natten til Tirsdag udfør Korsør. Skibet var paa Rejse fra Sortehavet, bestemt til Odense, med en Ladning Majs og var via Kielerkanalen kommet til Farvandet udfør Korsør for at faa Lods. Svitzers »Ymer« fra Korsør og »Svava« fra Kalundborg gik straks i Gang med Bjærgningsarbejdet. En Del af Ladningen blev opløst i Lægter »Borea«, og ved 5-Tiden Tirsdag Eftermiddag blev Skibet bjærget.

»Maria P. Xilia«, der har 5000 Tons Majs om Bord, skal losse en Del af denne Ladning i Odense, og derefter skal Skibet med en Del til Korsør, medens Restladningen skal afleveres i København.

Ved en foretagen Dykkerundersøgelse viste det sig, at Damperen var uskadt.

### Forlis

Et dramatisk Forlis fandt Torsdag Morgen Sted ved Oslo Fjordens Udløb ved Færder Fyrtaarn. Damperen »Rita Larsen«, tilhørende Flensborg-Firmaet Fischer & Larsen, kolliderede Kl. 4 Morgen med den skarpe Iskant og skar hele Siden forude op. Til Trods for, at alle Mand var ved Pumpe, begyndte Skibet hurtigt at

synke. Forgæves blev der sendt en hel Del Nødsignaler op. Hele fem Dampere passerede forbi uden at lægge Mærke til Rakterne, og til Slut laa hele Forskibet under Vand, og Mandskabet maatte samle sig agter, medens Skibet stadig sank dybere.

Endelig blev et Par Lodsbaade opmærksomme paa Nødsignalerne, men da de kom hen til »Rita Larsen«, var Søen saa høj og Sydvestkulingen saa voldsom, at Lodsbaaden blev kastet imod Skibets Side og kun med de største Anstrengelser lykkedes det at faa det tyske Mandskab, der bestod af 12 Mand, i Sikkerhed. Tyskerne maatte en for en hoppe ned fra det synkende Skib paa Lodsbaadens Dæk, men dette var glat og overiset, saa Tyskerne faldt og alle forslog sig mere eller mindre. En af dem faldt i Søen og drev til Havs, men den anden Lodsbaad sejlede efter og fik ham fisket op. De tre sidste af Mandskabet maatte hoppe i Søen, fordi Skibet sank saa hurtigt. Det eneste Lys, man havde til Hjælp under Redningsarbejdet, var Maanelys.

### Sørøveri i Middelhavet

Spansk Trawler »Antonio« er, medens den fiskede 6 engelske Mil fra Gibraltar, bleven angrebet af 50 spanske Fiskerbaade med en Besætning paa ialt 300 Mand, der var bevæbnede med Pistoler og Knive. Ogsaa den spanske Trawler »Maria« blev overfaldet af disse Baade.

Efter at begge Skibene var bleven plyndrede, blev de løbet paa Grund ved La Atumara.

Skibene er dog siden bleven bragt flot og bugseret ind til Gibraltar.

### Nyt Pesttilfælde i Las Palmas

Den 1. Januar er der i Las Palmas forefaldet et nyt Tilfælde af Byldepest. Patienten er straks blevet isoleret, og de sædvanlige Midler til Forhindring af Sygdommens Udbredelse satte i Værk.

### Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Søndre Værft foretoges Torsdag den 12. ds. en vellykket Prøvetur med Dieselmotortrawleren »Victoria«, Værftets Byggenummer 545, bygget for Regning Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur, Nantes, Frankrig.

Skibet er bygget til Bureau Veritas Klasse 1 Div. 3/3 F. I.I.A. & C.P.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

59,295 m × 10,0 m × 5,925 m,

og Bæreevnen er ca. 900 ts. d.w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af nyeste Type, der udvikler ca. 1000 I.H.K.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

## POSITIONSLISTE PR. 16. JANUAR 1928

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Harning, ank. Beckton 11.1.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

s.s. *Aarø*, Hjorth, Timecharter i Amerika.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 13.1. p. R. t. St. Nazaire.  
s.s. *Alfred Hage*, ank. Aarhus 15.1.  
s.s. *Algarve*, zum Vahrde, afg. Valencia 10.1. til Lissabon.



### Inden Luksusølskattens Indførelse

havde vi kun een Lagerølsort,  
nemlig GL. CARLSBERG LAGER, Hvermands daglige Drik gennem et Par Menneskealdr.

Trods Omsætningens Begrænsning ved Luksusølskatten fremstiller Carlsberg stadig GAMMEL LAGER i den oprindelige Kvalitet og Styrke, men brygger nu tillige NY CARLSBERG LAGER, det bedste Lagerøl til Pilsnerpris.

# Bekendtgørelse.

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Portion, stor 400 Kroner, kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1927 har frelst Mandskabet fra et Skib af en hvilkensomhelst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af Marts Maaned 1928.

Justitsministeriet, den 14de Januar 1928.

s.s. *Amalienborg*, Mollerup, pass. Holeinwall 13.1.  
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. St. Thomas 5.1. til Hamburg.  
s.s. *Anneberg*, afg. Frederikshavn 14.1.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, pass. Rio 13.1.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Madeira 15.1. til Kbhvn.  
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Tyne 14.1.  
s.s. *Askø*, Petersen, ank. Rotterdam 16.1.  
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. New York 14.1.  
s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Cardiff 13.1. til Lissabon.  
m.s. *Australien*, Christensen, pass. Gibraltar 14.1. p. R. t. Port Said.  
s.s. *Azel*, Kanstrup, oplagt.

## B

s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.  
s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Ayr 14.1. til Færøerne.  
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Norfolk Va 14.1. til Macoris.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Aalborg 15.1.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Helsingør 16. 1. p. R. t. Garston.  
s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Vancouve 2.1.  
s.s. *Bornholm*, Svarre Nielsen, afg. Hamburg 13.1.  
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 15.1.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Kbhvn. 8.1.  
s.s. *Brasilien*, Brock, pass. Madeira 7.1. p. R. t. Buenos Aires.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Buenos Aires 15.1.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 15.1.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Porto Empedocle 17.1. til Catania.  
s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Børglum*, Nielsen, pass. Lizard 13.1.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, afg. Buenos Aires 15.1. til Santos.  
m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Marstal 14.1.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Mouritzen, afg. Fowey 12.1. til St. Thomas.  
m.s. *Christian*, Simonsen, afg. New York 12.1. til Nyborg.  
s.s. *Chr. I.* Kampmann, ank. Dakar 15.1.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. St. Vincent 11.1.  
s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Bordeaux 5.1.  
s.s. *Cyrl*, Duhn, ank. West Afrika 21.12.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Dan*, Mortensen, afg. West Afrika 31.12. til Calais.  
s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Danzig 10.1. til London.  
s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Hull 14.1. til Kbhvn.  
s.s. *Dania*, Kolster, ank. St. John N.B. 14.1.  
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Melbourne 12.1. Hobart.  
s.s. *Dansborg*, Matthiassen, ank. East London 14.1.  
s.s. *Diana*, Lund, ank. Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 16.1. til Königsberg.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Gandia 13.1. til Hamburg.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Antwerpen 14.1. til Ceuta.  
s.s. *Elie*, Clausen, pass. Las Palmas 6.1. p. R. t. Dunkirk.  
s.s. *Ella*, ank. Aarhus 16.1.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, afg. Kbhvn. 14.1.  
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Bordeaux 7.1.  
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Neufahrwasser 10.1.  
s.s. *Enighed*, Lauritsen, ank. Oskarshamn 13.1.  
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Neufahrwasser 12.1.  
s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. St. Vincent 2.1.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. West Afrika 31.12. til Boulogne.  
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Puerto Plata 15.1.  
s.s. *Estonia*, Rasmussen, ank. Danzig 4.1.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Nørresundby 14.1. til Middlesbrough.  
s.s. *Fano*, Michelsen, afg. Kbhvn. 6.1. til Methil.  
s.s. *Feddy*, Matthiassen, ank. Odense 15.1.  
s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
m.s. *Fionta*, Heindorn, afg. Colombo 14.1. til Penang.  
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Florida*, Holm, afg. Teneriffe 11.1. til Golfen.  
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Rouen 13.1.  
s.s. *Fredersborg*, Thøgersen, ank. Providence Island 12.1.  
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenborg, henligger i Kbhvn.  
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. New Orleans 10.1.  
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, ank. Kbhvn. 16.1.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Norfolk Va. 15.1. Kbhvn.  
s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 14.1.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Cork 11.1. til Methil.  
s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Afrika 15.1.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 16.1.  
s.s. *Haljdan*, Ørbech, ank. Riga 15.1.  
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Georgetown 12.1.  
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. New York 11.1.  
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Aalesund 14.1.  
s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, henligger i Kbhvn.  
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Livorno 13.1.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Oporto 10.1. til Kbhvn.  
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Kbhvn. 16.1. til Manchester.  
s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Kbhvn. 16.1.  
m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Bremen 16.1.  
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Cardiff 12.1.  
s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Cardiff 12.1.  
m.s. *Irland*, Petersen, afg. New York 12.1.  
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. New York 13.1. til Golfen.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Dok i Frederikshavn siden 10.1.  
s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Castillan 5.1.  
m.s. *Java*, Hjernum, afg. Aden 9.1. til Singapore.  
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Hampton Roads 12.1.  
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.12.  
s.s. *Josey*, Petersen, ank. New York 7.1.  
s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Durban 10.1.  
m.s. *Jyllandia*, Kragelund, pass. Gibraltar 14.1. p. R. t. Antwerp.  
m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Lødingen 15.1.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17. Januar 1928.

London . . . . .	18,20	Madrid . . . . .	64,05
New York . . . . .	373,75	Amsterdam . . . . .	150,80
Berlin . . . . .	89,00	Stockholm . . . . .	100,45
Paris . . . . .	14,80	Oslo . . . . .	99,40
Antwerpen . . . . .	52,20*)	Helsingfors . . . . .	9,43
Zürich . . . . .	72,10	Prag . . . . .	11,10
Rom . . . . .	19,90	Wien . . . . .	52,85

\*) Ny Mentenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Reparationer i Bristol Kanalen

## MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

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

CARDIFF  
BARRY  
NEWPORT  
AVONMOUTH

CARDIFF

GHENT

## JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN  
TERNEUZEN

*Skibsmæglere · Befragtere*

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

METHIL

Telegram-Adresse: »Mactaggart«, Methil.  
Coder: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

## LAWSON & MITCHEL

*Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter*

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

LISSABON

## JOHAN BECKMANN SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

## WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

*Dampskibsagenter & Mæglere. Bunkerul Entreprenører*

AMSTERDAM

## WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP · HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T.
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

ROTTERDAM

HAMBURG

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

*Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter*

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

INTERNATIONAL STEVEDORING

## ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR. ADR.: "ALFMUNT"

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

ROTTERDAM

# C. L. OVERSIER

DORDRECHT (FILIAL I ROTTERDAM)

SKIBSMÆGLER · STEVEDOR · BEFRAGTER

OMSKIBNING AF LADNINGER MED MODERNE KRANER TIL MODERATE PRISER

## K

- s.s. *Kai*, Christensen, ank. Antwerp 15.1.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Swansea 16.1.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Holbæk 15.1. til Nordenham.  
 s.s. *Kina*, Heisterberg, afg. Vladivostok 14.1.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Newcastle 16.1.  
 s.s. *Knud*, ank. Rieme 15.1.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. St. Roque 3.1.  
 m.s. *København*, Christensen, ank. Korsør 7.1.

## L

- m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Gibraltar 13.1. p. R. t. Port Said.  
 s.s. *Lars Kruse*, ank. Hull 17.1.  
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Norfolk Va. 31.12.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Rufisque 10.1.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Grangemouth 14.1.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, afg. Newcastle o. T. 14.1.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Kbhvn. 14.1.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Kbhvn. 13.1.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. La Pallice 14.1. til Havre.  
 s.s. *Maine*, Christensen, i Dok i Frihavn siden 4.1.  
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Hongkong 12.1. til Singapore.  
 s.s. *Manø*, Huusum, ank. E. Greenwich 7.1.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Rotterdam 16.1. til Cardiff.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Livorno 13.1. til Sfax.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, pass. Finisterre 15.1. p. R. t. Boulogne.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Rosario 15.1. til Buenos Aires.  
 m.s. *Meonia*, Topp, ank. Singapore 16.1.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Kbhvn. 15.1.  
 s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Aarhus 16.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege Ruten.

## N

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Marstal 14.1.  
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Buenos Aires 11.1.  
 s.s. *Nevada*, Dragsdahl, afg. Aalborg 15.1. til Wales.  
 s.s. *Nidaros*, Christensen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Swansea 14.1.

## O

- m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, i Dok i Helsingør siden 7.1.  
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Hampton Roads 11.1. til Antilla (Cuba).  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 16.1. Kbhvn.

## P

- s.s. *P. Madsen*, ank. Marseille 11.1.  
 s.s. *P. N. Damm*, pass. Azores 13.1.  
 m.s. *Panama*, Væring, pass. Kap det Gode Haab 1.1. p. R. t. Sydney.  
 s.s. *Parana*, Bronér, pass. Perim 11.1.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. London 1.1.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, ank. New York 31.12.  
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Las Palmas 12.1. p. R. t. Capetown.  
 s.s. *Phønix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen pass. Kap Verde 12.1. p. R. t. Montrovia.

- s.s. *Polaris*, Holm, ank. Stockholm 5.1.  
 s.s. *Polonia*, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Kbhvn. 5.1.

## R

- s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Kbhvn. 16.1.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Ymuiden 15.1.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

- s.s. *Saga*, Falk, afg. Aalborg 14.1. til Antwerp.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Key West 10.1. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Danzig 17.1.  
 s.s. *Seine*, Bellec, ank. Havre 15.1.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Singapore 10.1. til Colombo.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, afg. Portland 14.1. til San Francisco.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Randers 14.1.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Oran 11.1.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Aarhus 14.1. til Leith.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Helsingør 13.1.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Kbhvn. 14.1.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 11.1.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Danzig 14.1.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Berendtsen, afg. Aarhus 13.1.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, afg. Melbourne 11.1.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havanna 13.1.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Oran 11.1.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Kbhvn. 12.1. til Cardiff.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Kbhvn. 14.1.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. San-de-Gand 13.1.  
 s.s. *Svend Pii*, ank. Afrika 15.1.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. New York 12.1.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Hook 14.1.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, ank. Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 12.1.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 16.1.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Antwerp 15.1. til Charleston.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Sundvig, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 14.1.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Manchester 13.1.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Esbjerg 14.1.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Oran 15.1. til Mostaganem.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 16.1.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Danzig 15.1.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 12.1. til New York  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Poti 11.1.

## V

- s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Saloum 28.12. til Greenock.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Frederikshavn 14.1. til Methil.  
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Freeport 15.1. til New Orleans.  
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, pass. Skagen 14.1.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Kbhvn. 16.1. til Danzig.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

- s.s. *Wm. Th. Mallings*, Olsen, ank. Danzig 15.1.

## Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

- s.s. *Ørkild*, Lund, afg. Hampton Roads 10.1.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Helsingør 16.1.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 16. JANUAR 1928

- 3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Appledore 5.12.  
 3/m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Appledore 15.11.  
 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Appledore 15.11.  
 3/m. Sk. *Elisabetha*, Raahauge, afg. Fowey 11.1.

- 3/m. Sk. *Haabet*, Madsen, afg. Cadiz 11.1.  
 3/m. Sk. *Husavik*, Hansen, ank. Trapani 12.1.  
 3/m. Sk. *Vega*, Hansen, ank. Sarpsborg 13.1.  
 3/m. Sk. *Marie*, Andreassen, ank. Frederikshavn 11.1.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

samt paa alle Postkontorer

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

**NATIONAL**

KØBENHAVN K.

TEGNER ALLE ARTER

**FORSIKRINGER***Forlang Tilbud.*

GRUNDLAGT 1905. TELEFON 7565

TOLDBODV. 22.  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

**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 &amp; 1622

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**STEVEDORE**Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

\*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**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.

**KJØBENHAVNS  
HANDELSBANK**

ETABLERET 1873

Aktekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000  
Reservefond Kr. 30.421.765

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 · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NYBYG-  
NINGER



OMBYG-  
NINGER

**NOBISKRUG SKIBSVÆRFT  
RENSBURG**

Fragtdampere, - Fiskedampere,  
Motorskibe, Bugserbaade, Læg-  
tere, Sætojer, Pramme, Pontoner

**OMBYGNINGER-NYBYGNINGER  
REPARATIONER**



BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke



Tæres ikke

SUPER-NICKEL

KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE

FØRÅRSAGT AF

TÆREDE KONDENSATORRØR

**ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,  
BIRMINGHAM.**

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

**THE MARITIME  
AGENCY Ltd.**

Telf.: Central 1504 & 10687

Telegram-Adr. "NESEVO"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRØR

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

BUNKER ENTREPRENØRER

FØR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGBLISKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEXPORTRØR · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDELSE

**LAMBERT BROTHERS  
LIMITED**

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

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange ..... }  
Newport, Mon., 131, Dock Street ..... } Lambert  
Port Talbot, Exchange Buildings ..... }

NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs }  
Tyne Dock, 67, Hudson Street ..... } Lambrose,  
Blyth, 19, Ridley Street ..... } Newcastles.  
West Hartlepool, Victoria Terrace ..... } Lamberte

GLASGOW, 78, St. Vincent Street ..... }  
Methil, 82, East High Street ..... } Lamberte  
Burntisland, 20, High Street ..... }

HULL, Prudential Buildings ..... } Lambrose

GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road ..... } Lambrose  
Immingham, Dock Offices ..... } Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA



## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i  
**CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS**  
 Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
 hvis de laster i nogen anden Havn.  
 Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

### S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

LLOYDS AGENTER • SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER  
**BUNKERS**

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

# STEGMANN

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

### DANSK MEKANISK DAMPKEDLENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.  
 Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »Vatus«  
 Vickers Stærtnersolie Nsox og Nsox D.

### D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORERS

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejskibsrederiets Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, **LISSABON** TELGR.: »KNUDSEN«

### PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881  
 og Tlf. 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Bøe Code.

### JOHN P. BEST & CO. GHEENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN  
 TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

### INTERNATIONAL STEVEDORING

#### ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR. ADR.: "ALFMUNT"

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

### WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
 OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
 KEDELSMEDIÉ-JERN- & MESSING-STØBERIER

#### REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP- HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
 4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfteevne 46,000 T.

En » » » » 511 » » » » 20,000 »

En » » » » 550 » » » » 14,000 »

En » » » » 480 » » » » 8,000 »

En » » » » 420 » » » » 4,500 »

Sidebedding for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

### FRIEDRICH MENTZ

SKIBSMÆGLER

ROSTOCK & WARNEMÜNDE

TELEGR.-ADR.: FRIEDMENTZ.

TELEFON 48 — 2336.

### KARL BRESEMANN

STEVEDORER

BUGSERINGS-AGENTER

STETTIN

TELEGR.-ADR. »BREMKA«

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 5

FREDAG 27. JANUAR 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

### PROBLEMET DEN GAMLE TONNAGE

Sekretøren i British National Maritime Board, Mr. G. A. Vallance, har offentliggjort en Artikel, hvori han fremhæver Nødvendigheden af, at der kommer mere Fart i Ophugningen af ældre og uegnet Tonnage. Hans Udtalelser gaar iflg. Sv. Fl. i Hovedsagen ud paa følgende: Hvis man fraregner de oplagte og uegnede Skibe og tager Hensyn til de nyere Skibes større Gennemsnitshastighed, viser det sig, efter Beregninger man har foretaget, at det disponible Skibsrum er blevet forøget med 30—40 pSt. Samtidigt er imidlertid den Varemængde, der skal transporteres, kun steget med ca. 5 pCt. De mange nye Ordre, der er indgivet i Løbet af 1927, menes at ville medføre en Tilvækst af ny Tonnage paa 2,2 Millioner Tons, medens Afgangen ved Forlis og Ophugning kun andrager 1,25 Millioner Tons aarligt. Hvis 1928 derfor ikke skal vise et meget stort Overskud af Tonnage, maa Verdensmarkederne kunne anvende mere en en Million Tons ny Tonnage, og blandt denne Tonnage vil der være mange Skibe, hvis Hastighed ligger 10 pCt. over de Skibes, som de træder i Stedet for. Mr. Vallance mener derfor, at saafremt man holder de ældre Skibe i Fart, vil Trykket paa Fragtmarkedet blive saa stærkt, at 1928 vil blive det syvende Aar i den Periode, i hvilken Skibsfarten under en voldsom Konkurrence har maattet kæmpe om de til Disposition værende Ladninger til reducerede Fragter, og efter hans Opfattelse vil en forøget Ophugning være det eneste Middel til Forhindring af en saadan Udvikling.

For saa vidt er der jo ikke noget nyt i Mr. Vallance's Udtalelser, og selv om det selvfølgelig er af Interesse at høre en Udtalelse i Spørgsmaalet fra sagkyndig britisk Side, vilde det have været af større Værdi, hvis han kunde have givet Anvisning paa en Maade, hvorpaa Aarsagerne til de nuværende overordentlig vanskelige Forhold kunde fjernes. Man kan ikke heller sige, at England giver den øvrige Verden et godt Eksempel med Hensyn til Ophugning af Tonnage. Tværtimod, ældre britisk Tonnage sælges i stor Udstrækning til Udlandet, selvfølgelig fordi der saaledes opnaas en højere Pris for Tonnagen, end hvis den blev solgt til Ophugning, men en saadan Fremgangsmaade bidrager jo ikke til at hidføre bedre Forhold paa Fragtmarkedet.

### ET SKIBSHYPOTEK-INSTITUT I ITALIEN

I de sidste Aar har Myndighederne i Italien truffet forskellige Foranstaltninger til Skibsfartens Fremme, hidtil hovedsagelig med Hensyn til Rutefarten, men den italienske Regering synes nu ogsaa at ville tage sig af Trampfarten, derunder Finansieringen af Nybygninger til Trampflaaden. Det paatænkes at oprette et Skibshypotek-Institut, og et Dekret herom skal, iflg. en Indberetning fra den norske Generalkonsul i Genova, kunne ventes naar som helst. Foranstaltningen staar i Forbindelse med en Forøgelse af Laanene til Skibsbygningen. Som Følge af den

skarpe udenlandske Konkurrence er det nødvendigt at paabegynde en rationel Modernisering af Handelsflaaden, men hvor stort et Beløb det vil være nødvendigt at stille til Raadighed til Gennemførelsen heraf er ikke kendt. Forudsætningen for, at Statens Indgriben bliver helt effektiv menes imidlertid at være, at Renten af Laanene sættes saa lavt som muligt, og at Amortisationen kommer til at strække sig under Skibets hele normale Levetid eller 20 Aar. Endelig mener man, at der bør kunne bevilges Laan andragende 60—70 pCt. af Skibets Værdi.

### LODSNINGEN I AARHUS HAVN

Som det vil erindres, opstod der forrige Aar en Strid mellem Statslodsens i Aarhus og Havneudvalget angaaende Lodsens Ret til Havnelodsning. Statslods Houmann anlagde Sag, og Dommen ved Landsretten gav ham Medhold.

Aarhus Havneudvalg har imidlertid nu besluttet at appellere Sagen til Højesteret.

Vi refererede i sin Tid Landsretsdommen, og det viser sig altsaa nu, at Havneudvalget i Aarhus ikke har villet akkviescere ved denne, men har besluttet sig til at appellere den til Højesteret. Forhaabentlig kommer dog denne til samme Resultat som Landsretten, saaledes at der definitivt bliver gjort Ende paa det nu herskende urimelige Forhold, at Skibsfarten, i hvert Fald saafremt Skibene ønsker Bugserhjælp, tvinges til at tage Havnelods i Aarhus.

### ENGELSK REDERISAMMENSLUTNING

Furness, Withy & Co. har ved Opkøb af Aktiekapital erhvervet Kontrollen over Rederiet Cairns, Noble & Co. i Newcastle, som faktisk dirigerer Cairn-Line of Steamships, for hvilket dog Sir William Noble forbliver Formand. Derimod bliver Formanden i Furness, Withy & Co., Sir Fredrick W. Lewis Formand i Cairns Noble & Co. Cairns Line har en Aktiekapital paa 1½ Million Pund, Furness, Withy & Co. paa 5½, og Punds-Aktierne noteredes sidste Uge henholdsvis til 21—22 s. og ca. 36 s. Sammenslutningen betyder en væsentlig Koncentration af Fragtfarten mellem Nord-England og De forenede Stater og Canada, og den menes navnlig at ville faa Betydning for den engelske Kul-Eksport til det sidstnævnte Land.

### OPLÆGNINGERNE

Det synes som om Stigningen i Antallet af oplagte Dampere skal fortsættes. De ugentlige Rapporter har siden Nytaar vist stadig større Tal og de af Dansk Dampskibsrederiforening den 24. de. meddelte Tal viser da ogsaa en Stigning i Forhold til den foregaaende Uge. Den 24. ds. var der oplagt 35 Dampskibe med en samlet Bruttotonnage af 37,346 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 53,818 Tons. De tilsvarende Tal for den foregaaende Uge var 32 Skibe, 35,468 Bruttotons og 50,556 Dødvægttons.

## H Ø J E S T E R E T S D O M

STYRMAND J. FAGE-PETERSEN

mod

AKTIESELSKABET DET OVERSØISKE KOMPAGNI

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 29. Marts 1927 blev kendt for Ret:

»De Sagsøgte, A/S Det oversøiske Kompagni ved Direktør T. C. Christensen, bør til Sagsøgeren, Styrmand J. Fage-Petersen, betale 303 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra den 14. Januar d. A. til Betaling sker, men bør iøvrigt for Sagsøgerens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger betaler Sagsøgeren til de Sagsøgte med 75 Kr. ....«

Af Højesteret afsagdes Fredag den 20. Januar 1928 saalydende

## DOM:

Den indankede Dom er afsagt af Sø- og Handelsretten.

For Højesteret har Appellanten med Indstævntes Samtykke gjort gældende, at Bestemmelsen i Sømandslovens § 41, 1ste Stykke, ikke er anvendelig i det foreliggende Tilfælde, da Skibet ikke kan siges at være gaaet tabt ved en Søulykke og ej heller er erklæret uistandsætteligt. Herom er følgende nærmere oplyst: Dampersen sank paa Philadelphias Red den 27. Oktober 1926 faa Minutter efter at være paasejlet af et engelsk Skib, og Besætningen bjergedes af en Slæbebaad. Det sunkne Skib kom til at staa oprejst paa Flodbunden, saaledes at ved Højvande kun Masterne og det øverste af Skorstenen var over Vandkorpen.

Efter et langvarigt og besværligt Bjergningsarbejde hævdes Skibet i December 1926, slæbtes ind til en Dok og undergaves en midlertidig Reparation, idet Assurandørerne paa den Tid ikke ansaa det for givet, at Skibet var kondemnabelt. Skibet blev derpaa uden Ladning sejlet til Europa, hvor der er foretaget en endelig og meget omfattende Reparation, der i Forbindelse med Omkostningerne ved Bjergningen i Amerika m. v. maa antages at have medført en Bekostning, der overstiger den Sum, for hvilken Skibet var kaskoforsikret. Da Skibet under de foreliggende Omstændigheder maa siges at være gaaet tabt ved en Søulykke, uanset at det senere ved Anvendelse af uforholdsmæssige Omkostninger lykkedes at bjerge og istandsætte det, vil Appellantens fornævnte Anbringende ikke kunne tages til følge. Med disse Bemærkninger og iøvrigt i Henhold til de i Dommen anførte Grunde vil Dommen efter Indstævntes Paastand være at stadfæste.

Sagens Omkostninger for Højesteret findes Appellanten at burde betale til Indstævnte med 200 Kr.

## Thi kendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande. Sagens Omkostninger for Højesteret betaler Appellanten, Styrmand J. Fage-Petersen, til Indstævnte, Aktieselskabet Det oversøiske Kompagni, med 200 Kr.

Det idømte at udrede inden 15 Dage efter denne Højesteretsdoms Afsigelse.

## SKIBSFARTSAFGIFTER I GDYNIA

De i Gdynia i Øjeblikket gældende Skibsfartsafgifter er følgende:

## Havneafgift

Pr. Kubikmeter netto af Skibe ind- og udgaaende:

	Zloty
Lastede .....	0.02
i Ballast .....	0.01

## Lastningsafgift

For Losning eller Lastning pr. 1000 kg.... 0.15

## Pasagerafgift

For Passagerer paa III Kl.....	0.10
» » » II » .....	0.30
» » » I » .....	0.50

## Lodsafgift

For Skibe paa indtil 1000m <sup>3</sup> netto ind- og udgaaende ialt .....	10.00
For Skibe paa 1000—2000 m <sup>3</sup> netto.....	20.00
For Skibe over 2000 m <sup>3</sup> netto for de første 2000 m <sup>3</sup> .....	20.00
og for hver følgende 500 m <sup>3</sup> .....	5.00

## Bugserafgift

Pr. Arbejdstime ved Bugsering i Søen.....	50.00
Pr. Arbejdstime ved Bugsering i Havnen.....	35.00

## Fyr- og Bøjeafgift

For Skibe paa indtil 2000 m <sup>3</sup> netto for de første 200 m <sup>3</sup> .....	1.00
for hver følgende 100 m <sup>3</sup> .....	0.50
For Skibe over 2000 m <sup>3</sup> netto .....	10.00
» hver efterfølgende 500 m <sup>3</sup> .....	2.50

## TRÆLASTAFSKIBNINGER FRA LENINGRAD

Efter hvad der meddeles i den tyske Presse vil al Trælastbefragtning fra Leningrad blive centraliseret hos et Trælastkontor. Indtil nu har de enkelte

Trælastorganisationer selvstændigt kunnet befragte den nødvendige Tonnage, men dette vil for Fremtiden ikke være muligt, idet Kontoret overtager alt Arbejde med Trælasten fra den kommer til Leningrad og til den afskibes.

I denne Forbindelse oplyses det, at der i 1926/27 fra Leningrad udklareredes 123 Skibe med Trælast.

## FRAGTRATETALLET FOR DECEMBER 1927

Fragtratetallet er for December beregnet til 101.8, hvilket er godt 5 pCt. lavere end Tallet for November.

Nedenstaaende Oversigt viser Fragtratetallet for de sidste 13 Maaneder sammenlignet med Gennemsnittet for Januar—Marts 1925, der var 100.0.

December 1926.....	136.1	Juli 1927.....	107.2
Januar 1927.....	126.9	August — .....	107.0
Februar — .....	121.5	Septbr. — .....	109.0
Marts — .....	117.7	Oktober — .....	109.6
April — .....	117.5	November — .....	107.5
Maj — .....	112.3	December — .....	101.8
Juni — .....	110.0		

Fraregnet et Par oversøiske Ruter viser alle de Fragtrater, som er med i Indeks-Beregningen, Nedgang fra November til December Maaned: Trælastnoteringen er indstillet baade for Østersø- og Hvidehavsfarten og for Trafik paa Canada, og man har derfor maattet lade Nedgangen i de øvrige Ruter være bestemmende for det samlede Resultat. — I Betragtning af, at Fragtratetallet i Forvejen var gaaet langt ned under det ekstraordinære Niveau for et Aar siden, er det en betydelig Nedgang, Tallet udviser for December; men Nedgangen stemmer med det Indtryk, man faar af de fra forskellige Sider fremkomne Beretninger og Betragtninger vedrørende Fragtmarkedet i Aarets sidste Uger, navnlig i de europæiske Farvande, og det er ogsaa i Overensstemmelse hermed, at der i sidste Halvdel af December er foregaaet en ikke ubetydelig Oplægning indenfor den danske Handelsflaade.

## JORDNØDFRAGTER

I No. 49 af 2.12. 1927 af Dansk Søfarts Tidende omtalte vi, at de i Jordnødfarten interesserede Redere paa et Møde i København havde drøftet de utilfredsstillende Forhold og ulønsomme Fragter, der raader i Jordnødfarten for Tiden og var enedes om at rette en Henvendelse til Befragterne om fremtidig at indtage en mere rimelig Holdning.

Denne Henvendelse blev rettet til Befragterne gennem et kendt fransk Firma af Befragtningsagenter, der fra Le Syndicat de Défense des Intérêts Sénégalais har modtaget et Svar gaaende ud paa, at den nævnte Gruppe af Befragtere er klar over Redernes vanskelige Stilling, men at Gruppen ikke kan bebyrde sine Medlemmer med højere Fragter, da de hver for sig, naar de søger Tonnage, betaler de Rater, som bestemmes gennem den tilstedeværende Tonnage og Efterspørgslen efter samme. Hvad angaar de Sygdomme, der har forvoldt Skibene store Tab under og efter deres Ophold i de tropiske Havne, mener Befragterne, at disse Sygdomme kunde blive neutralise-

rede eller helt undgaas, saafremt Rederne paalagde deres Skibsførere at paase en konsekvent Anvendelse af forebyggende Midler paa samme Maade som Tilfældet er med de Rutebaade, der anløber de paagældende Havne.

The Baltic and International Maritime Conference, paa hvis Vegne Henvendelsen blev rettet til Befragterne, henleder i sit nylig udsendte Information Bureau Cirkulære Redernes Opmærksomhed paa de forebyggende Midler, Kinin og stadig Brug af Tropehjelme til Beskyttelse mod Solen samt Forbud mod Nydelse af stærke Drikke, som Befragterne anbefaler, men tilraader dog Rederne ikke at glemme Risikoen for Sygdom blandt Besætningerne, naar de kalkulerer deres Rater og tilføjer, at man vel neppe kunde vente, at Befragterne uden videre vilde gaa med til at forhøje Fragterne, men Conferencen mener, at Vejen nu er banet for venskabelige Forhandlinger i hvert enkelt Tilfælde, og at Rederne vil gøre vel i at staa fast paa Rater, der giver dem et rimeligt Overskud.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, d. 24. Januar 1928.

Den i sidste Beretning nævnte Fremgang i »near Trades« er yderligere befæstet i Ugens Løb. Wales/Genoa er kommet op i 8/6 for Baade indtil 6000 T., 8/9 4300 T.; Pt. Said 10/6, Alexandria 10/9 o. s. v. — Til danske Havne, fra Østkysten eller Forth, kan ogsaa noteres lidt fastere Rater, ligesom Koks fra London til København er sluttet til 8/- 8/1½d., imod tidligere 7/6d.—7/10½d. Udover disse smaa Forbedringer, som maaske tilmed kun er forbigaaende, opviser Fragtmarkedet ingen Lyspunkter. De nordamerikanske Markeder fortsætter meget trevent, med faa positive Ordre. Baadene har vanskeligt ved at finde Beskæftigelse, og de Forretninger, som kommer i Stand, er alt andet end opmuntrende. — For hver Last, som kommer paa Markedet, udbydes ikke én — men mange Baade, og Befragterne sætter den ene Baad op imod den anden til stor Skade for den enkelte, med det Resultat, at Raterne trykkes ned i Urimeligheder. — Under disse Forhold skulde det synes det rene Vanvid at sende mere Tonnage over i Ballast paa Spekulation, i Haab om at det nok retter sig til den Tid, Baaden skal slutes; ikke desto mindre gøres det i altfor stor Udstrækning, og Følgerne udebliver ikke. Det hjemgaaende La Plata-Marked har været og er endnu meget ustabil. Idag telegraferes fra London: »Freights quiet«, men Stillingen kan være en ganske anden igen i Morgen, og da forhaabentlig bedre. I de andre oversøiske Markeder maa Situationen siges at være helt uforandret, hvad Raterne angaar, med lidt mere Forretning fra Østen, og især Australien.

### TRÆLASTMARKEDET

En Del nye Afslutninger pr. f.o.w. og Juni rapporteres til omtrent samme Rater som sidst, bl. a.:

700 Std. Kemi & Torneå/London, 25/6 43/9d., og 44/-; 800 Std. Uleåborg/London, 15/6 43/-; 730 Std. Kemi/Manchester, 15/6 52/6d.; 600 Std. Sydfinland/Antwerpen f.o.w., 35/-; 5000 Fv. Props, 1/2 Björkö/Calais el. Dunkirk, 36/-, Askibning over Sæsonen; 970 Std., Råfsö/Grangemouth, f.o.w., udbydes til 33/6 og 350 Std., Råfsö/Leith, 15/6, 37/-.

Disse Afslutninger og Noteringer maa — med et mildt Ord — siges at være daarlige, og følgende Notering for prompt Lastning:

600 Fv. 9' Props, Riga/West Hartlepool, 34/- 35/- »per delivered fathom, responsible pieces«, sætter Kronen paa Værket.

### KUL, KOKS ETC.

Der er betalt lidt mere for Kul og Koks fra U.K. til danske Havne, men Efterspørgselen er yderst pauever. Forth/Kolding, 2000 T., har faaet 6/3d.; Aarhus 3000 T., 5/6d., Aalborg, 2300 T., 5/6d.; Blyth/Nykøbing F., 1150 T., 7/6d.; London/København, 2000 Koks, 8/-, 1700 Koks, samme Destination, 8/1½d. Danzig/god Dansk faar Tonnage til 7/-, 12/1500 Tonner, 5/3d. 25/3500 T., og Rotterdam/København, 2500 Koks, 7/1½d.; Rotterdam/god Dansk, 1200 Koks, 8/-, Garston/Korsør, 1800 Koks, er gaaet til 9/9d., og til Norge og Sverige er det lige saa smaat med Laster, til samme lave Rater. Coasting er lidt bedre, ligesaa Bay Lasterne.

### MIDDELHAVET

For Øjeblikket er Kulmarkedet meget fast, ikke mindst for store Baade. Tyne/Barcelona 15/2000 T., indikerer 10/3, Marseille 3/5000 T., 8/- try 8/6, Genoa, any size, 8/3, 8/6d.; Catania 18/2500 9/6d.; Wales/Genoa 8/6d. op til 6000 T. Alexandria 10/9, Sfax 9/6d.; Pt. Said 10/6d. Til Øerne faaes endnu ikke over 7/9, Dakar 7/9d., 8/-, Fayal 7/9d. Rotterdam-Noteringer følger med, og for meget prompt Baad, 2/3000 T., faas maaske 8/3 til Algiers; Genoa 8/3d., 8/6d. I det hjemgaaende Marked sker der meget lidt. Frugt fra Spanien, indtil Marts Annullering, er dog fastere, og Oliekager, Marseille/danske og svenske Havne, kan antagelig præstere 18/ 18/6d., eller 6d. mere end sidste Notering.

Fosfat/Erts/Jordnødder/Salt og lignende Laster noteres til uforandrede Rater. Alexandria/Hull fremdeles 9/6d. pr. 60 cbf., Dunkirk 10/- pr. Ton Majs. Sortehavet har ingen Efterspørgsel.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Korn St. John N.B./Middelhavet betaler 15½ c.; Northern Range/ U.K. 2/6d. pr. quarter; Gulfen/Danmark 20/22½ cents. Bomuld, New York/Murmansk er værd 10/10¼ c.; samme fra Gulfen, og Gulfen/Bombay ca. 12 c.; Gulfen/2 kontinentale Havne 6 c. pr. cbf. net Charter. Cuba har kun lidt at byde paa, med nominel Notering for middelstore Baade, 15/6d., 16/-; San Domingo/U.K. Cont., 17/6, option St. John eller Halifax 15 c., San Domingo/Marseille, 19/6; Kul, Baltimore/Rio, \$3.10, La Plata \$3.10, Vestitalien \$2.40. Asfalt, New Orleans/København indikerer ca. \$5.50; Baton Rouge/Bordeaux/Hamburg range \$5.00; Pitchpine, Gulfen/Irland 110/-; Vestitalien 120/-, La Plata

## SKIBSFARTEN PAA CASABLANCA

I følge Indberetning fra Konsulatet i Casablanca er Inævnte Bys Havn i 1927 blevet anløbet af ialt 4047 Skibe med en samlet Bruttotonnage paa 8,221,275 Tons. Sammenlignet med de foregaaende Aar viser Tallene en stadig Forøgelse, saaledes at Skibsfarten paa Casablanca nu nærmer sig Skibsfarten paa Bordeaux.

Danmark staar nu som Nr. 6 af 18 Nationer med 70 Skibe med en samlet Bruttotonnage paa 177,229 Tons.

Konsulatet fremhæver Casablanecas Betydning som Handelsplads og Anløbshavn og har i denne Forbindelse oplyst, at der synes at være Udsigt til, at det nordfranske Rederi S.A.G.A., som allerede har en direkte Linie fra Antwerpen og nordfranske Havne til Marokko, nu paatænker at udvide Farten saaledes, at Linien fremtidig skulde begynde i Danzig, anløbe København eller Malmø og fortsætte over Hamborg-Antwerpen til Casablanca.

### SOVTORGFLOTS VINTERRUTER

Efter at Navigationen paa Leningrad for indeværende Vinterperiode nu er lukket, har man i Leningrad besluttet at lade Størstedelen af Nord-Vest-rayonens Export og Import, indtil Sejladsen paa Leningrad Havn paany aabnes, foregaa via Riga.

I denne Forbindelse har Sovtorgflot dirigeret otte af sine Skibe, bl. a. »Herzen«, »Roschall«, »Juschar«, »Jamal« o. andr., som gik i Rute-fart mellem Leningrad og tyske og engelske Havne, til Riga til Betjening af samme Ruter med denne By som Udgangspunkt.

Til Opretholdelse af Sejladsen paa Riga i Tilfælde af Isvanskeligheder paatænker man ligedeles at dirigere Isbryderen »Jermak« til denne Plads.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA

I følge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Meddelelse indgik der i December Maaned 73 Skibe med 51,810 N. R. T. mod 62 Skibe med 45,524 N. R. T. i November Maaned.

Af de indgaaede Skibe førte 8 Skibe med 6,832 N. R. T. dansk Flag.

(Frugtmarkedet fortsat.)

\$15; Fosfat, i Ladninger paa 35/4000 T., indtil December, Tampa/Danmark, \$4; Tampa/Hamborg \$3.20. Oliekager, 1/2 Gulf-Havne/tre danske Havne, prompt og Februar Lastning, ca. \$5.75, \$5.85. Vancouver/Antwerpen eller Rotterdam, Marts, 30/-, Option E.C. eller Hamborg 30/6d.

### SYDAMERIKA

Wales/Buenos Aires er gaaet en Ubetydelighed op, ligeledes Wales/Rio. De sidste Afslutninger er: 6000 Tonnere, Buenos Aires 11/3d.; 6000 Rio 10/- (750 Losning). I Ugens Løb har det hjemgaaende La Plata Marked forandret Karakter ret hyppigt. Der er gjort forholdsvis mange Befragtninger, indtil Maj Annulering; men de opnaaede Rater er lidet tilfredsstillende i de fleste Tilfælde. Torsdag og Fredag sluttedes i London:

5500 T., n.a. San Lorenzo/U.K. Cont., 24/3d., 10/25 Febr.; 5300 T., n.a. San Lorenzo/U.K. Cont., 23/6d., 5/25 Marts. 5600 T., n.a. San Lorenzo/U.K. Cont., 24/1/31 Maj; 6800 T., Bahia Blanca/Genoa, 22/- 1/15 Febr.; 6000 T. Buenos Aires/Havre/Hamburg range, 21/- spot; 7000 T. Buenos Aires/Havre/Hamburg range, 20/6d., 28/1—15/2; og igaar:

Der indgik 1 Damper med en Ladning Ris, samtlige andre Dampere indgik i Ballast. Af de udgaaede Dampere bragte 2 Dampere tilsammen 530 Passagerer til Frankrig, 3 Dampere udgik med tilsammen 3561 Tons Grubetræ, Resten udgik med Kullast.

## ARREST AF SKIBSFØRERE

La Gaceta de Madrid for 29. December 1927 indeholdt foranlediget ved, at en udenlandsk Skibsfører havde nægtet at betale en ham af Havnekaptajnen i Las Palmas idømt Bøde for fejlagtige Månøvrer, en kgl. Resolution, hvorved der gives Havnekaptajnerne i spanske Havne Adgang til at lade Skibsførere arrestere til Afsoning af ilagte Bøder med 5 Pesetas om Dagen, saafremt de paagældende Skibsførere ikke indenfor den af vedkommende Havnekaptajn fastsatte korte Frist betaler Bøderne. Fængsling af denne Grund vil dog ikke kunne opretholdes ud over 15 Dage.

### DANSK SEJLSKIBSREDERIFORENING FOR MINDRE SKIBE

Torsdag den 19. ds. holdt Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe Generalforsamling i Aalborg.

Forretningsføreren, Translatør L. Rasmussen, Svendborg, bød velkommen og aabnede Mødet, der havde samlet ca. 50 Deltagere.

Regnskabet balancerede med 13,500 Kr. og viste et Overskud paa 4300 Kr. Formuen er 28.000 Kr., og Hjælpefonden ejer 51,000 Kr.

Forretningsføreren aflagde derefter Aarsberetning.

Der førtes en ret livlig Debat om nogle Lovændringer, der delvis byggede paa Spørgsmaalet om faste Fragtrater. Det besluttedes bl. a. at nedsætte Kontingentet fra 50 til 40 Øre pr. Brutto Reg.-Tons. Endvidere blev der nedsat et Udvalg for at arbejde hen til at faa fremsat et Forslag til faste Fragter samt Laste- og Losseregler. Til at gennemføre et saadant Forslag kræves der 80 pt. af det nuværende Medlemsantal.

Det blev vedtaget at henlægge næste Aars Generalforsamling til Rudkøbing.

Bestyrelsen har valgt Kaptajn Møller, Rønne til Formand.

4800 T. n.a. San Lorenzo/U.K. Cont., 22/- ppt. Til Skandinavien noteres en eneste Last for prompt Lastning til ca. 26/-; Maj/Juni 24/6d., 25/6d.

Chile/Galveston-Boston range, Febr., \$5.10, Kontinentet 27/6 Febr. 27/- Febr./Marts; Chile/Odessa el. Leningrad, Febr., 29/-, 29/6, fri Losning. Peru/Hongkong/Shanghai, 4/700 T. Sukker \$7.

### ØSTEN

En 5/6 Baade pr. Febr./Marts, rapporteres sluttet Westaustralien/Middelhavet—U.K. Cont. 35/-, 5/7000 Tonne; 33/9 9000 Tonne, og Vestaustralien/Sydafrika 25/- 25/6d. Vladivostok/Rotterdam el. Hamburg, April/Maj 32/6; Saigon og/el. Kohsichang/Cuba, sex Havne, 36/3, 37/6, 1/2 Lastepladser. Majs fra Sydafrika til U.K. Cont. 25/1—10/2 er gaaet til 22/6. Bombay/U.K. Cont. 22/3, 23/6, Marts.

### TIME-CHARTER

9240 T., trip across, via Gulf Lev. Staterne, \$1.40. 5500 T. Lev. Gulven, \$1.35.

Det vestindiske Timecharter-Marked er endnu meget lidt fremtrædende, og prompte Baade paa ca. 3000 T. faar vanskeligt over \$1.05, hvis de i det hele taget kan placeres.

## A A R E T D E R S V A N D T

I en Oversigt over det forløbne Aar, som The Baltic and International Maritime Conference bringer i sit December Cirkulære, udtales bl. a., at Aaret ligesom de foregaaende 5—6 Aar har forvoldt Rederne megen Ængstelse. Spørgsmaalet om en organiseret Regulering af Tonnagen er efter i nogen Tid at have været udenfor Diskussion atter kommet op og undersøges nøje af Udvalg af Ekspertes. Den alvorlige Situation har imidlertid tvunget de enkelte Redere til at lægge deres Skibe op.

Den i Storbritannien i Oktober oplagte Tonnage androg 272,839 Netto Registertons, for Tysklands Vedkommende foreligger der ingen Statistik, i Belgien androg Oplægningerne 21,200 Tons og i Holland var der ved Aarets Slutning oplagt 22,600 Tons dw. I Skandinavien er Stillingen meget alvorlig. I Norge androg Oplægningerne ved Aarskiftet 203,540 Dødvægttons og er senere steget yderligere, i Sverige var Tallet 44,700 Dødvægttons og i Danmark 42,500. Flere og flere Skibe lægges op i de nordiske Lande, og Oplægningen her vil utvivlsomt blive meget betydelig i de kommende Vintermaaned.

## TILBAGEHOLDELSE AF MOTORSKIB »LIMA« AF JOHNSTON LINIEN

Som det vil erindres, grundstødte det svenske Motorskib »Lima« den 28. Oktober 1921 paa Edward's Rock i Canal Inocentes, Canalerne Chiloé.

Efter Søforhøret blev Kaptajnen erklæret skyldig i Grundstødningen og efter chilensk Lov gjort ansvarlig for Skaden.

Det chilenske Forsikringselskab »La Hormiga«, som ikke tilhørte de chilenske Tarifselskaber, udbad sig hos Dommeren i Punta Arenas Tilbageholdelse af Skibet, og denne imødekom Selskabets Andragende. De andre, saavel nationale som udenlandske Forsikringselskaber, tog ikke Del i »La Hormiga«s Aktion.

Skaden paa Ladning og Skib blev af de forskellige chilenske Domstole erklæret for »Illegitimate«. Johnston Linien appellerede til den chilenske Højesteret, som imidlertid bekræftede Under- som Overrettens Dom, og i Henhold til Dommen skulde Johnston Linien saaledes betale alle Skader paa Skib og Ladning.

Straks efter Tilbageholdelsen blev der gjort alt muligt for at ophæve denne, hvilket ogsaa lykkedes, men

Hvor meget end dette Forhold maa beklages, haaber vi dog, udtales det i Oversigten, at Oplægningen af disse Skibe, der alle er mindre Baade, vil have en stimulerende Virkning paa de Markeder, fra hvilke de er taget ud. Der mangler imidlertid System i Oplægningen. Som vi har set i tidligere Aar, lægges én Damper op og samtidig sættes en anden Baad af samme Størrelse og Type i Fart efter at have været lagt op.

Hvis man kunde finde en Maade at organisere Oplægningen paa, helst forbunden med en Plan for økonomisk Samarbejde og Erstatning til de Redere, der lægger deres Tonnage op, vilde Stillingen sikkert blive bedre. Der er imidlertid én Ting, som Rederne allerede nu burde overveje alvorligt, og det er, om det ikke vilde være praktisk at lægge Skibene op heller end at acceptere en Befragtning, der ikke giver noget rimeligt Haab om Fortjeneste. Det betyder kun en Forværrelse og en Forlængelse af den nuværende Nødstilstand at acceptere, selv om det kun er midlertidigt, Rater, der bringer Tab.

siden den Tid har Johnston Linien ikke sendt M/S »Lima« hertil, idet Selskabet har været bange for, at der skulde blive forsøgt Tilbageholdelse paany.

Den svenske Minister i Santiago har ved flere Lejligheder taget Sagen op med den chilenske Regering, men først nu efter 6 Aars Forløb har Regeringen ladet høre fra sig.

En svensk Handelsdelegation, bestaaende af de Herrer Erik Nylander og Nils Wohlin har besøgt Chile i den Hensigt at fremme Handelsforbindelsen mellem Sverige og Chile, og samtidig har de benyttet Lejligheden til at tage »Lima«-Sagen op med den chilenske Regering.

Den chilenske Justitsminister har derefter sendt Cirkulære til alle Dommere samt til Præsidenten for Højesteret om for Fremtiden ikke at tilbageholde Skibe af nogen som helst Nation, medmindre Skibet skulde have gjort sig skyldig i Gæld af større Omfang, eller der skulde foreligge særlige Omstændigheder.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

Antallet af de i December Maaned til Danzig indgaaede Skibe var 535 med 335,663 N. R. T. mod 525 med 341,126 N. R. T. i November Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 549 med 362,678 N. R. T. imod 512 med 327,816 N. R. T. i November Maaned.

Af de i December indgaaede Skibe indgik 346 Skibe med 218,489 N. R. T. i Ballast, medens 55 Skibe med 37,211 N. R. T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med December Maaned 1926 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 510 med 312,671 N. R. T. og af da udgaaede Skibe 525 med 322,505 N. R. T.

Den danske Tonnage, der er gaaet tilbage fra 79 Skibe med 64,010 N. R. T. i November til 72 Skibe

med 60,396 N. R. T. i December, staar som Nr. 3 efter Tyskland som Nr. 1 med 165 Skibe med 86,912 N. R. T. og Sverige som Nr. 2 med 128 Skibe med 72,227 N. R. T.

Trods den vedvarende Kulde har der hverken i Danzig Bugt eller i Havnen været Isvanskeligheder af nævneværdig Betydning.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Amerika	1	3,113
Belgien	5	103
Danzig	20	11,418
Danmark	72	60,396
Tyskland	165	86,912
England	20	22,052
Estland	5	2,470
Finland	7	6,504
Frankrig	8	6,910
Grækenland	1	133
Holland	8	1,671
Italien	3	6,568
Jugoslavien	1	1,314
Letland	26	19,776
Lithauen	1	437
Norge	34	21,784
Polen	26	10,914
Rumænien	2	204
Sverige	128	72,227
Czekoslovakiet	1	73
Tyrkiet	1	24

## AARBOG FOR DEN DANSKE FISKERFLAADE

Aarboeg 1928 for den danske Fiskerflaade, udgivet af Fiskeridirektoratet er nylig udkommet og bringer den sædvanlige Mangfoldighed af nyttige Oplysninger for alle, der er knyttede til Fiskeriet. Saavidt man ved et hastigt Gennemsyn af Aarbogen kan skønne, indeholder denne, der er paa 455 Sider, fyldige Oplysninger om alle Spørgsmaal, der kan være af Interesse for Fiskere. I Tekstregistret er det egentlige Danmark, Færøerne og Island opført for sig, hvilket gør det lettere at finde, hvad man søger.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

KØBENHAVN

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

HADERSLEV

**J. C. HANSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HADERSLEV

Agent for:

Det Forenede Dampskibsselskab, A-B, København  
Lloyds Sub Agent

Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltsand"

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM &amp; WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøild"

Amaliegade 36

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**A. N. PETERSEN**

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

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

LANDMANDSBANKENS ANNEX

LAXEGADE 8

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

HOLBÆK

NAKSKOV

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

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

HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 109, 408 & 618

KOLDING

NØRRESUNDBY

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·:-· KLARERING ·:-· SPEDITION ·:-· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

KORSØR

SVENDBORG

**P. JØRGENSEN & CO.**

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

Telefoner: Provins Nr. · 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

KØBENHAVN

**HANS SVENNINGSEN & ADOLF CARL**TELEGRAM-ADRESSE:  
"STEAMBROKER, KØBENHAVN"

AMALIEGADE 33

CODER:  
WATKINS - SCOTT'S 10TH EDITION  
THE BOE CODE

KØBENHAVN K.

REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR



## ISMELDINGER PR. 24. JANUAR 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe.                            | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Danmark

Thisted (20) 67. Nykøbing J (13) 67. Løgstør (20) 67. Aalborg (21) Byen til Hals 24. Als-Odde—Hadsund (23) Kystis. Hadsund—Hobro (23) 63 Rende. Udbyhøj (16) Ind. 22, Fjord 23 og 43. Horsens (22) 13. Haderslev (17) 24. Odense Fjord (23) 22. Frederikssund (23) 63 Rende. Præstø (23) 85 Rende. Stege (16) 63 Rende. Ulf sund (23) 23. Færgestrøm (23) E f Broen 66. Skelskør (16) 31. Guldborg (23) 23. Nykøbing F (19) 23 Bandholm (23) Havn 14, Farv 66 Rende. Nakskov (23) Fjord 22. Nysted (22) Havn 69, Bredn 21. Marstal (17) Havn 32, Bredn 2x. Faaborg (22) Kystis. Helt lukket: Krik-Fjord, Roskilde og Bøgestrøm—Kallehave. Meldt isfri: Kolding og Hundested.

## Sverige

Hudiksvall og nordl. Stat 98. Egggrund 66. Gävle 68. Skutskär 68. Söderarm 66. Mod Furusund 66. Sandhamn—Stockholm 67. Svinesund og Iddefjorden 6x.

## Finland

(23) Luppi og østl. Stat 98. Hogland E 6x, S og W 9x. Helsingfors 67. Sveaborg 68. Gräskärsbådarna 98. Porkkala 67. Kallbådan 87. Barösundsfjärden 68. Jusarö 47. Hangö og Russarö 67. Russarö Söen 56.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Savnet Skib

Den 20. December afgik den tyske Motorskonnert »Gesche« fra Rostock med 100 Tons Rug til Firmaet Mammen & Drescher, Aarhus. Umiddelbart før Jul gik Skibet ind til Warnemünde, men afgik derfra 14 Dage før andre Skibe, der forlængst er naet frem, hvorimod man ikke siden har set noget til »Gesche«.

I den første Tid slog man sig til Ro med, at Forsinkelsen skyldtes Isvanskeligheder, men selv om der endnu er en Mulighed for, at Skibet ligger i Læhavn et Sted, uden at Føreren lader høre fra sig, er man dog begyndt at omfatte dets Skæbne med nogen Ængstelse. Foruden Føreren bestod Besætningen af tre Mand.

## Skruet ned af Isen

Motorskonnert »Ellen« af Knebel er paa Aarhusbugten blevet skruet ned af Isen. »Ellen«, der i Aarhus havde indtaget en Ladning Kul, som den skulde føre til Hjemstedet, forlod Aarhus Havn om Morgenen. Da Skibet var naaet ud mellem Fastlandet og Mols, kom store Ismasser drivende Øst fra og snart efter var Skibet indspærret i Isen. I Løbet af ganske kort Tid skruede Ismasserne sig omkring Skibet, og det blev trykket dybere og dybere ned. Besætningen, der bestod af 3 Mand, fik hurtigt sat Baaden i Vandet, og snart efter sank »Ellen«. Det lykkedes Mandskabet i Løbet af nogle Timer med deres lille Baad at naa over Isen ind til Land.

»Ellen«, der laster 60 Tons, vil en Gang, naar Isen er forsvundet, blive hævet, da man antager, at den ikke har faaet særlig stor Skade.

## Druknet

Styrmand Johan Erikson paa Damperen »Agnete Mærsk« af København er paa Skibets Rejse fra europæisk Havn til Vestindien faldet over Bord i Atlanterhavet og druknet. I den Anledning er der i Aalborg ved den derværende Soret afholdt Søforhør, hvor Besætningen havde givet Møde. Det oplystes, at Ulykken fandt Sted om Morgenen den 9. November Kl. 7. Styrmand Erikson var beskæftiget ved en af Baadene, og man saa, at han pludselig faldt over Bord, hvorfor 1. Styrmand, der havde Vagt, straks kastede en Redningskrans ud, og der blev raabt »Mand over Bord«. Damperen blev hurtigt svinget rundt, og en Baad blev sat i Vandet. Der gik en høj Dønning efter en Storm, og det viste sig umuligt at finde saavel Styrmanden som Redningskransen. I over 3 Timer af søgtes Stedet, men uden Resultat.

Den forulykkede Styrmand Erikson var gift og hjemmehørende paa Færøerne.

Hangö W-Fjord 67. Gullkronafjärd 68. Åbo 67. Erstan og Lövsjär 69. Wigskärsfjärden 87. Skiftet, Föglö og Ledsund 69. Nyhamn og Kobbaklinter 34. Mariehamn 66. Eckerö og nordl. Stat 98.

## Rusland

Kurgalow og østl. Stat 67. Øvrige Stat 9x.

## Estland

Zerel 67 og 24. Filsand 14. Ristna 24. Tachkona og Odensholm 90. Pakerort og Surup 36. Nargö 67. Reval 69. Kokskær 67. Ekholm 68. Stenskær 67. Narva Red 68. Pernov, Kynø, Paternoster og Raugi 98. Vorms 68 og 14.

## Letland

(23) Lyserort og Michaelsturm 36. Domesnæs NW 69, NE og SE 67. Messaragotsem 26. Riga Söen 22, Havnen 12. Haynash 88.

## Polen

(23) Hela Havn 11. Weichsel 22.

## Tyskland

Pillau Havn 11, Königsberg Seekan 69. Swinemünde Havn 21, Haff 49. Warnemünde Warnow 33. Neuwerk 01.

## Trawlerbøder

Det islandske og det danske Fiskeriinspektionsskib har i det forløbne Aar under de islandske Kyster anholdt til sammen 35 udenlandske Trawlere, der havde drevet ulovligt Fiskeri indenfor Territorialgrænsen. Det islandske Skib havde opbragt 27 og det danske Skib 8 Trawlere. De idømte Bøder androg i alt 411,000 Kr., foruden Værdien af de konfiskerede Fiskeredskaber.

## Skibssalg

Dampskibsselskabet Skagerak, Rederi Marius Nielsen & Søn, har mod Bundbesigtelse solgt Dampskibet »Ulla« til et Rederi i Libau. Damperen er bygget 1888 ved Howalds Værft i Kiel og den maaler 782 Br.-Reg.-Tons. »Ulla« hed tidligere »Fuhr« og var hjemmehørende i Flensborg.

Den i Marstal hjemmehørende tremastede Skonnert »Poseidon« er i disse Dage mod Bundbesigtelse solgt til Sverige for 25,000 Kr. »Poseidon«, der befinder sig paa Rejse i Ballast fra New Foundland til Marstal, er bygget 1913 paa H. C. Christensens Værft, og er paa 125 Tons d.w. Skibet, der føres af Kaptajn Hansen, Marstal, har som korresponderende Reder Skibsbygmester N. Hansen.

Den danske Damper »Polaris« af København, der er solgt til Sverige, er bleven overtaget af Ångfartygs Aktiebolaget »Iris«, Skibsreder C. Abrahamsen. »Polaris«, som bibeholder Navnet, ligger nu ved »Finbodaværftet«, hvor det skal gennemgaa Klassifikation, og naar denne er tilendebragt, vil Skibet gaa ind i fast Rutefart med Papirmasse mellem svenske Havne og London.

»Polaris« tilhørte Dampskibsselskabet »Orion« i København. Skibet er bygget 1890 hos Readhead & Sons paa Tynen, og Købesummen andrager 120,000 Kr.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24. Januar 1928.

London . . . . .	18,20	Madrid . . . . .	63,55
New York . . . . .	373,75	Amsterdam . . . . .	150,90
Berlin . . . . .	89,10	Stockholm . . . . .	100,30
Paris . . . . .	14,80	Oslo . . . . .	99,45
Antwerpen . . . . .	52,20*)	Helsingfors . . . . .	9,43
Zürich . . . . .	72,05	Prag . . . . .	11,10
Rom . . . . .	19,90	Wien . . . . .	52,80

\*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

## POSITIONSLISTE PR. 23. JANUAR 1928

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Kbhvn. 20.1.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Rotterdam 23.1.  
 s.s. *Algarve*, zum Vohrde, afg. Lissabon 16.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Amalienborg*, Møllerup, ank. Mobile 16.1.  
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, pass. Azorerne 16.1. p. R. t. Hamburg.  
 s.s. *Anneberg*, ank. Hebriderne 23.1.  
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Rosario 19.1.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Madeira 15.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Sarpsborg 11.1. til Baltimore.  
 m.s. *Asia*, Jürgensen, pass. Ushant 19.1. p. R. t. Algier.  
 s.s. *Askø*, Petersen, afg. Granton 20.1. til Kalundborg.  
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. New York 14.1.  
 s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Lissabon 19.1.  
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Suez 23.1. p. R. t. Aden.  
 s.s. *Axel*, Kanstrup, onlagt.

## B

s.s. *Beira*, henligger i Kbhvn.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariager-fjord Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Belfast 15.1.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Macoris 21.1.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, oplagt.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Garstou 14.1.  
 s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Vancouver 2.1.  
 s.s. *Bornholm*, Nielsen, afg. Hull 19.1.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 19.1.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Grangemouth 23.1.  
 s.s. *Brasilien*, Brock, pass. Madeira 7.1. p. R. t. Buenos Aires.  
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Puerto San Martin 18.1.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 21.1.  
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Trapani 22.1. til Castellon.  
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Børglum*, Nielsen, pass. Lizard 13.1.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Thomsen, afg. Santos 21.1. til Rio.  
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Mouritzen, afg. Fowey 12.1. til St. Thomas.  
 m.s. *Christian*, Johansen, pass. Cape Race 17.1. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Oran 22.1.  
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Cardiff 20.1.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. West Afrika 20.1.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Calais 21.1.  
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. London 17.1.  
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Kbhvn. 18.1.  
 s.s. *Dania*, Kolster, afg. St. John NB. 20.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Hobart 13.1.  
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, ank. East London 14.1.  
 s.s. *Diana*, Ankersen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, Kbhvn. 22.1.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, pass. Beachy Head 21.1. til Hamburg.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Melilla 23.1. til Oran.  
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Newport Mon 20.1.  
 s.s. *Ella*, Block, ank. Kbhvn. 23.1.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Malmø 23.1.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Cardiff 21.1.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Randers 21.1.  
 s.s. *Enighed*, Lauritsen, ank. Marstal 19.1.  
 s.s. *Erik B*, Lerche, ank. Lagos 6.1.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Marstal 19.1.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. Casablanca 17.1. til Boulogne.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Puerto Plata 21.1.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, ank. Danzig 4.1.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Hamburg 20.1.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Methil 20.1. til Esbjerg.  
 s.s. *Feddy*, Matthiasen, ank. Tyne 23.1.  
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Singapore 23.1.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Tenerife 11.1. til Golfen.  
 s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Holtenau 21.1.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Providence Island 18.1.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, henligger i Kbhvn.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. New Orleans 10.1.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Kalundborg 23.1. til Randers.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Norfolk Va. 14.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 14.1.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Nyborg 22.1.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Danzig 23.1. til Esbjerg.  
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Kbhvn. 21.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Port of Spain 20.1.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. New York 11.1.  
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Narvik 23.1. til Rotterdam.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 19.1. til New York.  
 s.s. *Henning B.* Jørgensen, ank. Oran.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Kbhvn. 17.1.  
 s.s. *Hjortholm*, Christensen, afg. Kbhvn. 16.1. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Oest-Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Hamburg 20.1.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Cadiz 23.1.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Cardiff 12.1. til West Afrika.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Colon 20.1.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. New York 13.1. til Golfen.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Dok i Frederikshavn siden 10.1.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Cartagena 18.1. til London.  
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Singapore 23.1.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Hampton Roads 12.1.  
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.1.  
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. New York 7.1.  
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Laurenco Marques 20.1.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. London 22.1.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Murmansk 20.1.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Methil 21.1.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 18.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Nordenham 20.1. til Charleston.  
 s.s. *Kina*, Heisterborg, ank. Chinwangtao 21.1.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Newcastle 16.1.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Udbyhøj 23.1.  
 s.s. *Koldingshus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Petersen, ank. Bahia Blanca 17.1.  
 m.s. *København*, Christensen, ank. Korsør 7.1.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Suez 19.1. til Aden.  
 s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Aarhus 20.1.

s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Rafisque 10.1.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Randers 23.1.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, afg. Newcastle o/T. 14.1. til Halifax.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Danzig 20.1.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Göteborg 22.1.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 21.1. til Vejle.  
 s.s. *Maine*, Christensen, i Dok i Frederikshavn siden 4.1.  
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 18.1. til Suez.  
 s.s. *Manø*, Huusum, ank. Kbhvn. 22.1.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Cardiff 19.1.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Sousse 20.1.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Boulogne 22.1. til Methil.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Buenos Aires 22.1. til Santos.  
 m.s. *Meonia*, Topp, afg. Penang 22.1. til Suez.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Kbhvn. 15.1.  
 s.s. *Minsk*, Lund, ank. Antwerpen 20.1.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *Natal*, Madsen, afg. Buenos Aires 16.1.  
 s.s. *Nevada*, Madsen, ank. Cardiff 19.1.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Cardiff 21.1.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
 m.s. *Oregon*, i Dok i Helsingør siden 7.1.  
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Hampton Roads 11.1. til Antilla (Cuba).  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 18.1.

## P

m.s. *Panama*, Væring pass. Kap det gode Haab 1.1. p. R. t. Sydney.  
 s.s. *Parana*, Bronér, ank. Mombasa 18.1.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. London 22.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, afg. New York 18.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Dakar 15.1. p. R. t. Cape Town.  
 s.s. *Phoenix*, i Rutechart Esbjerg-Hamborg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, afg. Monrovia 17.1. til Libreville.  
 s.s. *Polonia*, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, oplagt.

## R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Kbhvn. 20.1. til Grimsby.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Cardiff 18.1.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense, Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, afg. Rieme 22.1. til Horsens.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 18.1. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Danzig 24.1.  
 s.s. *Seine*, Bellec, ank. Bordeaux 21.1.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 23. JANUAR 1928

3/m Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Appledore 5.12.  
 3/m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Appledore 15.11.  
 3/m Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Appledore 15.11.  
 3/m Sk. *Elisabetha*, Raahauge, ank. Granton 17.1.  
 3/m Sk. *Frem*, Jørgensen, ank. Malaga 20.1.  
 3/m Sk. *Galathea*, Jensen, sejklar Douglas Isle of Man.  
 3/m Sk. *Hertha*, Olsen, sejklar Larache.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**  
 Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder. Scott's og Watkins'  
**HELINGFORS (Finland)**  
 Filialkontor HANGÖ

**Skibsredere, Skibsmæglere      Befragtning og Spedition**  
 Gennemgaaende Ruter til de vigtigste Havne paa Jorden

m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 21.1. til Suez.  
 m.s. *Stam*, Frandsen, afg. San Francisco 20.1. til Panama Kanalen.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Kbhvn. 22.1.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Monrovia 21.1.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Leith 17.1.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Danzig 20.1.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Helsingør 18.1.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Aarhus 23.1. til Middelfart.  
 s.s. *Skodsberg* Andersen, pass. Cape Wrath 19.1.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Berendtsen, afg. W. Hartlepool 21.1.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, afg. M'bour 11.1.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havanna 13.1.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Youl 20.1.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Cardiff 18.1.  
 s.s. *Swava*, Christensen, ank. Haderslev 22.1.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Santiago 20.1.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Kbhvn. 21.1.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 23.1. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 15.1.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Antwerpen 15.1. til Charleston.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Sundvig, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Kbhvn. 21.1.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Liverpool 20.1.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Kbhvn. 22.1.  
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Neapel 21.1. til Livorno.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgesen, ank. Danzig 23.1.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Reval 21.1.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 23.1. til New York.  
 s.s. *Uraniensborg*, Hansen, ank. Poti 11.1.

## V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Greenock 15.1.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Lemvig 22.1.  
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. New Orleans 20.1. til Hampton Road.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør 19.1.  
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, pass. Ushant 22.1.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Aarhus 24.1. til Danzig.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

m.s. *Willemoes*, Eriksen, oplagt Thurø.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Danzig 21.1. til Odense.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, afg. Hampton Roads 10.1.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 16.1.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer i Bristol Kanalen  
**MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED**

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

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

**CARDIFF  
BARRY  
NEWPORT  
AVONMOUTH**

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.

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. Cham-  
bers,  
Exchange Street .. Sheffield

**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«**

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:  
Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »NESEVO«.  
Telf. Central 1504.

**J. ANDERSEN & CO.  
CONTRACTORS**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS

**STRANDVEJENS DAMPVASKERI  
KØBENHAVN**

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
med Dags Varsel.

**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

**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.

Telf. Helrøg 1619  
Værk. Dannisøe  
Øbro 4198  
Kirsteinsgade 7.

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning  
og Rustbankning

Telefon  
Kontor 8712  
—  
Amaliegade 41.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedelrensning- & Rustbankningsmaskine**

**Brug** Kedelrensning-briketten **RENZO**,  
er syrefri og renser ufejlbarlig.

**Benyt** vore Specialolier:

H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.

H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKRIBNINGSHAVNE  
SEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØR OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDSEI

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

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

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

## AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALEK:  
NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT  
TELEGRAM-ADR.: “DAHL”

CARDIFF

★

SKIBSMÆGLERE &  
KULEKSPORTØRER

★

BUNKERKUL I  
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

## K I E L - K A N A L

(KAISER WILHELM-KANAL)

★

### Zerssen & Co.

RENSBURG

HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere

LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,  
BUNKEROLIE, PROVIANT OG  
SKIBSFORNØDENHEDER

★

TELEGRAM-ADRESSE:

»Zerssen«

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

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er frit for wet-Dock Afgifter  
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

### DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

### J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

### IVER C. WEILBACH & CO

FRAHL &amp; SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

AKTIESELSKABET

### HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 &amp; 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

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kolblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

### KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg  
fra James Howden & Co.

GLASGOW

### AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

### PENSIONS-FORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
PENSIONS-FORSIKRINGAnstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

### DANSKE REDERES ULYKKES-FORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

\*

### DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

\*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 6

FREDAG 3. FEBRUAR 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

### SKIBSLØNNINGER

Den italienske Premierminister, Mussolini, er jo den Torn i Øjet paa Socialister hele Verden over, og de hævder, at han kun er et Redskab i de italienske Arbejdsgiveres Hænder, medens Sandheden er, at han, da han kun tjener sit Land og kun har dets Interesser for Øje, fuldt ud er i Stand til at hævde sig saavel overfor Arbejdsgiverne som Arbejderne. At Socialisternes Beskyldninger mod ham for at gaa Arbejdsgivernes Ærinder ikke holder Stik viser en Afgørelse som han eller rettere et af ham oprettet Arbejdsnævn, der fungerer som en Art Domstol i Arbejdsstridigheder, nylig har truffet. Dette Nævn har ifølge en telegrafisk Meddelelse fra Italien erklæret ikke at kunne gaa med til en Nedsættelse af Sømændenes Lønninger, hvorom Rederne havde stillet Krav. Det er jo haarde Tider for Skibsfarten, og mange Redere vil maaske synes, at Afvisningen af Kravet er ilde anbragt, men det maa ikke glemmes, at italienske Sømænd paa ingen Maade er højt lønnede og med Hensyn til Løn ikke nær kommer paa Højde med deres Kammerater i de fleste andre europæiske Lande. Saavidt vi kan se, er kun de franske og de belgiske Sømænd daarligere betalt end de italienske. I Danmark lønnes en Matros med 182 Kr. om Maaneden, i Italien er den tilsvarende Løn 88 Kr., i Danmark faar en Fyrbøder 186 Kr. i Løn, i Italien 94 Kr., en Førstemester faar 675 Kr. i Danmark og i Italien 251 Kr. og saaledes helt igennem.

Som bekendt er der i Norge oplagt henad 300,000 Tons Skibe i Øjeblikket eller omtrent dobbelt saa meget som i Danmark og Sverige tilsammen. Denne store Oplægning drøftes selvfølgelig stærkt, og en Reder i Bergen, der i mange Aar har anvendt Skibe af en Tonnage paa 12—2400 Tons d.w., er af den Mening, at Forholdet i høj Grad skyldes den udenlandske Konkurrence, særligt den tyske. Han har gennem sine Skibsførere faaet konstateret, at de tyske Skibes Driftsudgifter kun er omtrent halvt saa høje som de norske. Hyrekontoen for en norsk Baad paa 1500 Tons andrager mellem 42 og 43,000 Kr. om Aaret, og Forskellen mellem dette Beløb og det tilsvarende tyske er saa stor, at den udgør et tilfredsstillende Overskud paa et Skib af den nævnte Størrelse. Som et Eksempel nævnes, at en norsk Styrmand har 320 Kr. i maanedlig Løn, medens hans tyske Kollega kun har 160 Rmk., og Forholdet er det samme for alle Lønningerne.

### SØMANDSKONFLIKTEN I NORGE

Rigsmæglingsmanden har i Lørdags taget Konflikt mellem Norges Rederforbund og Norsk Matros- og Fyrbøderforbund op til Behandling. Da Forhandlingerne mellem Parterne er afbrudt og Pladserne opsagte, har Rigsmæglingsmanden nedlagt Forbud mod Arbejdsstandsning og oversendt Konflikt til Kredsmæglingsmanden, Borgmester Lie, Bergen, til Mægling.

Rigsmæglingsmanden finder ikke, der er nogen Anledning til at gribe ind i Anledning af, at Forhand-

lingerne med Maskinmestrene er afbrudt, saalænge der ikke er aaben Konflikt, hvis ikke begge Partier ønsker hans Bistand.

### TYSK ERSTATNING TIL NORGE

Efter hvad der meddeles officielt fra norsk Side vil de Krav, som den norske Regering gentagne Gange har gjort gældende og som gaar ud paa at faa Erstatning for de af Tyskland under Krigen trufne Forholdsregler, nu blive afgjort paa Grundlag af en venskabelig Overenskomst ved Betaling af et Beløb af 6.6 Millioner Rmk., som den norske Regering vil fordele blandt de invalide Sømænd og Familierne efter norske Sømænd, der mistede Livet paa Grund af Krigen.

I Norge hilser man det ved denne Overenskomst opnaaede Resultat med Tilfredshed, og Meddelelsen om Overenskomsten maa her i Landet modtages med Interesse, idet der ved den skabes et Præcedens, saaledes at ogsaa Danmark maa kunne regne med at faa Erstatning for de Tab af Menneskeliv, som den danske Sømandsstand havde som Følge af Krigen.

### OPLÆGNINGERNE

Som forudsagt i sidste Uge er Stigningen i Oplægningerne bleven fortsat. Den 31. Januar var der af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Skibe oplagt ialt 40 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 42,971 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 61,913 Tons. Ugen i Forvejen androg den oplagte Tonnage 35 Dampskibe med en samlet Bruttotonnage af 37,346 Tons og en Dødvægttonnage af 53,818 Tons.

Det stadig lige elendige Fragtmarked giver desværre ikke meget Haab om, at Stigningen i Oplægningerne vil standse foreløbig, og i Norge og Sverige er Oplægningerne endnu større. I Norge passerede den oplagte Tonnagemængde allerede for en Uge siden 300,000 Tons d.w. og samtidig androg den for Sveriges Vedkommende ca. 100,000 d.w.

### NYE FORSKRIFTER FOR PASSAGERDAMPERE I LISSABON

Fra den 15. Februar skal alle Passagerdampere lægge til ved Kaj i Lissabon. Undtagne fra denne Bestemmelse er kun Baade, der paa Grund af Pladsmangel ved Kajen, Storm eller for stort Dybtgaaende har faaet skriftlig Fritagelse derfra af Myndighederne. For Ind- og Udslibning af Passagerer betales 15 Escudos, og det samme Beløb betales for hvert Stykke Bagage, Haandbagage undtagen.

### PESTEN PAA DE CANARISKE ØER BREDER SIG

Der er i de sidste Maaneder forefaldet enkelte Tilfælde af Byldepest paa de Canariske Øer, og Patienterne er selvfølgelig i hvert enkelt Tilfælde blevet isoleret, ligesom Myndighederne iøvrigt har truffet de paakrævede Foranstaltninger til Forhindring af Udbredelse af Smitten.



I den senere Tid er Tilfældene imidlertid blevet hyppigere, og der foreligger fra de sidste Dage af Januar Meddelelse om flere nye Tilfælde af Pest, baa- de i Santa Cruz de Tenerifa, og i Las Palmas, Zone »Isleta« med dødelig Udgang.

Disse Tilfælde har foranlediget Myndighederne til at foretage energiske Foranstaltninger for at standse Epidemien og hindre en yderligere Udbredelse af Smitten.

#### ET FRANSK REDERILAANEFOND

Den Kendsgerning, at den franske Handelsflaade gaar tilbage, medens de konkurrerende Landes Flaade gaar frem, har medført, at den franske Regering har fremsat et Lovforslag om Oprettelse af en Rederilaanefond med billig Rente.

Forslaget gaar ud paa, at Finansdepartementet skal betale Halvdelen af Renten af de Penge, som laanes til Bygning af ny Tonnage, dog skal Laantageren under alle Omstændigheder betale mindst 4 Procent. Der skal aarligt kunne ydes Laan til et samlet Beløb af indtil 200 Mill. Frcs. og da Forslaget foreslaas at gælde for fem Aar, bliver den totale Laanesum, hvortil Rentenedsættelse kan opnaas, 1 Milliard Francs. Credit Foncier har paataget sig at skaffe den nødvendige Kapital.

#### NYBYGNINGER TIL D. F. D. S.

Det forenede Dampskibs-Selskab's Bestyrelse vedtog som bekendt for nogen Tid siden et stort Nybygningsprogram omfattende to Dieselmotorskibe, et til Aarhus-Ruten og et til Esbjerg—Parkeston-Ruten samt en Nybygning til Skandinavien—Amerika-Linien.

Paa et Bestyrelsesmøde forleden har man nu truffet endelig Beslutning om Bygning af de to førstnævnte Skibe. Som det var at vente vilde Nybygningen til Esbjerg—Parkeston-Ruten blive placeret ved Helsingør Skibsværft, og da de indhøstede Erfaringer med Hensyn til Dieselmotorskibe i Indenrigsfarten har været meget tilfredsstillende, er man ved Anskaffelse af nyt Skib til Aarhus-Ruten ogsaa gaaet over til Dieseldrift. Det nye Skib til denne Rute skal ligeledes bygges ved Helsingør Værft, og bliver noget større og udstyret med endnu bedre Passagerbequemmeligheder end paa den ellers fortrinlige Damp- per »København«.

Baaden til Aarhus-Ruten skal allerede leveres medio December i Aar, og Parkeston-Baaden i Foraaret 1928.

### FINSK HØJESTRETS DOM

Finlands Højesteret har i disse Dage afsagt en Dom, der er af vidtrækkende Betydning for de Redere, der driver Skibsfart paa finske Havne.

Der har som bekendt ofte været Strid mellem Trælastekportører og Skibsførere om, hvorvidt de sidstnævnte var berettigede til i Konnossementet at gøre Paategning angaaende Krav om Overliggedagspenge eller angaaende Tømmerets Kvalitet. Afskiberne har i saadanne Tilfælde ofte nægtet at udklarere Skibet, før Kaptajnen udfærdigede rene Konnossementer, og de støttede sig til de gældende Bestemmelser, hvorefter kun Afskiberen kan klarere den udgaaende Last. Skibet har i saadanne Tilfælde været nødsaget til at blive liggende i Havn med Lasten, indtil der var opnaaet Enighed, eller ogsaa har Lasten maattet losses igen. Det har hidtil været umuligt at afgøre, om Kaptajnen i saadanne Tilfælde var berettiget til at betragte Certepartiet som brudt, losse Lasten og forlange Erstatning for det lidte Tab, men ved den nu afsagte Højesteretsdom er Skibsførerens Ret til at gøre Paategning af Konnossementet blevet fastslaaet. Det Tilfælde Afgørelsen drejede sig om var følgen-

#### DEN DANSKE UGE I STOCKHOLM

Anledning af den danske Uge i Stockholm har det store Stockholms-Blad »Dagens Nyheter« for at fremme Forstaaelsen mellem det danske og det svenske Folk og knytte de kulturelle Baand mellem de to Lande fastere, udsendt et meget smukt og fyldigt »dansk Nummer«, der i Tekst og Billeder bringer Skildringer af dansk Kultur og Folkeliv. Hele Forsiden optages af et stort farvelagt Billede fra Gammel Strand med Kanalen, og Teksten indledes med en Novelle af Harry Søiberg, »Fru Dahls Tusind-aarsrige«, hvorefter der fortsættes med Artikler om dansk Kunst og Literatur, Store Nordiske Telegraf-Selskab og Østasiatisk Kompagni i Tekst og Billeder og med Portrætter af Skaberne af de to Verdensforetagender, og ind imellem finder man en Række livlige og interessante Interviews og Causerier om Danmark og danske.

#### DE FORENEDE VAGTSELSKABER

Anledning af, at det den 1. Februar var 10 Aar siden Grundlæggelsen af De Forenede Vagtselskaber fandt Sted, har Selskabet begyndt Udgivelsen af et overordentlig smukt Blad, »Vægterne«. Bladet redigeres af Redaktør C. A. Clemmensen. Nr. 1 af Bladet indeholder Artikler af Redaktør Clemmensen og af Forfatteren Harald Tandrup samt en moderne Vægtersang af Axel Juel og endelig et Interview med Politifuldmægtig Carstensen i Aalborg om Vægternes Betydning for den enkelte Borger og for Samfundet.

#### SVINGNINGERNE I SKIBSPRISERNE SIDEN 1914

Nedenstaaende Oversigt viser Svingningerne i Skibspriserne siden 1914. Priserne gælder for nybyggede Dampere paa ca. 7,500 Tons d.w.

Aar	Pris i Pund Sterling
1914	42,500
1915	82,500
1916	187,500
1917	165,000
1918	169,000
1919	195,000
1920	259,000
1921	64,000
1922	62,000
1923	62,000
1924	60,000
1925	55,500
1926	52,500
1927	63,000

Prisen for en ny 7,500 Tons Dampere er saaledes omtrent 50 pCt. højere nu end i 1914.

de: Et finsk Trælastfirma indladede ifølge Certeparti 94 Stds. førsteklases Trælast i en Dampere i Kotka. Efter at Indladningen var begyndt, forlangte Kaptajnen i Konnossementet at indføre en Paategning om, at Tømmeret delvist var beskadedet. Dette vilde Firmaet ikke gaa med til og nægtede at udklarere Ladningen, før Kaptajnen udfærdigede et rent Konnossement. Kaptajnen nedlagde derefter Søprotest, lod Ladningen losse og sejlede bort for at søge en ny Last.

For forsinket Leverance og fornyet Afskibning blev Afskiberen senere nødsaget til at betale en betydelig Skadeserstatning og forlangte i den Anledning 150,000 Fmk. og 300 Pund Sterling refunderet af Rederiet. Dette protesterede mod Kravet, paabe- raabte sig Søprotesten og krævede af Afskiberen £419.10.0 og 36,072 Fmk. for Omkostninger i Forbindelse med Kontraktbruddet. Raadhusretten i Kotka ligesom ogsaa Hovretten har tidligere afvist Afskiberens Krav og paalagt ham at udbetale Rederiet den forlangte Erstatning, og nu har altsaa ogsaa Højesteret givet Rederen Medhold.

## S Ø F O R H Ø R

Dampskibsselskabet »Heimdal«s Damper »Vera« strandede som bekendt paa den bornholmske Kyst ved Teglkåas den 10. Januar og blev først en Uge senere bragt flot af Svitzer og senere bugseret til Helsingør Værft.

Ved Søretten i Helsingør er nu afholdt Søforhør, hvor Skibets Fører, Kaptajn Kolster først afgav Søforklaring. Kaptajnen forklarede, at 2. Styrmand var paa Broen, da Ulykken skete. Det var klart, da Kaptajnen kom paa Dækket, men der stod lidt Randdis inde over Kysten. Første Gang lykkedes det Skibet at komme af Grunden, men Strøm og Sø satte atter Skibet paa Grund. Kaptajn Kolster var sikker paa, at Kompasset var i Orden, idet det var prøvet paa Turen gennem Sundet, og det var Kaptejnens Mening, at Ulykkens Aarsag var de magnetiske Forstyrrelser ved Bornholm, som har drejet Kompasset og ført Skibet ud af dets Kurs. I Teglkåas havde man fortalt Kaptajnen, at der i de senere Aar var strandet ikke mindre end 10 Dampere paa det samme Sted, hvor »Vera« stod. Hvad der ogsaa bestyrkede Kaptajnens Formodning om de særlige magnetiske Forhold er, at da »Vera« stod fast, kom en anden Damper styrende direkte ind paa Kysten, og først i sidste Øjeblik drejede Damperen af og undgik at tage Grunden.

Styrmandens Forklaring bekræfter ligeledes den fremsatte Formodning om de magnetiske Forstyrrel-

ser. Under Forhøret forklarede Styrmand V. F. Møller, at han havde overtaget Vagten Kl. 4 om Morgen med Ordre fra 1. Styrmand til at styre Øst til Nord, og naar Skibet havde tilbagelagt 15 Kvartmil, da varsko Kaptajnen. Han havde ikke været af Broen et eneste Øjeblik og havde jævnlige kontrolleret Kursen, men da Skibet stødte, var der kun forløbet de 13 Kvartmil. Vejret var sigtbart, men det havde regnet en halv Times Tid, og naar han først 5 Minuter før Strandingen havde observeret Land, var det paa Grund af Regndisen, der stod ind over Kysten. Alle rede inden Udkiggen varskoede, havde Styrmanden slaaet fuld Kraft Bak til Maskinen.

Rorgænger og Udkigsmand var ganske i Overensstemmelse med Styrmanden, og alt taler saaledes for, at de tidligere observerede magnetiske Forstyrrelser ved Bornholm er Aarsag til Strandingen.

Assurandørernes Repræsentant, Kaptajn Fabricius, udtalte under Forhøret, at han havde talt med en Marineofficer om dette Forhold, og denne havde meddelt, at der udgik magnetiske Forstyrrelser fra Bornholm, men dog havde han aldrig hørt om en Divergens paa 2 Streger. Det var jo iøvrigt ejendommeligt, at de mange Strandinger, der sker paa Bornholm, alle finder Sted paa Vestsiden af vestlig kommende Skibe — og Strandingsstedet er altid beliggende mellem Helligpeder og Rønne.

## SKIBSBYGNINGEN I 1927

Løbet af Aaret 1927 blev der, efter hvad Lloyd's Register meddeler, i hele Verden søsat ialt 802 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 2,285,679 Tons, af hvilke 1,225,873 Tons byggedes i Storbritannien og Irland og 1,059,806 i andre Lande. Produktionen i Storbritannien og Irland androg 53,6 pCt. af den samlede Produktion. Andre Lande, der er førende paa Skibsbygningens Omraade byggede:

	Tons
Tyskland .....	289,622
U. S. A. ....	179,218
Holland .....	119,730
Italien .....	101,076
Danmark .....	72,038
Sverige .....	67,361

Sammenlignet med 1926 er der en Stigning i Verdensproduktionen paa omtrent 611,000 Tons. I Storbritannien og Irland androg Stigningen 586,305 Tons af søsat Tonnage, i andre Lande ialt 24,397 Tons. Sammenlignet med Rekordaaret 1919, da der søsattes ialt 7,145,000 Tons i hele Verden, viser Tallet for 1927 den enorme Nedgang af 4,860,000 Tons.

Søsætningerne i 1927 omfatter 114 Skibe paa over 6,000 Tons hvert, og 19 af disse Skibe var paa over 10,000 Tons og 9 Skibe paa 15,000 Tons og derover. De største Skibe, der blev søsat i Storbritannien i 1927 var Turbinedamperne »Duchess of Atholl« paa 21,500 Tons og »Orford« paa 20,000 Tons. De største Skibe, der blev søsat i andre Lande var »Cap Arkonik« paa 27,561 Tons, bygget i Tyskland, og »Conte Grande« paa 22,800 Tons bygget i Italien samt »California« paa 22,000 Tons bygget i U.S.A. Der søsattes i Aarets Løb 38 Skibe med en samlet Tonnage af omtrent 336,000 Tons, der forsynes med Damp-turbiner, og Tonnagen af nybyggede Skibe, der bliver drevne af Motorer, andrager omtrent 864,000 Tons; medens Motorskibstonnagen i Storbritannien og Irland, bygget i 1927 andrager 29,1 pCt. af den dér søsatte Tonnage, andrager den tilsvarende Procentdel i andre Lande under et næsten 50 pCt. Det kan samtidig fremhæves, at omtrent 470,000 Tons

af den samlede Dampskibstonnage, der blev søsat i Verden i Aarets Løb, 1,375,828 Tons, indrettedes til Brug af flydende Brændsel, saaledes at kun 905,000 Tons af den samlede søsatte Tonnage udelukkende er afhængig af Kul som Drivkraft.

I Aarets Løb har der været en stadig Stigning i Skibsbygningen. Ved Aarets Begyndelse androg den under Bygning værende Tonnage 1,933,000 Tons, medens den ved Slutningen af December androg 3,119,000 Tons, en Stigning paa 1,186,000 Tons, af hvilken 820,000 Tons falder paa Storbritannien og Irland og 366,000 Tons paa andre Lande.

## Verdenstonnagen

Det kan i denne Forbindelse være af Interesse at sammenligne Verdens Handelstonnage i 1914 med de sidste til Raadighed værende Tal. Ser man bort fra Sejlskibe og Trædamperne i Betragtning af den forholdsvise ringe Betydning, de har for den internationale Handel, androg Bruttotonnagen af søgaaende Damp- og Motorskibe af Jern eller Staal i Juni 1914 42,514,000 Tons, medens Tallet i Juni 1927 var 59,688,000 Tons, altsaa en Stigning paa over 17 Millioner Tons.

Der har fundet en bemærkelsesværdig Forandring Sted i den samlede Tonnage af nogle Typer af Skibe, der er indbefattede i de ovennævnte Tal. Af Tankbaade var der for Eksempel i 1914 ialt 1,479,000 Tons, medens der nu er en Tanktonnage af 5,916,000 Tons. Af Motorskibe var der i 1914 kun 234,000 Tons, nu andrager denne Tonnage 4,271,000 Tons, indbefattet Skibe med Hjælpemotor. Der har ogsaa fundet en stor Omvæltning Sted med Hensyn til den relative Benyttelse af Kul og Olie som Brændsel for Skibene. I 1914 var der en Dampskibstonnage paa 1,310,000 Tons, der var indrettet til Oliefyring, medens Tallene for 1927 viser omtrent 18½ Million Tons.

Af den samlede Tonnage, der er søsat i de sidste 15 Aar, er 62,8 pCt. klassificerede hos Lloyd's.

## REDERILAANEFOND OG STATSSUBVENTION

Nu da Spørgsmaalet om en Forøgelse af Rederilaanefonden er blevet forelagt Rigsdagen, udtaler Sv. Fl., kan det være paakrævet at korrigere den i Udlandet herskende Misforstaaelse, at Rederilaan er ensbetydedende med Subvention. De forholdsvis ubetydelige Beløb, som Staten betaler i Subvention, gaar til Passagerlinjerne paa Finland, Riga og Frederikshavn. Til Finlandslinjen, som opretholdes i Samarbejde med finske Rederier, betaler den finske Stat et endnu større Beløb, og i Subventionen af Frederikshavnslinjen deltager den danske Stat. Iøvrigt nyder svensk Skibsfart ingen som helst Statsstøtte og indtager i Trafikken paa Sverige ikke en mere begunstiget Stilling end den udenlandske.

Rederilaanefonden fungerer som enhver anden Skibshypotekbank, blot med den Forskel, at den førstnævnte har langt strængere Laanebestemmelser og kr. .ver større Sikkerhed, og Renten af Laanene er højere end Staten selv maa betale af de i Fonden anbragte Midler.

Til Sammenligning kunde man nævne, hvorledes de af U. S. Shipping Board købte Skibe begunstiges i Konkurrencen med andre Landes Skibe. Firmaet Moore & McCormack overtog til sin Trafik paa Skandinavien ialt otte Baade, af hvilke seks er paa 8—9,000 Tons. Disse Baade købtes for en Pris af 35,000 Dollars pr. Baad, hvilket for de seks nævnte Baade er ensbetydende med en Subvention paa henad 1½ Million Dollars. Desuden har Baadene et Postbidrag fra U. S. A., det vil sige ikke en almindelig Betaling for Postbesørgelse, men et bestemt Beløb for hver tilbagelagt Mil, og endelig faar Linjen Støtte til sin Forsikring af Skibene af Shipping Board. Mod en

saadan statsunderstøttet Skibsfart maa de uden tilsvarende Fordele arbejdende europæiske Linjer paa Amerika konkurrere.

Der er al Grund til at holde Øje med de Metoder, som de subventionerede amerikanske Rederier anvender, og hvorved de søger at underlægge sig Trafik, som med Besvær og Udgifter er oparbejdet af andre. I den engelske Fagpresse er der nylig bleven anført et godt Eksempel paa en saadan Fremgangsmaade.

De britiske Cunard, Rochlebank og Ellerman Linjer transporterer aarligt ca. 650,000 Tons Jute fra Calcutta til de Forenede Stater. The Roosevelt Steamship Company, der driver en Del af Shipping Boards Baade, krævede at faa Del i denne Transport, men dette Krav blev afvist af de britiske Rederier, saa meget mere som Roosevelt-Baadene indirekte deltager i Jute-Transporterne. Den 1. Januar nedsatte Shipping Board derefter Fragterne for Jute og lignende Varer fra Calcutta til Boston og New York fra 35 til 25 Cents pr. 100 lbs. og har erklæret at ville gaa endnu lavere om fornødent. Det sidste Træk i Kampen med de britiske Rederier er, at Shipping Board har sat 12 Baade i Fart ogsaa mellem Indien og Gulfhavnene.

Hvis Shipping Board skulde udvikle denne Metode yderligere og med en fyldt Statskasse i Ryggen uden Vederlag tiltvinge sig Dele af en af andre oparbejdet Virksomhed, er det paa Tide at passe paa. Man maa ikke glemme, at de lave Fragter, som Amerikanerne kan tilbyde, kompletteres af de amerikanske Skatteydere og ikke er baserede paa sund Skibsfarts-Økonomi.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

I følge en til Udenrigsministeriet fra det danske Generalkonsulat i Danzig fremsendt Statistik over det forløbne Aars samlede Trafik over Danzigs Havn indgik der i Aarets Løb 6950 Skibe med tilsammen 3,899,854 N.R.T. mod 5967 Skibe med 3,432,480 N.R.T. i 1926.

Der udgik i samme Tidsrum 6942 Skibe med tilsammen 3,932,577 N.R.T. mod 5903 Skibe med 3,395,840 N.R.T. i 1926.

Af de i Aarets Løb indgaaede Skibe indgik 3684 Skibe med tilsammen 2,216,989 N.R.T. i Ballast, i 1926: 3783 Skibe med 2,276,258 N.R.T., medens 804 Skibe med 384,927 N.R.T. udgik i Ballast, i 1926: 559 Skibe med 191,869 N.R.T.

Den danske Tonnage staar med 982 Skibe med 706,587 N.R.T. som Nr. 3 efter Tyskland med 2106 Skibe med 974,428 N.R.T. som Nr. 1 og Sverige med 1563 Skibe med 813,926 N.R.T. som Nr. 2. De tilsvarende Tal for 1926 var: Danmark 942 Skibe med 695,252 N.R.T., Tyskland 2090 Skibe med 908,206 N.R.T. og Sverige 1330 Skibe med 768,527 N.R.T.

De regelmæssige danske Ruter paa Danzigs Havn er: Baltic-America Line (Ø. K.) har med to Océandampere en direkte Forbindelse Danzig-Halifax-New York. Det Forenede Dampskibsselskab benytter til regelmæssig Fart dels s.s. »Niels Ebbesen«, som c. 3 Gange maanedlig bringer Udvandrere med Skandinavien Amerika Linien herfra til København, og som desuden besørger Passager- og Godstrafik mellem Danzig og København, dels s.s. »I. C. Jacobsen«, som afgaar hver Tirsdag fra København til Danzig og hver Lørdag fra Danzig til København ligeledes saavel med Passagerer og Gods. Endelig har Det Forenede Dampskibsselskab en 10-12 Dages Forbindelse Danzig-Manchester-Liverpool-Swansea og en 8-10 Da-

ges Forbindelse Danzig—de franske Havne til Bordeaux. Fremdeles har Rederiet Oscar Ovesen, København, med s.s. »Niord« en regelmæssig ugentlig Forbindelse Danzig-København-Aarhus, eventuelt andre danske Provinshavne.

En Fortegnelse over den indgaaede Trafik fordelt efter Flag sammenlignet med 1926 følger nedenstaaende:

Nationalitet	1926		1927	
	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage
Amerika . . . . .	4	12,662	5	12,930
Belgien . . . . .	15	5,309	33	4,706
Brasilien . . . . .			1	586
Danzig . . . . .	478	103,075	633	129,559
Danmark . . . . .	942	695,252	982	706,587
Tyskland . . . . .	2090	908,206	2106	971,428
England . . . . .	281	332,456	340	405,000
Estland . . . . .	33	10,323	37	14,999
Finland . . . . .	78	45,272	62	62,111
Frankrig . . . . .	79	81,710	92	101,950
Grækenland . . . . .	7	13,707	11	10,983
Holland . . . . .	74	37,326	72	36,928
Irland . . . . .	1	175		
Italien . . . . .	17	41,158	22	53,290
Jugoslavien . . . . .			4	8,179
Japan . . . . .			1	4,254
Lettland . . . . .	135	104,580	195	158,894
Lithauen . . . . .	11	4,375	9	3,223
Norge . . . . .	303	211,652	383	235,629
Østrig . . . . .	1	260	20	2,663
Polen . . . . .	80	41,491	361	143,679
Portugal . . . . .			2	2,861
Rumænien . . . . .			3	306
Rusland . . . . .	5	8,139	4	7,437
Sverige . . . . .	1335	768,530	1563	813,926
Spanien . . . . .	2	3,896	3	4,353
Tyrkiet . . . . .	1	2,926	2	48
Czekoslovakiet . . . . .			4	336
			5967	3432,480
			6950	3899,854

## ISAFGIFTEN I FINLAND

Sveriges Rederforening har i et Cirkulære henledt sine Medlemmer Opmærksomhed paa, at Paragraf 3 i den finske Forordning af 10. November 1922 angaaende Isafgift ved en ny Forordning af 11. Februar 1927 er blevet ændret og nu lyder saaledes:

Isafgift betales med 4 Fmk. pr. Registerton af Skibets Nettotonnage.

For Skibe, der er forstærkede for Sejlads i Is i Overensstemmelse med de fastsatte Regler, og som er godkendte for Vintersejlads, udgør Isafgiften 1 Fmk. og for Skibe, der ikke er forstærkede for Sejlads i Is, men dog er godkendte for Vintersejlads 2 Fmk. pr. Netto Registerton.

Krav om en saadan Nedsættelse af Isafgiften, som omtales i det sidstnævnte Tilfælde, skal fremsættes ved Skibets Klarering, og der bør tillige til Støtte for Kravet fremsættes en saglig og for den paagældende Vinterperiode gældende Redegørelse angaaende de Forhold, der indvirker paa Afgiftens Beløb, alt under Risiko af, at fuld Afgift ellers opkræves uden Ret til Tilbagebetaling.

I denne Forbindelse meddeler Rederforeningen, at Søfartsstyrelsen i Finland har trukket følgende Grænser mellem de forskellige Grupper af Skibe, der betaler Isafgift:

*Gruppe 1*, for hvilke Isafgift betales med 1 Fmk. pr. Netto Registerton, og hvorunder hører Skibe som staar i højeste Klasse i følgende Klassifikations-Selskaber: Lloyd's Register of Shipping, British Corporation, Germanischer Lloyd, Bureau Veritas, Det Norske Veritas og American Bureau of Shipping, samt desuden Skibe der ifølge Besigtigelsesmandens Undersøgelse er tilfredsstillende forstærkede i Stævn og agter for Forcering af Is samt paa Siderne mod Pres og Skruning af Isen.

*Gruppe 2*, for hvilken Afgiften udgør 2 Fmk. pr. Netto Registerton, og til hvilken regnes Skibe, der staar i højeste Klasse i et af de ovennævnte Klassifikations-Selskaber.

*Gruppe 3*, for hvilken Isafgiften udgør 4 Fmk. pr. Netto Registerton og hvortil henføres alle de Skibe, som ikke omfattes af Grupperne 1 eller 2.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, 31. Januar 1928.

Raterne for Kul ud til La Plata/Middelhavet er beræstede og i Stigning, men, i Betragtning af de elendige hjemgaaende Markeder, endnu altfor daarligere. Siden den 2/3. Januar iaar er der en Opgang paa sølle 9d. à 1/- til La Plata-Havnene, medens Kornraterne er faldet med godt og vel 5/- pr. Ton, og efterhaanden som Markedet gaar tilbage, introduceres flere og flere ugunstige Certepartibetingelser. Centrocon-Certepartiet har alle Daget været et 100 pCt. Befragterdokument, og de 4—6 Befragtere, som behersker Markedet, forstaar paa en særegen Maade at arbejde i fælles Interesse, hvorimod Majoriteten af de Redere, som fra Tid til anden gaar ind for La Plata, ikke tager det saa nøje, naar bare Raten konvenerer, og er endnu mindre opmærksomme paa Betingelserne i et faldende Marked, naar det gælder at redde Skindet for enhver Pris. En Fagforening, med Bøder og Eksklusioner efter bedste Forbillede, kunde maaske her være paa sin Plads!

I de nordamerikanske Markeder koncentrerer Interessen om Sukkerlasterne fra Cuba og San Domingo. Europa har købt et større Kvantum, som skal indtages i de kommende Maaneder, og en af de sidste Afslutninger: 9000 Tonner pr. 20/2-10/3, til 16/6d., U.K., 16/3d. Kontinentet, 16/- Antwerpen, 10ver godt. Fra Australien/Pacific/Sortehavet er der intet Marked at tale om. Australia Befragternes Idé er kommet ned i 30/-, 31/3d.; men heldigvis rapporteres ingen Slutninger til disse Rater, som ikke engang dækker Udgifterne. I forrige Uge sluttedes til 35/- for 5/7000 Tonnere, 33/9d. 9000 Tonnere.

I Nord-Østersøen ser det ikke godt ud, og Oplægningerne stiger daglig.

## TRÆLASTMARKEDET

5/8000 Fv. Pulpwood, Afskibning pr. Juni/November, Leningrad/Rotterdam-Emden eller Velsen, er taget ud af Markedet til 33/-, med 4/- Lastning, Hfl. 2.75 Losning. 4000 Fv. Pulpwood, Leningrad/Barrow, 49/-, 4/ Lastning, c.r.Losning. 15.000 Fv. Pulpwood, Yxpila/Björkö-Rotterdam udbydes ã Hfl. 20/20½. 12.000 Fv. Leningrad/Calais, 33/-, Rouen 34/-, f.o.b. 3/- Losning. For D.B.B. til U.K. er atter sluttet nogle enkelte Partier til de samme Rater som sidst og:

480 Std. Raumo/Antwerpen, ult. Maj 36/6d., 700 Std. Björkö/Antwerpen, Juli 38/-, 700 Std. Björkö/Vilvorde, f.o.w. 37/.

## KUL, KOKS ETC.

Uden Forandring til det bedre. Koks fra London, som i forrige Uge betalte 8/- 8/1½d., er nu sluttet til 7/6d. (tysk Baad). Kullaster offereres meget sparsomt fra U.K., og Danzig-Lasterne finder Aftagere til reducerede Fragter.

Coasting & Bay »easier« med indskrænket Efter-spørgsel.

## MIDDELHAVET

er endnu gennemgaaende fast, men Ordrene færre. Wales/Genoa er gjort til 8/6d. for 7/8000 T., 9/5/5500 T., Wales/Pt. Said-Alexandria 10/6d., 6/7000 T.; 11/7½d. 3100 T.; Dakar 8/3d., Barcelona 11/-, Venice 10/9d., 11/6d.; Tyne/Marseille, 4200 T. 8/7½d., Dunston/Venice, 6800 T. 11/6d.; Oran 7000 T., 7/6d.; Genoa range, 5000 T. 8/6d.; Algiers 2500 T. 8/6d.; Alexandria 3800 T. 10/9d.

Alle hjemgaaende Noteringer uforandrede, daarlige, og flere af de vigtigste Markeder, især Sortehavet, har ikke en eneste Ordre.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Kornbefragtning repræsenteres ved en eneste Slutning: Range/Grækenland, 3/9d. én, 3/10½d. to Lossehavne. Kul Hampton Roads/Montevidoe eller La Plata er gjort til \$3.10, Gulfen/Murmansk 9¼ c. pr. cbf., Gulfen/Bombay 65 c. pr. 100 lbs.; Gulfen/Danmark \$5.45 Oliekager, 2 Laste-, 4 Lossehavne. Gulfen/Sydafrika 30/-, Asfalt; Gulfen/Buenos Aires 136/3 pitchpine. Cuba har taget:

4800 T. Kontinentet 16/-, 6000 T. U.K.Cont. 16/-, 8000 T. U.K. Cont. 16/9d., 9000 T. U.K. 16/6, Cont. 16/3, Antwerpen 16/-, og San Domingo/U.K. Cont.: 17/6, Option St. John eller Halifax 15 c.

Noteringerne fra Pacific til U.K. Cont., Marts Lastning, ligger nu under 30/-.

## SYDAMERIKA

Wales/La Plata er fastere med op til 11/9d. betalt for Buenos Aires, 12/3 Villa Constitucion, 12/9d. Rosario; men det kan tiltrænges, og 15/- 16/- burde snarere betales under de nuværende Forhold. De sidste Afslutninger fra Floden er gjort til stadig reducerede Rater, saaledes:

5500 T. San Lorenzo/U.K. Cont., Marts, 22/6d. 7000 T. San Lorenzo/A/H range, 19/6, A/R 19/-, 2/6d. min-

## POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Havn er der ifølge derom modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg i Løbet af December Maaned udført ialt 353,453 Tons Kul, deraf til Danmark 133,856 Tons, mod 346,090 Tons, deraf til Danmark 99,118 Tons i November Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Danmark .....	133,856
Sverige .....	118,779
Letland .....	33,527
Norge .....	28,951
Frankrig .....	20,351
Italien .....	6,777
Finland .....	5,450
Lithauen .....	5,303
Estland .....	1,443
Tyskland .....	1,016
	<u>353,453</u>

Det vil bemærkes, at Eksporten til Danmark i den forløbne Maaned er steget overordentligt, nemlig fra c. 99,000 Tons til næsten 138,000 Tons eller 38 pCt., hvorved Danmark er naaet op som den største Aftager af de udførte Kul, medens Sveriges Indførsel er gaaet ned fra ca. 131,000 Tons til 119,000 Tons. Udførselen til de øvrige Lande har ikke forandret sig i nogen væsentlig Grad.

### TANKSKIBENE

Den 1. December 1927 var der i hele Verden 1,173 Tankskibe med en samlet Bruttotonnage af 9,27 Millioner Tons. Af disse Skibe ejede U.S.A. 402 med en samlet Tonnage af 3,76 Millioner Tons. Siden Tiden før Krigen er Verdensflaaden af Tankskibe blevet mere end firedoblet, idet der i 1913 var ialt 335 Tankskibe med en samlet Tonnage af 2,16 Millioner Tons, af hvilke 52 med en samlet Tonnage af 280,551 Tons var amerikanske. Under Bygning er der i Øjeblikket 143 Tankbaade med en samlet Tonnage af 1,39 Millioner Tons.

## POLSKE KUL OVER GDYNIA

I December Maaned er der ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik eksporteret 100,561 Tons Kul fra Gdynias Havn mod 86,121.5 Tons i November Maaned.

Udførselen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Sverige .....	60,762.5
Danmark .....	16,667.5
Norge .....	14,116.5
Finland .....	4,715.0
Estland .....	3,592.5
Memel .....	707.0
	<u>100,561.0</u>

(Fragtmarkedet fortsat.)

dre for Komplettering B.A./La Plata, 5/25. Febr. 7000 T. Santa Fé/U.K. B/H 22/3, A/R 22/-, 1/15. Febr. 5000 T. Santa Fé/U.K. 24/3, 1/20. April. 7200 T. San Lorenzo/U.K. 21/6d., B/H 21/-, A/R 20/6, 5/20. Febr. 2/6d. mindre B.A. el. La Plata.

Chile har ogsaa været nedadgaaende.

8500 T. Galveston/Boston, \$5.

8000 T. Kontinentet 26/3, Spanien 27/3, Middelhavet 28/9, Alexandria 29/3.

### ØSTEN

Bønner fra Vladivostock lidt bedre: 33/- Rotterdam/Hamburg, Marts Annullering. Bombay/U.K. stadig 22/- 22/6d.; Burma/Antwerpen/Hamburg 26/3 Febr. 27/6d. Febr./Mars. Australien svagere; Noteringerne ligger omkring de 30/- fra Vesta Australien, og Tonnage siges at være fremme til 32/- 31/3. Majs, Sydafrika/

## RYGNING AF SKIBE I U. S. A.

Som bekendt blev Spørgsmaalet om Rygning af Skibe, der er tidsbefragtede, i sin Tid af Appellationsretten i U. S. A. afgjort i Redernes Favør, og en Anmodning, som Befragterne indsendte om at faa Sagen prøvet ved Staternes Højesteret, blev senere afslaaet, saaledes at Appellationsrettens Kendelse staar ved Magt.

The Baltic and International Maritime Conference har imidlertid nu faaet Meddelelse om, at de amerikanske Befragtere søger at komme udenom denne Afgørelse ved at forlange indsat i Tidsbefragtnings Certepartierne en Klausul gaaende ud paa, at al Rygning er for Redernes Regning, og Conferencen udtaler i den Anledning i et nylig udsendt Cirkulære, at det selvfølgelig er af den største Betydning, at Rederne holder sammen og kategorisk nægter at tidsbefragte deres Skibe, naar Certepartiet indeholder den Betingelse, at Rygning af Skibene sker for deres Regning, idet det vil blive meget vanskeligt at slippe af med denne Klausul, saafremt den først er kommet ind i Certepartiet.

## POLENS KULEKSPORT I DECEMBER 1927

Tallene for de fra Polen i December Maaned f. A. Eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande, var:

	December 1927 i 1000 Tons
Østrig .....	257
Ungarn .....	55
Sverrig .....	201
Danmark .....	141
Czekoslovakiet .....	92
Danzig .....	39
Letland .....	49
Jugoslavien .....	8
Svejts .....	12
Italien .....	36
Rumænien .....	9
Lithauen .....	4
Memel .....	5
Holland .....	—
Finland .....	11
Frankrig .....	22
Norge .....	42
England .....	—
Tyskland .....	1
Belgien .....	—
Rusland .....	—
Andre Lande .....	18
	<u>1,002</u>
Bunkerkul .....	26
	<u>1,028</u>

Det bemærkes, at det endnu ikke er offentliggjort over hvilke Havne de paagældende Kvanta Kul er eksporteret.

U.K. Cont. er igen gjort til 22/-. Kul Durban/Bombay 11/-.

### TIME-CHARTER

Det vestindiske Marked lader ikke til at kunne blive bedre. — 3200 T., bygget 1924, har faaet \$1.55, 3 Maaneder. 3100 T., bygget 1920, har faaet \$1.20, en Rundrejse, men for ældre 3000 Tonnere indikeres ikke over \$1.05 \$1.10, en Rundrejse, \$1.10/1.20, 3 Maaneder. Voyage across, 4050 T., Lev. Gulfen, \$1.50.

Pacific Trade, Lev. Hampton Roads, Tilbag-Lev. North Hatteras, 85 cents, 7000 T., en Rundrejse; 80 c. 7300 Tonner.

Enkelte Trælastimportører paa Kontinentet og i U.K. søger gode Trælastbaade fra 600 Std. op til 17/1800 Fv. for 4/6 Maaneder, men Befragternes Idé om Raten er meningsløs lav.

## LIVLIG VIRKSOMHED PAA DE DANSKE VÆRFTER

Den danske Skibsbygningsindustri er for Tiden i fuld Virksomhed. Alle Værfter ligger med Ordre paa nye Skibe, og der er god Udsigt til, at der i den kommende Tid vil indgaa flere Bestillinger. Burmeister & Wain har naturligvis modtaget de fleste og største Ordre, men ogsaa Værfter som Helsingør Skibsværft, Nakskov Skibsværft og Odense Staalskibsværft har baade i dette og i det kommende Aar fuldt op at gøre med Nybygningsvirksomheden.

»Nationaltidende« giver en fuldstændig Oversigt over de Skibe, som enten er under Bygning eller skal bygges ved de danske Skibsværfter for indenlandsk eller udenlandsk Regning. Det drejer sig om Damp- og Motorskibe, baade store og smaa, lige ned til Automobilfærger. Blandt de kontraherede Nybygninger er en Del store Tankskibe, og det ser ud til, at Efterspørgselen efter denne Art Skibe stadig er stigende. Det er ikke alene her i Landet, at der bygges mange af disse Skibe, men overalt i Verden foregaar der en Kappelstrid om Erhvervelse af Tankskibe, som alle bygges med Dieselmotorer som Drivkraft.

**Burmeister & Wain**

Dette Værft har under Bygning til Skibsreder Klavenes, Oslo, et Tank-Dieselmotorskib paa 9200 Tons, hvori skal indsættes Dieselmotor paa 3000 H.K.

Et Fragt-Dieselmotorskib paa 3100 Tons til Dansk-Fransk Dampskibsselskab med Dieselmotorer paa 1200 H.K.

Skibsreder Ivar An. Christensen, Oslo, skal have tre Tank-Dieselmotorskibe, hver paa 4500 Tons, med Motorer paa 2700 H.K.

Skibsreder Klavenes, Oslo, et Tank-Dieselmotorskib paa 4350 Tons med Motor paa 2250 H.K.

»Steam Navigation Co.« i Sidney, Australien, et Fragt- og Passagerskib paa 500 Tons med Dieselmotor paa 340 H.K.

A/S. »Jelefjord«, Stavanger, et Tank-Dieselmotorskib paa 7900 Tons med Motorer paa 3150 H.K.

Dampskibsselskabet »Kap«, Sandefjord, et Tank-Dieselmotorskib paa 7490 Tons med 3000 H.K. Dieselmotorer.

Rederiet Fearnley & Eger, Oslo, skal have et Fragt-Motorskib paa 4450 Tons med 2850 H.K. Dieselmotorer.

Rederiet Grau Brothers, London, har bestilt Byggenumrene 552 og 553, begge Fragtskibe paa hver 4950 Tons med Dieselmotorer paa hver 3500 H.K.

Det danske Kulkompagni en Damper paa 3100 Tons med en Maskine paa 1250 H.K.

En Fragt- og Passagerbaad paa 2160 Tons til The Adelaide Steamship Co. i Adelaide i Australien med Dieselmotorer paa 1000 H.K.

Skibsreder A. P. Møller et Tank-Dieselmotorskib paa 8450 Tons med Motorer paa 2400 H.K.

Alt i alt har Burmeister & Wain saaledes 15 Skibe i Ordre, deraf kun et Dampskib.

**»Odense Staalskibsværft«**

Dette Skibsværft har under Bygning og i Ordre: To Tank-Dieselmotorskibe, hver paa 8300 Tons, til

Skibsreder A. P. Møller med Motorer paa henholdsvis 3200 og 3440 H.K.

Skibsreder Leif Høgh, Oslo, skal have et Tankskib paa 5900 Tons med Dieselmotorer paa 3000 H.K.

A/S. »Avenier«, Oslo, en Baad af samme Størrelse og ligeledes med Dieselmotorer paa 3000 H.K.

Skibsreder Fred. Olsen, Oslo, et Fragt-Dieselmotorskib paa 8550 Tons med Motorer paa 3600 H.K.

Skibsreder A. Klavenes, Oslo, 2 Dieselmotorskibe, hver paa 4650 Tons, og med Motorer paa 3000 H.K.

Odense Staalskibsværft har saaledes ialt 7 Skibe under Bygning og i Ordre.

**Nakskov Skibsværft**

Nakskov Skibsværft har følgende fire Skibe under Bygning og i Ordre:

Skibsreder Knut Knudsen, Haugesund, et Tank-Dieselmotorskib paa 9000 Tons med Motorer paa 3800 H.K.

Skibsreder A. F. Klavenes, Oslo, et Tank-Motorskib paa 10,000 Tons med Dieselmotorer paa 3800 H.K.

Dampskibsselskabet »Orient« skal have 2 Fragt-Dieselmotorskibe paa hver ca. 7000 Tons og med Motorer paa 2800 H.K.

**Helsingør Skibsværft**

Ved dette Værft faar A/S. »Damp«, Oslo, bygget et Tank-Dieselmotorskib paa 6000 Tons med Motorer paa 2800 H.K.

»Sveabolaget« i Stockholm en Dampbaad paa omkring 650 Tons.

A/S. »Standard« i Oslo en Fragt-Dieselbaad paa 6000 Tons med Motorer paa 3000 H.K.

»Sveabolaget« 2 Baade paa hver 1325 Tons med Dampmaskiner paa 1000 H.K.

Det forenede Dampskibsselskab 2 kombinerede Fragt- og Passagerbaade til henholdsvis Esbjerg—Parkeston-Ruten og København—Aarhus-Ruten, begge Dieselmotorskibe.

**Frederikshavns Skibsværft**

Frederikshavns Skibsværft har under Bygning et Fragt- og Passager-Dampskib til Ruten Frederikshavn—Læsø, samt en Automobil- og Passagerfærge til Ruten Hundested—Rørvig.

**Aalborg Skibsværft**

Paa Aalborg Skibsværft bygges et Tank-Dieselmotorskib paa 3100 Tons med Motorer paa 1350 H.K. til Skibsreder, Kaptajn Fritz Olsen, Oslo.

**Svendborg Skibsværft**

Endelig modtog Svendborg Skibsværft for kort Tid siden Ordre paa Bygningen af en Automobil- og Passagerfærge til Ruten Masned Sund—Gaabense.

Det samlede Antal Skibe, der saaledes er under Bygning eller i Ordre ved de danske Skibsværfter, er ialt 37 Motor- og Dampskibe. Skibene bygges under forskellige Klassifikations-Autoriteters Tilsyn, bl. a. »Lloyds«, »Norsk Veritas«, »British Corporation« og »Fransk Veritas«.

**BELGISK KAPITAL TIL EN LITHAISK  
HANDELSFLAADE**

Efter hvad der meddeles fra Kovno, har en Gruppe belgiske Finansmænd erklæret sig villige til at stille en Kredit paa 15 Millioner Lit til Raadighed for den lithauiske Regering til Bygning af en Handelsflaade.

**TREDOBLEDE AFGIFTER**

Den i Overensstemmelse med Sundhedsforskrifterne i franske Havne paa Skibe faldende Afgift er den 14. Oktober 1927 blevet forhøjet saaledes, at Afgiften for Skibe i uden-europæisk Fart fra og med nævnte Dag udgør 0.45 Frc. pr. Registerton mod tidligere 0.15 Frc. og for Skibe i europæisk Fart 0.30 Frc. pr. Registerton mod tidligere Frc. 0.10.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier — **Havneafgifter** (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Lods- og Bugserafgifter:** Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. 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 Fartøiets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — **Losning og Lastning:** Losning og Lastning besørages af her-værende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kræner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperro-ner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Spe- cielle Bassiner for Hyttefade. To mindre Skibsreparations- værkter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## 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, er fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. **Vand** 8 å 10 Øre Hektoliter. **Losning og Lading** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons, Privat Kran løften- de 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværter 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, ½ Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsver ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunden«. **Faste Takster.** **Bugsering** efter Aftale. **Ballastpenge** 4 Øre pr. N.R.T. **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **Vand:** I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 faste Kræ- ner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglnholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto- Register tonnagen. 16 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havne- væsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidst- nævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rutefar- tøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyriings- eller Motor- olie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind- drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. **Ingen Lodstvang.** Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderate. Der er Som- mer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 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 besørages Losning og Lading efter faste, af Mi- nisteriet 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, Ophalings- beddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, 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) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

## KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 735 m Bolværk med 8 m Vand og 1230 m Bolværk med fra 5—6 m Vand.

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

**Lods og Bugsering.**

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

**Ballastpenge** 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m<sup>3</sup>, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m<sup>3</sup>.

**Losning og Lastning**

besørages af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsespil m. m.

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

## NEXØ

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig Vande 1,9 m. **Havneafgift pr. Netto Ton** 35 Øre, Skibe, der indkommer for Kullorsyning, 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** besørages 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, Farvandene 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. Bugsering** ulønnet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. **Afg. Ballastafg.:** 4 Ø. pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,10 pr. Ton. **Losn. og Lastn.** besørages hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 750 m Kajmur med 7,5 m Vand og 300 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) Dybtgaaende. 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. m<sup>3</sup> leveret om Bord ved Bolværk.

**Losning og Lastning**

besørages ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkræn og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværk- steder, Køhalingsplads og Reparatørværksted.

## 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 Lodst- vng** uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste bil- lige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. Ti- den 2,50 pr. T. **Vand** til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskin- brug 2 Kr. pr. T. **Vand** + 1 Kr. hver Gang Slanger benyt- tes. **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.



## TYSK BUGSERBAAD SUNKET MED HELE BESÆTNINGEN

Tysk Bugserdamper »Albatros« er forleden med hele sin 12 Mands Besætning gaaet under i Nord-søen.

»Albatros« bugserede den norske Damper »Maurita« af Bergen, som den havde hentet i Gibraltar, hvortil Svitzers Bjergningsdamper »Freya« havde bragt den efter en Stranding. Turen var gaaet godt indtil i Lørdags, da »Albatros« gennem sin Radio meldte: Voldsom Orkan, høj Sø, snart kullæns, tiltrænger Hjælp. Orkanen fører Skibene Nord efter.

Foruden »Bugsier« i Hamburg, der straks afsendte en endnu større Bugserbaad »Max Berendt«, blev paa det norske Rederis Sigmund Sundes Foranledning afsendt den store norske Bjergningsdamper »Jason«, som Lørdag Eftermiddag stod ud fra Florø. Dette Skib har stadig udsendt Kaldesignaler paa »Albatros«, men det fik intet Svar.

Det Drama, der har fundet Sted i Nordsøen ud for den norske Kyst, blev først belyst ved, at den havarerede Damper »Maurita« uden Hjælp kom ind til Flemsjø, der ligger nord for Aalesund.

### Det havarerede Skibs Redning

Damperen »Maurita«, der er en Baad paa omkring 3000 Tons, havde kun en meget ringe Besætning, men det var dog lykkedes at bjærge Livet og deres Skib. Da den voldsomme Orkan brød løs var de to Skibe kun ca. 60 Sømil fra den norske Kyst. Orkanen førte stadig Skibene nord over, og Søen overskyllede hele Tiden Bugserbaaden. Natten til Søndag blev den slaet ned og forsvandt uden at der var Tale om, at man fra »Maurita« kunde yde nogen som helst Hjælp.

Nu laa »Maurita« alene, uden Radio og uden Damp. Ved Skibsraad blev man enige om at gøre Forsøg paa at faa Damp paa den havarerede Maskine, og i Løbet af et Døgn fik man den saa nogen-

lunde repareret, at man for langsom Fart kunde søge mod Land. De 6 Mand var Skibets Fører, Kaptajn Titland, to Styrmand og to Maskinmestre samt en Kok.

»Albatros« er gaaet ned med sine 12 Mand, og fra »Jason« kom Radio-Melding, der fortæller, at denne store Bjergningsdamper befinder sig langt til Søs vest for Aalesund, og at den under Uvejret med den voldsomme Sø lænser nord over. Endvidere meldes, at »Jason« har faaet en Del ovenbords Skade, men at alle Ombordværende er i Behold.

Det forliste Bugskib »Albatros« var paa 211 Tons og det var bygget 1891 i Hamburg. »Albatros« tilhørte »Nordischer Bergungs Verein«, Hamburg.

Føreren af »Maurita«, Kaptajn Titland, meddeler, at »Albatros« gik under Lørdag Eftermiddag Kl. 16. Skibene befandt sig den Gang 40 Kvartmil fra den norske Kyst. Det blæste en Orkan, og Søen var voldsom. Fra »Maurita« saa man »Albatros«, der befandt sig ca. 500 Meter fra dette Skib, dukke 3—4 Gange op mellem Søerne, hvorefter det pludselig forsvandt.

Bjergningsdamperen »Jason« naaede ind til Aalesund i Torsdags Middages. Mandag havde en Braad-sø knust Broen, Maskintelegraf, begge Kompasser og Lanterner og slaet Bunden ud af Motorbaaden. Stativet til den traadløse Telegraf blev ødelagt, og Skibet var den Nat uden Forbindelse med Omverdenen. Travajebaaden blev ogsaa ødelagt, og Ror-gængerer fik Ansigtet flænget af Glasskaar. Braad-søen var saa kraftig, at Midtskibsbygningen gav sig, og der skete ogsaa en Kortslutning, saaledes at der var mørkt overalt om Bord. Telegrafrummet fik Ruderne knust og blev fyldt med Vand. Man løb hele Tiden for Vejret, men Skibet var mere under end over Vandet. Kaptajnen udtalte, at det var den værste Tur, han nogensinde havde været ude paa.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Sejlskibsfarten

Nu til Dags, da man almindeligvis er tilbøjelig til at regne Sejlskibsfarten som hørende Historien til, kan det være af Interesse at fremhæve, at der endnu er Markeder, hvor Sejlskibene spiller en Rolle. Vi omtalte saaledes forleden Klipfiske-Farten fra New Foundland, hvor Dampernes Konkurrence dog nu gør sig stærkt gældende, men desuden er der Farten med Logwood fra Vestindien, og i denne Fart er der i disse Dage befragtet ikke mindre end 12 Sejlskibe med Logwood til Le Havre. De paa-gældende Skibe er: Barkskibene »General de Sonis«, »Bonchamp«, »Jeanne d'Arc«, »Bossuet«, »Bonneveine« og »Germaine« (franske), »Suzanne« og »Claudia« (danske); »Ariel« (norsk), samt de finske Sejlere »Lingard«, »Mozart« og »Elakoon«.

I tidligere Tider deltog som bekendt en Mængde af de mindre norske Sejlskibe i Logwoodtraden, der nu mest besørges af franske, danske og finske Skibe. Snart gaar vel ogsaa denne Trafik over til Dampskibene efterhaanden som de ældre Sejlskibe forliser eller hugges op, og ingen nye bliver bygget.

### Nyt Pesttilfælde i Las Palmas

Den 4. ds. er der i Las Palmas indtruffet et nyt Tilfælde af Pest. De fornødne Forholdsregler til Forhindring af Udbredelse af Sygdommen er truffet.

### Salg af Sejlskibsaktier

Et slaaende Bevis paa, hvor langt nede Sejlskibsaktier er for Tiden, fremgaar af de Bud, der faldt ved en Auktion, som forleden blev holdt paa Raadhuset i Svendborg. Der blev solgt 3 Aktier i Rederiet, som ejer 3-mastet Skonnert »Katrine« af Thurø, med et Paalydende af 500 Kr. pr. Aktie. Disse Aktier indbragte 40—60 Kr. pr. Stk., og i 3-mastet Skonnert »Norden« af Thurø blev solgt 2 Aktier, som indbragte 35 og 55 Kr. pr. Stk.

Auktionen, der omfattede 6 Aktier til et samlet Paalydende af 3,000 Kr., indbragte ialt kun 280 Kr.

### En Kapsejls paa 15,000 Sømil

For nogle faa Dage siden afgik samtidig fra Australien de to eneste store Sejlskibe, som Sverige har tilbage, de 4-mastede Barkskibe »Beatrice« og »C. B. Pedersen« til den engelske Kanal for Ordre. »Beatrice« afgik fra Port Lincoln og »C. B. Pedersen« fra Sydney. Begge Skibe har ca. 3,000 Tons Korn om Bord; de er riggede paa samme Maade, og »Beatrice«s Hoveddimensioner er: 85.3 m × 12.8 m, »C. B. Pedersen«s 82.9 m × 12.3 m, og de stikker begge 6.6 m fuldt lastede. Det førstnævnte Skib er paa 2,106 Bruttotons, det sidstnævnte paa 2,141 Bruttotons. Afstanden fra Port Lincoln til Plymouth er ca. 15,000 Sømil, fra Sydney bliver Vejen, som for begge Skibes Vedkommende gaar syd om Kap Horn, ca. 1,000 Sømil kortere. »Beatrice«, som altsaa har den længste Vej at tilbagelægge, har imidlertid været i Dok senere end Konkurrenten og er saaledes renere i Bunden, hvortil kommer, at den er kendt som en Hurtigsejler.

Da for omtrent et Aar siden en hel Eskadre store Sejlskibe omtrent samtidig afgik fra Australien til Kanalen, vakte dette en vis Opsigt, og Resultatet af denne Ocean-Kapsejls imødesaas med stor Interesse, navnlig i engelske Sømandskredse. Den finske 4-mastede Bark, »Herzogin Cecilie« blev Sejrherr, den gjorde Rejsen paa 88 Døgn, medens en Del af Konkurrenterne var omtrent dobbelt saa længe om Turen. De to svenske Skibes Sejls vil sikkert ogsaa blive fulgt med Interesse ikke blot af Sømand men ogsaa af Sejlsportsmænd.

Den finske 4-mastede Bark »Herzogin Cecilie« afgik fra Port Lincoln samtidig med »Beatrice«, og den er ligesom de to svenske Skibe bestemt til Kanalhavn for Ordre.

Den finske Bark er utvivlsomt den hurtigste Sejler af de tre. Den var paa sin sidste Rejse til Australien kun 79 Døgn undervejs fra Beachy Head.

## ISMELDINGER PR. 24. JANUAR 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Danmark

Thisted (20) 67. Kaas Bredning (25) 67. Fur — Løgstor Grunde (25) 67. Løgstor (27) 66. Aalborg (29) Byen til Hals 23. Hadsund — Hobro (30) 56. Ourø Sund (30) 56. Frederikssund (25) 57. Præstø (30) 64 Rende. Stege (27) 23. Ulfsund (30) Kystis. Skelskør (23) 33 Rende. Nykøbing F. (30) 23. Nakskov (23) Fjord 22. Nysted (22) Havn 69. Bredn. 21. Marstal (17), Havn 32, Bredn. 2x. Faaborg (22) Kystis.

Helt lukket: Krik Fjord, Roskilde, Bøgestrøm-Kallehave. Meldt isfri: Als Odde — Hadsund, Randers Fjord, Odense Fjord og Bandholm.

## Sverige

Øregrundsgrepen og nordl. Stat. 98. Söderarm 01. Mod Furusund 66. Sandhamn-Stockholm 67. Svinesund og Iddefjorden 6x.

## Finland

(30) Hogland E. 6x, S. 9x, 28x. Helsingfors 67. Sveaborg 68. Gråskärsbådarna 98. Porkala 67. Kallbådan 01. Barö Sundsfjärden 68. Jusarö 01. Hangö Havn 24.

Russarö 24 og 01. Hangö W.-Fjord 69. Gullkronafjärd 68. Aabo 66. Erstan og Lövskår 69. Skiftet og Föglö 69. Ledsund 46. Nyhamn 14. Kobbaklinter 46. Mariehamn 66.

## Rusland

Kurgalow og østl. Stat. 67. Øvrige Stat. 9x.

## Estland

Zerel, Filsand, Ristna, Tachkona, Odenshol, Pakerort, Surup, Nargø, Reval og Kokskær 01. Ekholm 90. Stensvær 57. Narva Red 68. Pernov, Kynø, Paternoster og Raugi 98. Vorms 98 og 90.

## Polen

(30) Alle Stat. 01.

## Letland

Pillau Havn 11, Königsberg Seekan. 69. Swinemünde Havn 22, Haff 49.

## Forlist ved South Orkneys

I Følge en til Tønsberg indløbet Meddelelse er Hvalfangerbaaden »Scapa« forlist ved de sydlige Orkneyøer. Af den 16 Mand store Besætning skal kun tre Mand være blevet reddet. »Scapa« tilhørte et engelsk Selskab, men havde norsk Besætning.

## Kollision i Københavns Havn

Da Damperen »Scotia«, der lossere Kul ved Sukkerfabrikerne, Lørdag vilde svinge rundt, kolliderede den med en Pram, der laa ved Burmeister & Wains Bolværk. Prammen, der var lastet med Maskindele, sank.

## Bjergeløn til Agersø

Agersø Bjergelaug har faaet udbetalt 10,000 Kr. som deres Part af Bjergelønnen for den amerikanske Damper »City of Omaha«.

## En raffineret udstyret Motor-Yacht

Motor-Yachten »Crusader«, der ejes af Mr. A. K. Macomber, California, er hvad traadløst Udstyr angaar en af de mest raffineret udstyrede private Yachts der eksisterer. Traadløse Udsendelser kan opfanges af denne Yacht over lange Afstande, og nutildags da traadløse Rundkastninger finder Sted næsten hele Verden over, vil »Crusader« saa at sige aldrig være uden traadløs Underholdning. Der findes Højtalere i næsten alle Rumene om Bord, og da han finder de udefra stammende Udsendelser utilstrækkelige, har Mr. Macomber truffet Foranstaltninger til at udsende egne traadløse Programmer fra Yachten, til sin Lejr, naar som helst han er i Land. Han vil for Eksempel i en nær Fremtid deltage i en Jagtekspedition paa Stovvildt i Østafrika, og under denne vil Jagtselskabet medføre et Antal transportable Modtagere, der vil sætte Deltagerne i Stand til at opretholde telefonisk Forbindelse med Yachten og høre Koncerter, der udsendes fra Yachten, der ligger opankret udenfor Kysten. Mr. Macomber anvender imidlertid ikke blot den traadløse til Underholdning. Hans Yacht er ogsaa udstyret med en komplet og moderne traadløs Installation til Transmission og Modtagelse af Handelsmeddelelser, Nyheder og Vejmeldinger, saaledes at han stadig kan være i nøje Kontakt med Omverdenen. Skibet vil være i Stand til over lange Afstande at staa i Forbindelse med de traadløse Stationer, der udsender Handelsmeddelelser, ved Hjælp af sine forskellige Marconi-Installationer, medens Skibets traadløse Modtagere kan modtage Meddelelser fra alle Arter af traadløse Stationer.

## Et Skib med en Historie

Damperen »Djerissa«, der for nogen Tid siden blev komplet Vrag ved en Stranding, er nu af Assurandørerne bleven solgt. Skibet blev bygget i 1910 som almindelig Trampdamper, men under Krigen fik den sin Historie,

idet den i Forbindelse med sit Arbejde at transportere Kul fra Gibraltar til Sierra Leone optraadte som Lokkemiddel for tyske Undervandsbaade. Dens Navn blev forandret til »Mallina«, og dens Ydre undergik mange Forandringer. Farven paa dens Skorsten skiftede for hver Rejse, og undertiden forsynedes den med et Dækhus agter lavet af Brædder og Lærred, til andre Tider anbragtes det andetsteds. Skibet havde en Besætning af Orlogsmatros og var forsynet med snedigt skjulte Kanoner. Den var heldigere end en anden Damper, »Bombala«, der var udrustet paa samme Maade og blev sænket af en Undervandsbaad ud for Kysten af Vestafrika.

## Søsætning

Lørdag d. 28. Januar søsattes et Tank-Dieselmotorskib bygget af A/S. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Rederiet Arth. H. Mathiesen, Oslo. Ved Afløbningen døbles Skibet med Navnet »Britta« af Fru Skibsreder Skougaard.

Dets Hoveddimensioner er: Længde 405'6", Bredde 54'6", Dybde til Hoveddæk 32'3", med ca. 9100 Tons Lasteevne.

Skibet bygges til Det Norske Veritas højeste Klasse. Det er forsynet med et Hoveddæk med Opygninger midtskibs og agter, og med en Expansionstrunk over Lasttankene.

I Opygningen midtskibs indrettes Salon og Kahytter for Dæksofficerer, Radiorum etc., medens Apterinen for den øvrige Del af Besætningen indrettes agter.

Skibets Lastrum er inddelt i 8 Midtertanke og 8 Side-tanke for Olie, Benzin etc. Desuden findes en Højtank, For- og Agterpeak bestemt for Olie eller Vandballast.

Maskineriet bestaar af et Dobbeltkrue-Dieselmotoranlæg af Burmeister & Wains Type 6150 M, udviklende ca. 3000 I.H.K. ved 145 Omdrejninger pr. Minut, som vil give Skibet en Part af 11 Knob. Desuden installeres 2 Hjælpemotorer à 100 HK, og 2 oliemyrede Kedler paa tilsammen 2200 sq. ft. Hedeflade.

I Tankene er indbygget Rørledninger for Tilslutning til Heating Coils.

Dæksmaskineriet bestaar af elektrisk Ankerspil, et elektrisk 3-Tons Lossespiel og et elektrisk 3-Tons Forhalingspiel, samt elektrisk-hydraulisk Styremaskine.

Lasttankene betjenes af 2 Stk. Oliepumper med en Ydeevne af tilsammen 400 Tons pr. Time.

## Taget af en Braadsø

Den lille færøske Damper »Smiril«, der gaar i daglig Passager- og Postfart mellem Øerne, afgik Torsdag Morgen fra Thorshavn for at sejle til Klaksvig. En vældig Braadsø knuste Rygesalonen og rev 2 mandlige og 3 kvindelige Passagerer ud i Havet. Damperen stoppede og gik satte Redningsbaaden ud, men i den oprørte Sø kunde intet udrettes, og man saa intet til de forulykkede Passagerer.

## POSITIONSLISTE PR. 30. JANUAR 1928

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

- A**
- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Kbhvn. 20.1.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjørth, i Timecharter paa Amerika.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 30.1.  
s.s. *Alfred Hage*, afg. W. Hartlepool 24.1.  
s.s. *Algarve*, zum Vohrde, afg. Kbhvn. 28.1. til Tynen.  
s.s. *Amalienborg*, Møllerup, afg. Mobile 29.1.  
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Hamburg 28.1. til Hull.  
s.s. *Anneberg*, afg. Hebriderne til Baltimore.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Rosario 19.1.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Kbhvn. 25.1.  
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Tyne 16.1. til Baltimore.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Algier 25.1. til Port Said.  
s.s. *Askø*, Petersen, afg. Kalundborg 29.1. til Derwenthough  
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. New York 23.1.  
s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Lissabon 25.1. til Rufisque.  
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Aden 28.1. til Hongkong.  
s.s. *Azel*, Kanstrup, oplagt.
- B**
- s.s. *Beira*, ank. Antwerpen 28.1.  
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.  
s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Belfast 15.1.  
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Santo Domingo 28.1. til Queens-town f. O.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, oplagt  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Garston 24.1.  
s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Vancouver 18.1.  
s.s. *Bornholm*, Nielsen, ank. Patriksfjord 29.1.  
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 28.1.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Grangemouth 24.1. til Salerno.  
s.s. *Brasilien*, Brock, ank. Buenos Aires 29.1.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Puerto San Martin 18.1.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Blyth 28.1. til Kbhvn.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Gandia 30.1. til Cartagena.  
s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. Horta 25.1.
- C**
- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, afg. Bahia 27.1. til Madeira.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Mouritzen, afg. St. Thomas 28.1. til Panama Kanalen.  
m.s. *Christian*, Johansen, afg. Nyborg 30.1. til Kbhvn.  
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Afrika 30.1.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Oran 22.1.  
s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Cardiff 24.1. til Dakar.  
s.s. *Cyril*, Duhn, afg. West Afrika 27.1. til Hamburg.
- D**
- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Rotterdam 26.1.  
s.s. *Danfjelt*, Voss, ank. Kbhvn. 28.1.  
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Kbhvn. 18.1.  
s.s. *Dania*, Kolster, afg. St. John 20.1. til Kbhvn.  
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Sydney 23.1.  
s.s. *Dansborg*, Matthiasen, afg. East London 28.1.  
s.s. *Diana*, Ankensen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 29.1.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- E**
- s.s. *E. M. Dalgas*, oplagt.  
s.s. *Ebro*, Ankersø, ank. Kbhvn. 27.1.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Tunis 30.1. til Catania.
- s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Newport M. 23.1.  
s.s. *Ella*, Bloch, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Danzig 27.1.  
s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Lundy Island 26.1.  
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Marstal 29.1., oplagt.  
s.s. *Erik B*, Lerche, afg. St. Vincent 9.1. til Las Palmas.  
s.s. *Erik Boye*, ank. Cardiff 31.1.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. Boulogne 29.1. til Blyth.  
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. New York 28.1.  
s.s. *Estonia*, Rasmussen, ank. Danzig 4.1.
- F**
- s.s. *Falken*, Petersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Antwerpen 29.1. til La Pallice.  
s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Sunderland 29.1.  
s.s. *Feddy*, Matthiassen, afg. Tyne 27.1.  
s.s. *Fiona*, Posselt, i Rute fart Kbhvn.-sønderjyske Pladser.  
m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Bangkok 27.1.  
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Florida*, Holm, afg. Teneriffe 11.1. til Golfen.  
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Neufahrwasser 23.1.  
s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. New Orleans 24.1.  
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, henligger i Kbhvn.  
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Willemstad 28.1.  
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Randers 28.1. til Swansea.
- G**
- s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Norfolk Va. 14.1. til Kbhvn.  
s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 14.1.
- H**
- s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Marstal 29.1., oplagt.  
s.s. *H. Pontoppidan*, afg. Afrika 25.1.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Esbjerg 29.1. til Methil.  
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Havre 30.1. til Bordeaux.  
s.s. *Haland*, Haure Petersen, afg. Port of Spain 20.1.  
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Ardrossan 28.1.  
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Rotterdam 31.1.  
s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 19.1. til New York.  
s.s. *Henning B*, Jørgensen, afg. Oran til Monrovia.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 26.1.  
s.s. *Hjortholm*, Christensen, ank. Liverpool 28.1.  
s.s. *Hroar*, Oest-Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.
- I**
- s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Aarhus 31.1.  
m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Hamburg 30.1.  
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Cadiz 29.1. til Dakar.  
s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Cardiff 12.1. til West Afrika.  
m.s. *Irland*, Petersen, ank. Colon 20.1.  
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Houston 27.1. til Aalborg.
- J**
- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Newcastle 30.1.  
m.s. *Java*, Hjernum, afg. Singapore 25.1. til Hongkong.  
s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Hampton Roads 12.1.  
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.1.  
s.s. *Josey*, Petersen, afg. St. John N.B. 28.1. til Halifax.  
s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Lourenco Marques 20.1.  
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Hamburg 29.1.  
m.s. *Jylland*, Nielsen, afg. Esbjerg 30.1. til Helsingør.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Kirkenes 27.1.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

31. Januar 1928.

London	18,20	Madrid	63,65
New York	374,00	Amsterdam	150,90
Berlin	89,10	Stockholm	100,30
Paris	14,80	Oslo	99,45
Antwerpen	52,20*)	Helsingfors	9,43
Zürich	72,05	Prag	11,10
Rom	19,90	Wien	52,80

\*) Ny Møntenhed - 100 Belgas = 500 Frcs

**THORHALS**

Skibsmægler

Befragtnings- og Linie-Agent

Telegr.-Adr.: „Steam“. Telf. 21694, 22306

DANZIG - Vors. Graben 6.



## K

- s.s. *Kai*, Christensen, ank. Kbhvn. 27.1.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Aarhus 29.1.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Tyne 24.1. til Charleston.  
 s.s. *Kina*, Heisterberg, afg. Shanghai 26.1.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Sunderland 27.1. til Mentone.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Odense 28.1.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Bahia Blanca 28.1.  
 m.s. *København*, Andersen, ank. Korsør 7.1.

## L

- m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Aden 23.1. til Colombo.  
 s.s. *Lars Kruse*, ank. Toulou 31.1.  
 s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Danzig 29.1.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Rotterdam 25.1.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Kbhvn.-Vejele Ruten.  
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Windau 29.1.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, ank. New York 25.1.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Nørresundby 26.1.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Gøteborg 28.1. til Wales.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Danzig 29.1.  
 s.s. *Maine*, Christensen, afg. Kbhvn. 30.1. til Xaniafjord.  
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 18.1. til Suez.  
 s.s. *Manø*, Huusum, ank. Immingham 29.1.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Cardiff 26.1. til Macoris.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Sousse 25.1. til Aberdeen.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Methil 27.1. til Lübeck.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Santos 30.1. til Rio.  
 m.s. *Meonia*, Topp, afg. Penang 22.1. til Suez.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Lund, afg. Tanger 31.1. til Ceuta.  
 s.s. *Moen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

- s.s. *N. F. Højding*, ank. Hook of Holland 31.1.  
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Buenos Ayres 16.1.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Casablanca 28.1.

## O

- m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
 m.s. *Oregon*, i Dok i Helsingør siden 7.1.  
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. New Orleans 26.1. til Tampico (Mexico).  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, i Dok i Kbhvn. siden 24.1.

## P

- s.s. *P. Madsen*, ank. Afrika 31.1.  
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Porto Rico 24.1.  
 m.s. *Panama*, Væring, ank. Sydney 25.1.  
 s.s. *Parana*, Broner, afg. Daressalaam 25.1.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Kbhvn. 28.1. til Immingham.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, afg. New York 18.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Dakar 15.1. p. R. t. Cape Town.  
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, afg. Monrovia 17.1. til Libreville.  
 s.s. *Polonia*, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, oplagt.

## R

- s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Aalborg 30.1.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Sauda 29.1.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

- s.s. *Saga*, Falk, ank. Kbhvn. 28.1.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Pentland Firth 27.1. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 27.1.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Havre 30.1. til Aabenraa.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 30.1 p. R. t. Suez.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, afg. San Francisco 20.1. til Panama Kanalen.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Antwerpen 28.1.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Port Gentil 28.1.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Kbhvn. 27.1.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Brunsbüttel 30.1.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Skagen 28.1.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbhvn. 28.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Skodborg*, Andersen, ank. Prestou 23.1.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Berendtsen, ank. Huelva 30.1.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, afg. Hook 27.1.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havanna 13.1.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Dakar 25.1.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Cardiff 25.1. til Havana.  
 s.s. *Svanholm*, afg. Stettin 30.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Svendborg 28.1.  
 s.s. *Svend Pii*, afg. Afrika 28.1.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Tarafa 26.1.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Holbæk 28.1.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Vejele Ruten.

## T

- s.s. *T. M. Werner*, oplagt.  
 s.s. *Taarborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 23.1. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 15.1.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Antwerpen 15.1. til Charleston.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Sundvig, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, i Dok i Frederikshavn siden 25.1.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Swansea 30.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Nakskov 25.1.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Marseille 30.1. til Tarragona.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 29.1.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Riga 27.1.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 28.1. til Kbh.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. Galata 29.1.

## V

- s.s. *Vega*, Holm, ank. Swansea 28.1.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 29.1.  
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Charleston 27.1. til Bordeaux.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør 19.1.  
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, pass. Ushant 22.1.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 29.1.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Odense 27.1. til London.

## Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

- s.s. *Ørkild*, Lund, pass. Scilly Island 27.1.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 28.1.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 30. JANUAR 1928

- 3-m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Appledore 15.11.  
 3-m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Appledore 5.12.  
 3-m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Appledore 15.11.  
 3-m. Sk. *Elisabeth*, Groth, ank. Port of Spain 23.1.  
 3-m. Sk. *Hertha*, Olsen, afg. Larache 25.1.

- 3-m. Sk. *Marie*, Andreasen, ank. Gøteborg 23.1.  
 m.s. *Willemoes*, Eriksen, ank. Thuro 23.1.  
 3-m. Sk. *Solon*, Sørensen, ank. Frederikstad 26.1.  
 3-m. Sk. *Ørnen*, Jensen, ank. Nantes 26.1.  
 3-m. Sk. *Pallesen*, Jørgensen, afg. Dysart 30.1. til Tønsberg.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

**THE MARITIME AGENCY Ltd.**

Telf.: Central 1504 &amp; 10687,

AMALIEGADE 35 — KØBENHAVN K.

Telegram-Adr. "NESEVO"

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE OVER HELE VERDEN

KONTRAHENTER FOR STEVEDORING — PROVIANT — STORES OG TUBBOATS



**M. B. COHN**  
TOLDBODV. 22. TELEFON 4403  
KØBENHAVN K. TELEGRAM-ADR.: AMIANTE  
GRUNDLAG 1848

**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.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

**STEVEDORE**Telefoner:  
537 & 4055**KOMPAGNIET**Telegr.-Adr.:  
Mamdresch

Aalborg

**SEJL · FLAG  
OG PRESSENNINGER****H. HALMØE**CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN  
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326**PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES**Egne Kajer, Pakhuse og Lagerpladser. Oplægning og Toldbehandling af  
Gods paa »Privat Pakhusoplag«. Losning og Lastning overalt i Havnen**DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S**

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 &amp; 1622

**TH. IBSEN**AUT. FORHYRINGSAGENT  
NYHAVN 35

\*

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

**P. POULSEN**AUT. FORHYRINGAGENT  
TOLDBODGADE 9

\*

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

**O. J. Eskildsen & Co.**

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:  
»DAMOTIA«

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

**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE**HANS SVENNINGSSEN & ADOLF CARL**

TELEGRAM-ADRESSE:

"STEAMBROKER, KØBENHAVN"

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K.

CODER:  
WATKINS - SCOTT'S 10TH EDITION  
THE BOE CODE

REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDBLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKRIBNINGSHAVNE  
REFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,  
LONDON E.C.3.  
LONDON E.C.3.

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.....	»Lamberte
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

## 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

## THE MARITIME AGENCY Ltd.

Telf.: Central 1504 & 10687

Telegram-Adr. "NESEVO"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRØRER

### 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



## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der dokættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

## AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## 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

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

## STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
med Dags Varsel.

AKTIESELSKABET

## DET DANSK-FRANSKE DAMPKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Telf. 1234-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

## OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE  
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

TELGR.-ADR.: ANGLOCAL

TELEF.: CENTRAL 770

## J. E. GRANZOW NØRRESØGADE 17. KØBENHAVN K.

Repræsentant for 1ste Klases

BUNKERKUL & OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klases

STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE

SEJL · FLAG · KOMPASSER

## WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306

GRUNDLAGT 1755

A.S. DAMPSKIBSSELSKABET

## “PACIFIC”

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## HANS SVENNINGSEN & ADOLF CARL

TELEGRAM-ADRESSE:  
“STEAMBROKER, KØBENHAVN”

AMALIEGADE 33

CODER:  
WATKINS - SCOTT'S 10TH EDITION  
THE BOE CODE

KØBENHAVN K.

REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 7

FREDAG 10. FEBRUAR 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

### PROVINSHAVNENES TAKSTER

Som bekendt afslog Ministeriet for offentlige Arbejder for nogen Tid siden efter Indstilling fra Provinshavnenes Sammenslutning et fra Aarhus Havn modtaget Andragende om Tilladelse til en Nedsættelse af Havnens Takster, hvilket Afslag Havnen imidlertid ikke har villet slaa sig til Ro med, hvorfor den i disse Dage paany til Ministeriet indsender et Forslag om Nedsættelse af Havnens Afgifter.

Der er nu yderligere sket dette, at Købmand Th. Chr. Nielsen, Aarhus, i Anledning af, at Formanden for Provinshavnenes Sammenslutning, Grosserer Chr. Andersen, Odense, i forskellige Blade har hævdet:

- 1) at de enkelte Havne er suveræne og selv kan bestemme deres Havnetakster;
- 2) at de dog skal have Ministerens Billigelse;
- 3) at Havnesammenslutningen ikke har i sin Magt at hindre Ændringer i Aarhus Havns Takster, selv om den maatte ønske det, naar Aarhus Havn blot kan opnaa Trafikministerens Billigelse;
- 4) at Ministeren ikke har modsat sig en generel Nedsættelse, gældende for alle Varearter, det er blot den af Aarhus Havneudvalg foreslaaede Form for Nedsættelse, Ministeren ikke har villet akceptere,

har rettet en Forespørgsel til Ministeren for offentlige Arbejder om hvorvidt Ministeriet vil fastholde, at en eventuel Nedsættelse af Vareafgifterne skal være procentvis af de nugældende Takster og i bekræftende Fald hvorfor, eller om Ministeren vil approbere en Nedsættelse med Taksterne før 1920 som Grundlag plus et passende Tillæg iflg. en gros Pristallet efter Havnenes Behov, og om Ministeren overhovedet vil approbere et Forslag fra Aarhus Havn om Nedsættelse af Havnetaksterne (Vareafgifterne) fra 1. April d. A.

Købmand Nielsen hævder i sit Indlæg, at de enkelte Havnetakster i Aarhus i 1920 forhøjedes meget forskelligt:  $33\frac{1}{3}$  pCt., 100 pCt., 200 pCt., 300 pCt., 400 pCt., 500 pCt., 650 pCt., indtil 1900 pCt. Nogle Positioner er saaledes ikke engang forhøjede i Forhold til det nuværende Pristal, medens andre ligger indtil 1900 pCt. over Priserne før 1920.

Det vil saaledes være praktisk talt umuligt at reducere Havnetaksterne med en bestemt Procent, og det vilde heller ikke, udtaler han, løse Spørgsmaalet paa en retfærdig og for Erhvervslivet formaalstjenlig Maade; Grundlaget for de nye Havnetakster bør derfor i store Træk være Taksterne for 1920 plus et passende Tillæg efter Havnenes Behov, men ikke de nugældende Takster minus en vis Procent.

Denne Forespørgsel til Ministeren for offentlige Arbejder er for saa vidt blevet besvaret netop nu, idet Ministeriet i Mandags har afgivet Svar paa den fra Dansk Dampskibsrederiforening, De samvirkende Landboforeninger, De samvirkende Husmandsforeninger og Industriraadet modtagne Henvendelse om en Nedsættelse af de for Provinshavnene gældende Havne- og Brotakster, som vi da udførligt refererede.

### Ministeriet stiller sig afvisende

Ministeriet udtaler i sit Svar bl. a., at det i videst muligt Omfang vil stille sig imødekommende overfor Andragender om en almindelig procentvis Nedsættelse af Afgifterne og ogsaa om en Nedsættelse af enkelte Afgifter, dog ikke under den Procent, hvortil en almindelig Takstnedsættelse vilde kunne indrømmes.

I denne Forbindelse bemærkes dog, at den Omstændighed, at Havnene er selvejende Institutioner, hvis Økonomi bør hvile i sig selv, saaledes at Skatteyderne i de respektive Havnekøbstæder ikke paaføres forøgede Skattebyrder til Dækning af Havnenes Forpligtelser, medfører, at der ikke ensidigt kan tages Hensyn til Forbrugernes Krav.

### En almindelig Afgiftsnedsættelse kan ikke indrømmes.

Med Hensyn til Foreningernes Andragende iøvrigt henleder Ministeriet Opmærksomheden paa, at Havnenes Indtægter siden Efteraaret 1927 har været i ret betydelig Stigning, og at det derfor, som de enkelte fremkomne Andragender ogsaa synes at bekræfte, maa formodes, at Havnebestyrelserne har under Overvejelse Muligheden for at kunne foreslaa Takstnedsættelser. Iøvrigt bemærkes, at Ministeriet efter den gældende Lovgivning savner Hjemmel til mod den enkelte Købstadshavns Ønske indenfor en Takstperiode at gennemføre Takstændringer, og at der ikke tilkommer Havnesammenslutningen nogen Ret til at bestemme Størrelsen af Skibs- og Vareafgifterne.

Ministeriet er saaledes ikke i Stand til at tilsiige Foreningerne en saadan almindelig Afgiftsnedsættelse som ønsket, men maa henvise dem til i alle de Tilfælde, hvor der efter deres Skøn foreligger særlig Grund til Takstlettelser, at foretage Henvendelse direkte til vedkommende Byraad om, at Raadet vil indgive Andragende til Ministeriet om Ændring af Taksterne.

### Havnenes Administrations-Omkostninger

I Anledning af at Foreningerne har gjort gældende, at Havnenes Administrations-Omkostninger er 4-doblet siden Verdenskrigens Begyndelse, bemærker Ministeriet, at Aarhus, Vejle, Odense, Nyborg, Korsør og Holbæk Byraad i indhentede Erklæringer har oplyst, at Administrationsudgifterne i Regnskabsaaret 1913—14 udgjorde henholdsvis ca. 6.7 pCt., ca. 7.2 pCt., ca. 4.7 pCt., 6.54 pCt., 21 pCt. og 22.2 pCt. af Havnenes samlede Driftsudgifter i samme Regnskabsaar, medens de tilsvarende Procenter af de samlede Driftsudgifter i Regnskabsaaret 1926—27 andrager henholdsvis ca. 6.6 pCt., ca. 7.4 pCt., ca. 4.8 pCt., ca. 6.66 pCt., ca.  $15\frac{1}{2}$  pCt. og ca. 8.2 pCt.

Skrivelsen slutter med, at Ministeriet efter det foreliggende ikke skønner, at der er Anledning til at foretage nogen Ændring af de herhen hørende Bestemmelser i Købstadskommunallovens S 16 (saaledes at der kunde blive Lovhjemmel for Revision af de enkelte Havnetakster, naar og saa ofte den vedkommende Havneby eller Erhvervsorganisationerne anmoder Ministeriet derom.)

Der synes saaledes ikke at være større Sandsynlighed for, at Ministeriet vil imødekomme det nye Andragende fra Aarhus Havn.

#### HAVNEPLANERNE I RANDERS

**R**anders Havneudvalg og Havneingeniøren havde Ri Fredags en Konference med Trafikminister Stensballe. Efter at flere af Udvalgets Medlemmer havde redegjort for Planen om Udvidelsen af Randers Havn og Uddybning af Sejløbet og paavist Nødvendigheden af Planens Realisation, meddelte Ministeren efter en langvarig Drøftelse, at Planen nu vil blive tilsendt Indenrigsministeriet, navnlig af Hensyn til den finansielle Konsekvens. Eventuelt bliver Planen ogsaa tilstillet Landbrugsministeriet for at give dette Ministerium Lejlighed til at udtale sig om mulige Spørgsmaal vedrørende Digeanlæg og lignende. Sagens Afgørelse vil altsaa endnu trække længe ud.

Da Randers Havneudvalg i September i Fjor vedtog at indstille til Byraadet, at Ministeriets Samtykke til en Udvidelse af Havnen og en Uddybning af Sejløbet blev foretaget, og at der til Gennemførelsen af disse Arbejder optoges et Laan paa 5,350,000 Kr., paa pegede vi det urimelige i, at vore Provinshavne foretager Udvidelser, som Trafikken paa de paagældende Havne ikke berettiger, men som bevirker, at det bliver umuligt for Havnene at bringe Takster og Afgifter ned paa et rimeligt Niveau, naar de skal forrente og afdrage de store Kapitaler, der anbringes i disse Arbejder.

Det maa derfor haabes, at det endelige Resultat bliver, at Regeringen nægter at give den ønskede Sanktion.

#### DANMARKS SKIBSLISTE

**M**inisteriet for Industri, Handel og Søfart har udsendt den nyttige Haandbog, Danmarks Skibsliste for 1928. Inddelingen er ganske den samme som i Fjor. Af Tillæggets Tabel III ser man Afgang og Tilgang i Handelsflaaden i det forløbne Aar. Det viser sig her, at Afgangen har omfattet 36 Dampskibe med en samlet Bruttotonnage af 66,075 Tons, 37 Motorskibe med ialt 5.819 Tons og 54 Sejlskibe med 6,512 Tons, altsaa ialt 127 Skibe med en samlet Brutto-

tonnage af 78,406 Tons. Heroverfor staar en Tilgang af 16 Dampskibe med en samlet Bruttotonnage af 19,412 Tons, 65 Motorskibe med ialt 28,136 Tons, 3 Sejlskibe med 200 Tons, ialt 84 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 47,748 Tons.

Den danske Handelsflaade er derefter i Løbet af 1927 blevet formindsket med ialt 43 Skibe og 30,658 Tons.

#### OPLÆGNINGERNE

**S**idste Uge viser en betydelig Stigning i Oplægningerne, idet Antallet af oplagte Dampskibe hørende under Dansk Dampskibsrederiforening den 7. ds. androg 46 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 52,121 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 76,637 Tons. For en Uge siden var de tilsvarende Tal 40 Skibe, 42,971 Bruttotons og 61,913 Dødvægttons. Der synes desværre at være al Udsigt til, at den kommende Uge vil bringe en yderligere Stigning i Oplægningerne.

#### SHIPPING BOARD FORTSÆTTER

**F**ra Washington meldes, at Jones-Loven er blevet vedtaget i Senatet med 53 mod 31 Stemmer. Loven gaar som bekendt ud paa, at skabe en Handelsflaade, der skal drives under Statens Ledelse, og at der ikke maa sælges Skibe, uden at der er absolut Enstemmighed indenfor Shipping Board. Af de 31, som stemte mod Loven, var 23 Republikanere og 8 Demokrater. For Shipping Board stemte 19 Republikanere fra Vesten og 33 Demokrater fra Sydstaterne. De fremhævede, at det er nødvendigt at opretholde Shipping Board for at kunne faa Ruteforbindelse til alle Kanter, selv der, hvor private Rederier ikke vilde finde det lønnende.

Videre blev det fremhævet, at Amerika maa sikre sig en stor og kraftig Handelsflaade, der maa have store Skibe, som kan bruges som Hjælpekrydsere og føre 6 Tommers Kanoner.

Saaftremt Præsident Coolidge, der ved tidligere Lejlighed har udtalt sig mod Statsdriften af Skibe, ikke nedlægger Veto mod Loven, maa man regne med, at Statsskibsfarten og Shipping Board vil blive opretholdt paa ubestemt Tid.

## FORSIKRING MOD OPLÆGNING

**I**Norge, hvor Oplægningerne i Øjeblikket andrager Ica. 300,000 Tons, er Oplægningsspørgsmaalet ganske naturligt Genstand for en indgaaende Drøftelse, og paa det første Møde, som Bergens Rederforening afholdt i Aar, var dette Spørgsmaal da ogsaa til Behandling.

Direktør Salvesen, Norges Rederforbund, holdt her et Foredrag, i hvilket han gjorde Rede for Planerne om en organiseret Oplægning af Tonnage for at faa Fragterne stabiliseret. En Plan, der var bleven udarbejdet, syntes at have vundet Tilslutning, og det gjaldt nu om, at man i Norge samledes om en fælles Optræden. Det var Hensigten at danne Oplægnings-Forsikringsforeninger, gennem hvilke der kan gives de Deltagere i den organiserede Oplægning, hvis Skibe sættes ud af Fart, Erstatning. Foreningernes Virksomhed skulde væsentlig omfatte Skibe i europæisk Fart.

Efter en livlig Debat, hvorunder de fleste af Deltagerne gav Planerne deres Tilslutning, vedtog Foreningen en Resolution, i hvilken der udtales principiel Tilslutning til Forslaget om Dannelsen af Oplægnings-Forsikringsforeninger, og hvori Rederne anmodes om at melde sig som Medlemmer af Foreningen under Forudsætning af, at den nødvendige internationale Tilslutning kan opnaas.

Stavanger Rederforening har ligeledes holdt Møde, paa hvilket Direktør Salvesen ogsaa var kommet til Stede og holdt Foredrag om Forsikring mod Oplægning. Efter en indgaaende Drøftelse af Sagen vedtoges enstemmigt følgende Udtalelse: Stavanger Rederforening anbefaler i Princippet Planen om en national Oplægnings Erstatnings-Forening som Led i en intereuropæisk Organisation med samme Formaal.

#### TOLDSKRANKER

**F**ra den pan-amerikanske Conference i Habana meddeles, at den argentinske Minister i Washington i en Tale har rettet en skarp Kritik mod Toldskrankerne, der var en saa alvorlig Hindring for Handelen paa det amerikanske Kontinent. Han fremhævede ikke nogen Stat særligt, men det var klart, at han i Hovedsagen rettede sin Kritik mod de Forenede Stater. Han protesterede mod, at man i Handelen mellem amerikanske Lande rejste Toldmure, der umuliggjorde Handelen og hævdede, at en saadan Fremgangsmaade var en direkte Krænkelse af det, i Anledning af hvilket den første pan-amerikanske Kongres blev sammenkaldt, nemlig Dannelsen af en amerikansk økonomisk og kommerciel Enhed.

## DEN POLSKE KULEKSSPORT

Mineejerne i det schlesiske Kuldistrikt og i Dom-browa-Distriktet har, efter hvad Bladet Kurjer Warszawski meddeler, for Tiden Spørgsmaalet om Kuleksporten til de nordiske Lande, særligt til Sverige og Danmark, under Behandling. Kuleksporten til disse Lande støder paa stadig større Vanskeligheder, men de polske Grundejere er dog enige om, at disse Afsætningsmarkeder for polske Kul maa bevares. Alle Bestræbelser bør derfor gaa ud paa at finde Midler, der er egnede i Kampen mod de engelske Kul, idet den engelske Konkurrence i den senere Tid er bleven haard og ikke alene virker ved Nedsættelse af Priserne, men søger at paavirke de Mar-

keder, med hvilke England staar i livlig Vareudveksling, saaledes at de kun indfører engelske Kul.

De polske Mineejere har besluttet særligt at drage Omsorg for, at de polske Kuls Renhed og Kvalitet opretholdes. De beskæftiger sig ogsaa med Spørgsmaalet om, hvorledes de skal faa de ved de hidtidige Prisnedsættelser foraarsagede Tab dækket, da disse Prisnedsættelser er absolut nødvendige, saafremt man skal kunne tage Konkurrencen op med de engelske Kul.

Kampen om de paagældende Markeder er i Øjeblikket meget skarp og vil blive afgørende, og i England iagttager man denne Kamp mellem den engelske og den polske Kulindustri med stor Interesse.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, 7. Februar 1928.

I det hjemgaaende La Plata Marked fortsættes Nedgangen. Dag for Dag er det blevet svagere, og Februar Tonnagen faar nu ikke meget mere end 18/19/- til U.K. Cont. Fra nu af indtil den nye Høst kommer frem i Maj Maaned, eller indtil Befragtningen for ny Høst tager et Opsving, er Udsigterne for en Bedring ret mørke. I forrige Uge sluttedes et Par Baade for Maj/Juni Lastning til 23/- U.K. Cont., 2/6d. mere Basis 1 Havn Skandinavien. Disse Slutninger kan idag antagelig ikke repeteres, og i og for sig er det ikke en Forretning, som frister til Gentagelse. Befragterne vil ogsaa helst se Tiden an, men det har maaske mere sin Grund i en udpræget Købelyst end i noget andet. Raterne for prompt og senere Afskibning kan i al Fald ikke umuliggøre Forretning.

I de andre overseiske Markeder: Australien, Pacific, Chile og Sydafrika er Raterne og Efterspørgslen saa nogenlunde uforandret. Cuba/San Domingo til Gengæld betydelig fastere med livlig Efterspørgsel, og de nordamerikanske Markeder plus Gulfen ser ud til at kvikke lidt op.

Vestgaaende Laster som Kainit/Cement/Porcelænsjord, Mursten o. s. v. udbydes til meget lave Rater, men Ordrene tages alligevel øjeblikkelig ud af Markedet. Kullene til nedre La Plata Havne betaler nu 12/- 12/3 eller med andre Ord endnu 3d. à 6d. Opgang. Til Middelhavet holdes Markedet saavidt oppe; de fleste presserende Ladninger er sluttet op, og Befragterne mener, de kan tillade sig at holde igen.

I de mere hjemlige Fragtmarkeder sker der intet, som kan berettige til Optimisme. De oplagte Skibes Antal forøges daglig og mange Baade udbydes til Salg; men da man nødtigt sælger i et daarligt Marked og Køberne, netop i et daarligt Marked, venter at gøre en »bargain«, sker der ikke overvældende mange Salg af »second hand« Baade. Derimod kontraheres stadig nye store hurtige Motorskibe til et Par Millioner Kr. pr. Styk, og forhaabentlig vil Fragtmarkedet udvikle sig til at sysselsætte hele Flaaden til Rater, som kan give et rimeligt Udbytte af de nedlagte Kapitaler.

## TRÆLASTMARKEDET

F.O.W. Lasterne fra Østersøen udbydes endnu meget sparsomt. Raterne er fremdeles meget utilfredsstillende og følgelig rapporteres heldigvis kun faa Slutninger. 900 Std. Råfsö/Grangemouth skal være gaaet til 32/-; det er uforstaaeligt, hvorledes nogen kan sejle for en saadan Betaling. Pulpwood og Propskontrakter for Lastning over hele Sæsonen cirkuleres til Stadighed og burde ikke finde Aftagere, saa længe Befragternes Fragtid er saa lav som f. Eks. 17 Hfl. Riga/Rotterdam, med Hfl. 2.60 Losning.

20 Hfl. Wiborg/Rotterdam; 27/6d. Leningrad/Rotterdam, f.o.b.; 40/- 1/2 Syd/Mid. Finland/E.C.C.P. For

prompt indikeres 32/-, Props Danzig/E.C.C.P., hvor Losningen koster fra 5/6d. til 7/- pr. 180 cbf.

## CANADA

Fragterne er ogsaa svagere. Nu 60/-, 62/6d., 1/2 Lossehavne W.B.E.I. mod før 65/- 67/6d.

## KUL, KOKS etc.

Faa Laster og lave Rater. Lagrene baade her og i Sverige/Norge er fremdeles meget store, hvorfor Importørerne kun tager de »billige« Baade. London Koks slutes til 7/6, 7/9 18/2000 T., 8/- 15/1200 T. Grimsby/Aalborg, 18/2200 Koks 8/9 9/-, Rotterdam/København 7/3 7/9. Kul Tyne/Aalborg 1750 T. 5/6d., Elswick/København 550 T. 9/-, Tyne/Køge ca. 6/- 1500 T. og saa fremdeles. Wales/København/Helsingør noterer fra 5/9 til 6/6. Wales/Stettin 6/3 6/6. Tyne/Stettin 5/3, Stockholm 6/-, 15/1800 T., Gøteborg 4/10½d., 15/3000 T., Randers 5/3 2/2500 T., Danzig/god Dansk 2000 T. 5/3 5/6 med 7/3 7/6 for 650 T.

## MIDDELHAVET

Kulnoteringerne er ret irregulære. Saasnart der er en lille Bedring, strømmer Tonnagen til med det Resultat, at Befragterne faar for mange Tilbud, og følgelig slappes Raterne. Forth/Palermo er sluttet til 9/1½, 2800 T., Forth/Barcelona indikerer 10/6 11/9 efter Størrelse, Forth/Genoa 8/6 8/9. Fra Tyne er gjort: 6500 Genoa 8/-, 3300 Genoa el. Savona 8/7½d., Salerno 9/-; Wales/Genoa 8/9 3800 T. 8/3 6200 T., Neapel 8/3 6000 T., Pt. Said 9/10½d. 7200 T., Palermo 9/6 3200 T., Oran 8/6d. 1500 T., 8/- 8/3 til Øerne/Dakar. Rotterdam/Øerne 8/-, Barcelona 10/6 12/1300 T., Tunis 8/6, Alexandria 10/3, Pt. Said 10/6d.

Frugtraterne fra Spanien fra U.K. Cont. holdes i omkring 20/-, 22/6, med 5/- Totaludgifter pr. 100 cbf. Salt Torreveja/Havnefjord og Reykjavik 13/-, Trapani/Nord-Norge 10.50 til 11 Kr., Trapani/Gøteborg 10.50. Fra Bona er sluttet: 6000 T. Rotterdam 4/3; 6000 T. Danzig el. Memel 8/-; 5000 T. Tyne Dock 6/6; 5000 T. Glasgow 6/7½; 7000 T. Mobile 8/3, hvilke Slutninger tydeligt illustrerer Markedet for de større Baade. Alexandria/Hull er kommet ned i 9/- pr. 60 cbf. Sortehavet har intet og fra Sulina bogføres Partier til Antwerpen til 8/9 og Constanza/Hamburg end og 7/-. Elendigere kan det vel ikke være. Trælast fra Sushak til Hamburg offereres til 35/-, fri Losning, for Partier paa ca. 1000 Std.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kainit, Elbe/Weser-Nordstaterne er i enkelte Tilfælde sluttet til lidt under \$3, Gulfen \$3 til 3.05. Antwerpen/Staterne betaler 10/- 10/6, Gulfen 11/-. Fowey/Philadelphia 13/6, Wales/Staterne 7/-. Boulogne/Boston, Kridt 12/6 13/-.

## ISMELDINGER PR. 7. FEBRUAR 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).            | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                  | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                            | 7. » kun mulig med Isbryderhjul.      |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjul. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                              | 9. Rende holdes aaben.                |
|   | X. Ingen Melding.                     |

## Danmark

Feggesund (1) 66 og 86. Thisted Havn (1) 2x. Vilsund til Jegind (1) 66 og 86. Nykøbing J (2) mod Øst 57, mod Vest 24. Løgstør (4) 56 og 86. Aalborg (5) ud for Byen 22. Hadsund—Hobro (6) 23. Frederikssund (6) 55. Holbæk Fjord (6) 24. Præstø (6) 23. Stege (6) 23. Nakskov (30) Fjord 22. Nysted (3) Havn 69, Bredn. 85. Marstal (31) 21. Helt lukket: Roskilde. Meldt isfri: Nykøbing F.

## Sverige

Øregrundsgrepen og nordl. Stat 98. Mod Furusund 22. Sandhamn—Stockholm 69. Svinesund og Iddefjorden 6x.

## Estland

Zerel 36 og 12. Ekholm 18. Stenskær 48. Narva Red 68. Pernov Kynø, Paternoster og Raugi 98. Vorms 98 og 46. Øvrige Stat 01.

## Letland

(6) Steinort 11. Lyserort og Michaelsturm 90. Domesnæ 26 og 46. Messaragotsem 24. Riga Søen 90, Havnen 01. Haynsh 9x. Øvrige Stat 01.

## Tyskland

Pillau Havn 11, Königsberg Seekan 69. Swinemünde Havn 01, Haff 49.

## TRAFIKEN I KAISER-WILHELMS-KANAL I 1927

	Antal	N. R. T.
Tysk .....	39,322	8,944,842
Amerikansk .....	38	117,371
Belgisk .....	34	28,603
Britisk .....	1,221	1,623,410
Dansk .....	3,435	1,679,737
Danzig .....	222	119,372
Fransk .....	281	438,956
Japan .....	3	13,707
Nederland .....	2,609	999,817
Norge .....	1,318	1,323,789
Russisk .....	342	382,611
Finsk .....	643	547,574
Svensk .....	3,301	2,499,179
Andre .....	942	1,193,101
Ialt....	53,711	19,912,069

## EN NORSK DIESELMOTOR

Den kendte norske Reder, Generalkonsul Ivar An. Christensen har fremsat Forslag om, at Norges Rederforbund skulde støtte Fremstillingen af Dieselmotorer i Norge. Efter hvad Norges Handels- og Søfartstidende erfarer, har man tænkt at anvende et Beløb af 50,000 Kr. som Præmier for Udarbejdelsen af en norsk Dieseltipe. Sagen vil blive nøjere drøftet paa et Møde af Hovedbestyrelsen i Rederforbundet den 23. ds.

(Frugtmarkedet fortsat.)

Sukker fra Cuba og San Domingo sluttes til 17/17/3 U.K. Cont. 16/3 17/- Holland direkte, 18/- 18/6 Marseille for store Baade paa 6/9000 T. Dette Marked har absolut Udviklingsmuligheder, til Trods for at Tonnagen offerer ballastgaaende fra La Plata. Habana/Stettin, Skrapjern \$4.50 f.i.o. Gulven/Danmark Oliekager ca. \$5.50, Pt. Neches/København 2/2500 T. Asfalt ca. \$5.25, 5.50.

Korn fra St. John N.B. til Middelhavet 16/16½ c., Range/2 svenske Havne 18/19 c., Kul Hampton Roads/La Plata \$3.10.

Pacific har Tonnagetilbud for Marts Lastning, ballastgaaende fra Europa, til 30/-.

## SYDAMERIKA

Humber/Buenos Aires betaler 12/3 12/6 for 5/6000 Tonnere, Wales/Montevideo 11/9, Buenos Aires 12/6/7000 T., Rotterdam/Buenos Aires ca. 12/-. Disse Rater staar langt fra i Forhold til det hjemgaaende Marked, men Befragterne har endnu Overtaget. Lige saa i det hjemgaaende Marked. Fredag den 3. ds. tog

## DEN ALMINDELIGE DANSKE SKIBSFØRERFORENING

Den almindelige danske Skibsførerforening har udsendt Beretning for det forløbne Aar, hvoraf fremgaar, at alle Damp- og Motorskibsrederier i det forløbne Aar har haft deres Skibe i Fart. Først mod Slutningen af Aaret blev enkelte Dampere oplagt.

Medens der ved Aarets Begyndelse var en meget stor Oplægning af Sejlskibe, kom, takket være det Statslaan, som er blevet ydet Sejlskibsrederierne, næsten alle Sejlskibene i Fart igen, men mod Aarets Slutning maatte flere atter lægge op paa Grund af det svigtende Frugtmarked.

I Aarets Løb er der atter bortsolgt en Del Dampere og mange Sejlskibe til Udlandet, hvilket har haft til Følge, at Arbejdsledigheden blandt Foreningens Medlemmer er steget, og Udsigterne for at skaffe Førerplads til disse mange ledige Medlemmer er kun ringe.

Medlemsantallet var pr. 1. Februar 1928: 946. I Aarets Løb har der fundet følgende Afgang Sted: Udmeldt 28, slettet 11, afgaaet ved Døden 23, hvilket giver en samlet Afgang af 62 Medlemmer.

Tilgangen har været 52 Indmeldelser og 1 Genindmeldelse, ialt 53.

Foreningens Regnskab balancerer med 59,992.60 Kr.

Den aarlige ordinære Generalforsamling afholdes Tirsdag den 21. Februar Kl. 7 Em. i Odd-Fellow Palæet.

London: 6800 T. Buenos Aires/Genoa og/el. Neapel 18/6 en, 19/3 begge Havne, ppt. 6300 T. N. A. San Lorenzo/U.K. 19/6, B/H 19/-, A/R 18/6, 2/6 mindre Buenos Aires el. La Plata, 20/2—10/3, 7000 T. lignende Betingelser, 1/31 Marts, 7200 T. B. Blanca/A-H.range 18/- A/R 6d. mindre. 25/2—20/3. Senere meldes: Rosario U.K. Cont. 10/6, 15/7, 23/-. Chile/Kontinentet, Marts, rapporteres til 26/3 med Option U.S.A. \$4.90, eller igen daarligere.

## ØSTEN

Intet Marked er godt repræsenteret. Mauritius/U.K. Cont. har taget 2/3 Baade til 23/- en, 24/- to Lossehavne, Philippinerne/Middelhavet-Kontinentet 35/- pr. 60 cbf. Burma/Alexandria 25/-, Antwerpen/Hamburg range 26/3, Holland direkte 25/- (10,000 T.). Danzig direkte 30/-. Vestaustralien/U.K. Cont. 31/- 31/9 32/6 1/2/3 Lossehavne. Vestaustralien/Japan 18/- 18/6 1/2 Lossehavne. Sydafrika/U.K. Cont. 22/- Febr./Marts.

## TIME-CHARTER

Daarligt over det hele, med minimal Efterspørgsel.

## ERFARINGERNE MED MOTORSKIBE

Der synes, udtaler The Motor Ship, at herske nogen Misforstaaelse blandt Skibsredere med Hensyn til de Udgifter, der løber paa, naar periodiske Eftersyn af Motorskibe foretages.

I en Tale, som Mr. William Ropner af Firmaet Sir R. Ropner & Co. Ltd. holdt en Gang i December, og som er bleven citeret i vide Kredse, udtalte han:— »Det skal endnu vise sig ved praktisk Erfaring, at Udgifterne ved de periodiske Eftersyn af et Motorskib, naar det naar en moden Alder, 16—20 Aar, i det det mindste vil være lige saa store som ved en Dampers.«

Det var øjensynligt Mr. Ropners Mening at antyde, at Udgifterne ved Eftersynet af et Motorskib vilde være langt højere end ved et Dampskib.

Alene Det Østasiatiske Kompagni i København, siger Bladet, kan udtale sig om Spørgsmaalet paa Basis af praktisk Erfaring, idet Selskabets Baad »Selandia« er det eneste 16 Aar gamle ocean-gaaende Motorskib, og Bladet har derfor anmodet Selskabet om at udtale sin Mening. Selskabet har besvaret Forespørgslen derhen, at dets Erfaringer angaaende Motorskibes Holdbarhed sammenlignet med Dampskibes var absolut modsat det, der blev antydnet ovenfor. Selskabets Erfaringer under 16 Aars Arbejde med søgaaende Motorskibe er, at Motorerne stadig maa holdes i god Orden, hvis det økonomiske Resultat skal blive godt. Reparationer i Maskinrummet er derfor ikke blevet udsat til det ordinære Eftersyn, men er blevet udført efterhaanden som de ansaas for nødvendige. Da »Selandia« for Eksempel skulde gennemgaa sit 12. Aars-Eftersyn, androg de samlede Udgifter til Reparationer og Fornyelser af Maskinen, derunder hele den elektriske Installation, for det paagældende Aar mindre end £1,500.

Angaaende sine Erfaringer med Hensyn til Vedligeholdelsen af Maskinerne i Almindelighed i Motorskibe udtaler Selskabet yderligere, at naar Pasningen af Maskinerne er effektivt organiseret, kan Fornyelsen af de forskellige Dele, der selvfølgelig slides, foretages uden at Skibet af den Grund bliver taget ud af sin Fart eller at Opholdet i Havn forlænges udover den Tid, det tager at lade og losse. Medens Vedligeholdelsen af Motorer er dyrere end af Dampmaskiner i Dampere af samme Størrelse, er Forskellen dog ikke saa stor, at den faar afgørende Betydning for Skibets Økonomi. Hvad angaar Vedligeholdelsen af Skroget af et Motorskib, er det klart, at Eftersynet af ældre Motorskibe maa vise sig at være langt billigere end af ældre Dampere, da de store Fornyelser i Vandtanke og Kulbunkers er praktisk talt unødvendige, idet Tankene i et Motorskib benyttes til Opbevaring af Brændselolie, der virker beskyttende.

The Motor Ship har ogsaa for kort Tid siden drøftet Spørgsmaalet angaaende Vedligeholdelse af Motorskibs-Maskiner med den norske Reder Wilhelm Wilhelmsen, der var af den Mening, at Vedligeholdelses-Udgifterne for et Motorskib var noget højere end for en Dampers, naar man holdt Motorerne i fuldt tilfredsstillende Stand ved hvert Aar at foretage saadanne Fornyelser, som maatte være ønskelige. Denne Forskel, mente det paagældende Rederi dog, blev imidlertid udjævnet ved de langt større periodiske Udgifter, man havde paa Dampene, naar Kedlerne skulde have nye Rør eller andre store Reparationer skulde udføres. Da Det Østasiatiske Kompagni og Wilh. Wilhelmsen ejer de to største Motorskibs-Flaader i Verden, siger Bladet, maa disse Meningstilkendegivelser have nogen Værdi.

## LOSNING OG LADNING I TYRKISKE HAVNE

Siden den tyrkiske Regering bestemte, at alt Arbejde i tyrkiske Havne, d. v. s. Losning, Ladning, Bugsering og Lægtring etc. skulde udføres af tyrkiske Undersaatter og i den Anledning skabte Monopoler for at gennemføre Reformen i de forskellige Havne, har der været store Forsinkelser, Udgifter, Røverier og Tyverier, der er gaaet ud over Dampene og deres Ladninger. Følgerne af denne Tingenes Tilstand viser sig i, at alle tyrkiske Havne mister deres Transit-handel. Konstantinopel, der var et stort Fordelingscenter før Krigen, har mistet denne Handel, der nu foregaar over Saloniki og Piræus. I Mersina, hvor Monopolet indførtes i August i Fjor, er der opstaaet den største Forvirring. Grundet paa de utilstrækkelige Losse- og Ladegrejer, der er til Raadighed og paa den daarlige Arbejdskraft er Dampene blevet opholdt urimeligt længe for at losse eller lade, og der er sket stor Skade paa Varerne, ligesom Udgifterne ved Varernes Behandling er steget stærkt, og den tyrkiske Regering synes, efter hvad det amerikanske Skibsfartsblad »Nauticus« udtaler, at være døv overfor alle Forestillinger.

## THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

Efter hvad vi erfarer, vil The Baltic and International Maritime Conferences Aarsmøde i Aar blive afholdt i Hamburg i Løbet af Ugen, der begynder den 13. Maj.

## GÖTEBORG RADIO

Dansk Radio Aktieselskab meddeler: Kungl. Telegrafstyrelsen i Sverige har overdraget Dansk Radio Aktieselskab Generalrepræsentationen for den transatlantiske Radioforbindelse: Göteborg Radio—New York.

Via Göteborg Radio befordres Telegrammer til alle Pladser i: Nord-, Mellem- og Sydamerika samt Vestindien.

Befordringstiderne fra Danmark er kun uvæsentligt længere end Befordringstiderne fra en hvilken som helst Plads i Sverige, der for 1ste Halvaar 1927 i Gennemsnit har andraget:

for Il-Telegram.....	8.5 Minut
» Almindeligt Telegram .....	15.4 »
» LC Telegram (halv Takst) ..	37.4 »

Det kan endvidere oplyses, at 99 pCt. af Sveriges samlede Telegramtrafik til Amerika nu gaar over Göteborg Radio.

»Via Göteborg Radio« befordres følgende Arter af Telegrammer:

- Il-Telegrammer,
- Telegrammer med Il-Befordring til Göteborg henholdsvis New York,
- Almindelige Telegrammer.
- Presse-Telegrammer.
- LC-Telegrammer
- NLT-Telegrammer (night letter).
- WLT-Telegrammer (week-end letter).

til laveste Takster. Med Hensyn til Befordringen kan der paa enhver Tid af Døgnet paaregnes absolut hurtigste og paalideligste Ekspedition.

**ROSARIO ERKLÆRET PESTSMITTET**

I Følge foreliggende Meddelelser maa Havnestaden Rosario i Argentina anses for pestsmittet.

I Henhold til Lov om Foranstaltninger mod smittomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April 1911 sættes derfor Bestemmelserne i Lovens §§ 13—15 i Kraft overfor Skibe, der kommer direkte fra Havnestaden Rosario i Argentina,

A. Med Hensyn til Pest er herefter Bestemmelserne i §§ 13—15 i Lov om Foranstaltninger mod smittomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April 1911 i Kraft overfor:

1) Havnene i Ægypten, 2) Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet, 3) Havnene i de nederlandske-ostindiske Kolonier, 4) Athen med Piræus, 5) Havnene i Kina, 6) Havnene i Indochina, 7) Bangkok, 8) Havnene i Senegal, 9) Rio Janeiro, 10) Bahia, 11) Havnene i Peru, 12) Havnene i Chile, 13) Havnene i Ecuador, 14) samtlige russiske Havne udenfor Østersøen, 15) Beyrouth, 16) Galveston, 17) Zarzis, 18) Los

Angeles' Havn, 19) Azorerne, 20) De Canariske Øer, 21) Konstantinopel og 22) Havnestaden Rosario i Argentina.

B. Med Hensyn til Kolera er herefter Bestemmelserne i Lovens §§ 13—15 i Kraft overfor:

1) Havnene i Britisk Ostindien, Birma indbefattet, 2) Havnene i de nederlandske-ostindiske Kolonier, 3) Havnene i Indochina, 4) Havnene i Kina og 5) Bangkok.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

**NY STATION FOR BUNKEROLIE**

Den tyske Marines tidligere Tankanlæg i Brunsbüttelkoog, ved Kiel-Kanalens Udløb i Nordsøen, der kan rumme ca. 70,000 Tons Olie, er nylig bleven forpagtet Mineralöl- und Asphaltwerke A/G. Zweigniederlassung Hamburg, som dér har etableret en førsteklasses Bunkerstation for Dieselolie og Brændselsolie.

**DANSKE SKIBSMÆGLERE****ASSENS****KØBENHAVN****ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**

TELGR.-ADR. „SHIPPING“.—STATS-TELF. 10.—TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder*  
*Dampskibs- og Havariagent*  
*Befragtningsforretning*

**HOLBÆK****NAKSKOV****JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

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

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler  
**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“  
Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

**KOLDING****NYKØBING F.****A. GJØRDING**

**KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

Telefon 137 & 737  
Telegram-Adr.: »Marquardt«

**Marquardt & Tornøe**

*Skibsmæglere*

*Nykøbing F.*

**KORSØR****NØRRÉSUNDBY****P. JØRGENSEN & CO.**

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

**KORSØR**

Telefoner: Provins Nr. · 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11  
Telegram Adresse: »JØRGENSEN«

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**NØRRÉSUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

**KØBENHAVN****SAXKJØBING**

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adr.: "Holmeild"  
Amaliegade 36

**HOLGER KRISTIANSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING

**SAXKJØBING**

DANMARK

TELEFON Nr. 194 & 902

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

## SAMARBEJDE MELLEM NORDENS RUTEREDERIER

I »Nationaløkonomisk Forening« talte Børssekretær Jens Vestberg Tirsdag Aften om Trafikforskydninger i de nordiske Farvande siden 1914.

Han paaviste ved Havnestatistikken, at det økonomiske Tyngdepunkt i Norden tenderer mod Vest. Leningrads udenlandske Trafik var i 1925—26 71 pCt. mindre end i 1912, og Riga, Libau og Windau var gaaet tilbage med 60—70 pCt. Samtlige Havne paa den tyske Østersøkyst med Undtagelse af Danzig viser ligeledes stærk Tilbagegang.

I Finland har ganske vist det Opsving, som har præget det økonomiske Liv, skabt betydelig Trafikforøgelse i Byer som Wiborg, Kotka og Helsingfors, men Havnene — saavel finske som svenske — ved den botniske Bugt har iøvrigt nærmest haft Nedgang. Selv en By som Stockholm har stagneret.

Vender man sig derimod til Øresund og Kattgat, finder man en Række Havne med betydeligt Trafikforøgelser, København saaledes for den indgaaede Tonnages Vedkommende fra 4.72 Millioner N.R.T. i 1913 til 5.54 Millioner i 1927, ligesom Aalborg fra 1912—13 til 1923—24 er gaaet frem med 118 pCt. Malmø viser i samme Tidsrum en Stigning paa 14 pCt., Helsingborg paa 26 pCt. og Gøteborg paa 30 pCt., Aarhus og Odense henholdsvis 27 og 68 pCt., Bergen 43 pCt., medens Fremgangen for Oslo er forholdsvis lille.

Hamburg og Bremen viser i Modsætning til de tyske Østersøhavne stor Fremgang, idet Besejlingen af Hamburg fra 1913 til 1926 er steget med 18 pCt., for Bremen er Stigningen 52 pCt.

Undersøger man den Udvikling, de nordiske Landes Ruterederier gennemgaar, faar man i endnu højere Grad Indtryk af, at Blikket er rettet mod Vest, og at det er de oversøiske Pladser, der i stigende Grad drager Rutetrafikken til sig.

Sekretær Vestberg paaviste dette ved en Gennemgang af det nordiske Ruterederis Historie. Allerede

før Krigen havde Tyskland næsten 80 pCt. af sin Handelsflaade i fast Rute fart, og i Dag er denne Procent højere. Danmark, der blandt de nordiske Lande indtager den forholdsvis mest fremskudte Stilling i Ruterederiet, har derimod kun godt  $\frac{1}{3}$  af sin Handelsflaade i fast Rute fart og Sverige omtrent det samme. Norge har ca.  $\frac{1}{5}$  af sin Flaade i Rute fart mellem Norge og Udlandet, men hertil kommer en stor Rute fart for norsk Regning mellem udenlandske Havne indbyrdes. Endelig har Finland ca. 20 pCt. af sin Flaade i fast Rute fart. Tilsammen raader imidlertid de nordiske Lande over saa store Handelsflaader og saa mange Ruterederier, at de — naar de virker ud fra en fælles Front — er en Magtfaktor af Rang.

Det Samarbejde, der kan være Tale om mellem Nordens Ruterederier, kan dels gaa ud paa et egentligt Samsejlingsarbejde, dels paa en fælles Fragtpolitik, dels blot antage Karakter af en vis gensidig Velvillie.

Det var Taleren bekendt, at Det østasiatiske Kompagni, som var det første Selskab her i Norden, der tog Initiativet til et nordisk Samsejlingsarbejde, stadig staar som en ubetinget Tilhænger af dette, og Taleren laa inde med Udtalelser fra Ruterederier i vore Nabolande, der gik i samme Retning.

Taleren sluttede med at henvise til Albert Ballin's Udtalelse i 1907 ved Norddeutscher Lloyds 50-Aars Jubilæum. Det havde været hans Opgave at skabe »en bedre Temperatur« mellem Lloydselskabet og Hamburg-Amerika Linien; og den Politik, der kan udtrykkes ved Ordene: »Getrennt marschieren vereint schlagen«, sejrede. Den vældige Vækst af de tyske Ruterederier i de allersidste Aar turde være den kraftigste Opfordring til de nordiske Ruterederier om at huske og handle efter Ballin's Ord. I saa Fald besidder de nordiske Ruterederier en Styrke, som selv en Stormagt maa respektere.

## D.F.D.S. BEGRAVELSESKASSE

D.F.D.S. Begravelseskasse har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1927, hvoraf fremgaar, at 16 af Kassens Medlemmer i Aarets Løb er afgaaet ved Døden. Den 1. Januar 1927 havde Begravelseskassen 1105 Medlemmer, og Tilgangen i Aarets Løb androg 66, medens 28 er udtraadt, saaledes at Medlemsantallet den 31. December var 1127. Kassens Formue androg den 1. Januar 1927 94,144.85 Kr. og ved Aarets Udgang 100,519.44 Kr., altsaa en Fremgang paa 6,374.59 Kr. Der er i Aarets Løb i Indskud, Kontingent etc. indbetalt 34,951.75 Kr. i Kassen og udbetalt 34,727.11 Kr. Begravelseshjælpen er paa et Bestyrelsesmøde den 13. Jan. 1928 fastsat til samme Beløb, 500 Kr. fra 1. April 1928 — 1. April 1929 som for det foregaaende Aar.

Ordinær Generalforsamling afholdes den 30. Marts

1928 Kl. 8 Aften i Parkteatrets Selskabslokaler med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Beretning om Kassens Virksomhed i Aaret 1927.
- 2. Regnskabs Godkendelse.
- 3. Valg af 4 Bestyrelsesmedlemmer.
- 4. Valg af 1 Revisor.
- 5. Eventuelt.

## DEN NYE BAAD TIL DANSK-FRANSK DAMPSKIBSELSKAB

V i meddelte i sidste Nr., at Dansk-Fransk Dampskibsselskab hos Burmeister & Wain havde et Fragt-Dieselmotorskib paa 3,100 Tons under Bygning. Det er imidlertid en Baad paa 5,500 Tons, der bliver forsynet med en Dieselmotor, som skal kunne udvikle 1,600 H.K.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Damperen »Wilsons Undergang

Forleden afholdtes der i Norge Søforhør i Anledning af Damperen »Wilsons« Forsvinden paa Rejse fra Island til Haugesund i Begyndelsen af December. Skibet afgik fra islandsk Havn den 30. November med 400 Tons Sild løst i Lasten, men sikrede ved Skodder saavel langskibs som tverskibs. Der var afholdt Besigtigelses-Forretning af Mænd udnævnte af den norske Konsul, og alt var fundet forsvarligt. Rederiet mente, at Skibet var gaaet under i en Orkan, der rasede ved Island i de første Dage af December. Skibet havde været vel forsynet med Kul. Dets Besætning bestod af 11 Mand, af hvilke 9 var Nordmænd.

## Isbjerg i det sydlige Atlanterhav

Føreren af Royal Mail Damperen »Alcantara« meddelte ved sin Ankomst nylig til Buenos Aires, at han fra

Føreren paa den tyske Damper »Atto« havde modtaget en traadløs Meddelelse gaaende ud paa, at Udkigsmanden paa dette Skib havde observeret et stort Isbjerg, der var ca. 75 Fod højt. Det tyske Skib befandt sig da paa 35,18° s. B. 53,43 ° v. L. Senere rapporterede »Atto« et endnu større Isbjerg lidt nordligere. »Alcantara« opfangede ogsaa en traadløs Meddelelse fra Damperen »Catherine Radcliffe«, hvori Føreren af denne Damper meddelte, at han havde observeret et Isbjerg, som han anslog til at være 200 Fod højt og 1,000 Fod langt. Han befandt sig da paa 35,02° s. B. 52,40° v. L. Det tilføjedes i Meddelelsen, at Isbjerget stod paa Grund, og at det var farligt for Skibsfarten. Nogle Dage senere rapporterede Føreren af »Atto« til Montevidéo, at Skibet havde truffet tre enorme Isbjerger. Hans Skib befandt sig da paa 35,35° s. B. 52,54° v. L., og Isbjergene drev i Retning af La Plata.



## POSITIONSLISTE PR. 6. FEBRUAR 1928

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Kbhvn. 20.1.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa America.  
 m.s. *Africa*, Himmelstrup, ank. Nørresundby 5.2.  
 s.s. *Algarve*, zum Vohrde, pass. Dungeness 4.2. p. R. t. Palermo.  
 s.s. *Amalienborg*, Møllerup, afg. Havana 2.2.  
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, ank. Newcastle o/T. 2.2.  
 s.s. *Anneberg*, afg. Hebriderne til Baltimore.  
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 4.2.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Malmø 3.2.  
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Tyne 16.1. til Baltimore.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, pass. Suez 2.2. p. R. t. Aden.  
 s.s. *Askø*, Petersen, ank. Derwenthaugh 3.2.  
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Galveston 3.2.  
 s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Kaolack 2.2.  
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Aden 28.1. til Hongkong.  
 s.s. *Axel*, Kanstrup, oplagt.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Antwerpen 6.2. til Ceuta.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Mariager-fjord Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Belfast 15.1.  
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. San Domingo 28.1. til Queestown.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, oplagt.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Garston 24.1.  
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Vancouver 18.1.  
 s.s. *Bornholm*, Nielsen, ank. Patriksfjord 29.1.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 3.2.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, pass. Gibraltar 3.2. p. R. t. Salerno.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Bahia Blanca 3.2.  
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Rosario 4.2.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Gdynia 2.2.  
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Lissabon 5.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. Horta 25.1.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Thomsen, afg. Bahia 27.1. til Madeira.  
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Mouritzen, pass. Panama Kanal 2.2. p. R. t. Los Angeles.  
 m.s. *Christian*, Johansen, ank. Kbhvn. 31.1.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Odessa 4.2.  
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Cardiff 24.1. til Dakar.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. West Africa 27.1. til Hamburg.

## D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Rotterdam 26.1.  
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Danzig 5.2.  
 s.s. *Danevirke*, Stage, oplagt.  
 s.s. *Dania*, Kolster, ank. Kbhvn. 6.2.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Sydney 4.2. til Adelaide.  
 s.s. *Dansborg*, Matthiassen, ank. Lourenco Marques 31.1.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 6.2. til Königberg.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island-Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, oplagt.  
 s.s. *Ebro*, Ankersø, ank. Antwerpen 4.2.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Palermo 6.2. til Algier.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Lissabon 4.2.  
 s.s. *Ella*, Blach, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, pass. Kbhvn. 6.2.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Teneriffe 4.2.  
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Las Palmas til Rotterdam.

s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Odermünde 5.2.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Norfolk Va. 2.2.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. Newcastle o/T. 4.2. til Halifax.  
 s.s. *Expres*, afg. Nykøbing M. 6.2. til Struer og Kbhvn.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. La Pallice 2.2. til Port Said.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Hirshals 5.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, ank. Island 3.2.  
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Bangkok 27.1.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Galveston 1.2.  
 s.s. *Flynderborg*, Thøgersen, afg. Neufahrwasser 23.1.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. New Orleans 30.1.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 3.2. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Willemstad 28.1.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, ank. Swansea 4.2.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Kbhvn. 3.2.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 14.1.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Esbjerg 4.2.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Bordeaux 6.2. til La Pallice.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Halifax 3.2.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Murmansk 5.2.  
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Rotterdam 3.1. til Cagliari.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 4.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Oran til Monrovia.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 6.2. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Christensen, ank. Swansea 6.2.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Ushaut 3.2.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dakar 4.2.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. West Africa 31.1.  
 m.s. *Irland*, Petersen, pass. Panama Kanal 20.1.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Houston 27.1. til Aalborg.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, oplagt.  
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Takao 3.2.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Frederikshavn 4.2.  
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.12.  
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Halifax 5.2. til Bermuda.  
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, afg. Lourenco Marques 1.2.  
 m.s. *Jyllandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 3.2.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 31.1.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Kirkenes 27.1.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7. Februar 1928.

London .....	18,20	Madrid .....	63,65
New York .....	374,00	Amsterdam .....	150,80
Berlin .....	89,20	Stockholm .....	100,35
Paris .....	14,80	Oslo .....	99,45
Antwerpen .....	52,20*)	Helsingfors .....	9,43
Zürich .....	72,00	Prag .....	11,10
Rom .....	19,85	Wien .....	52,80

\*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

## K

- s.s. *Kai*, Christensen, afg. Kbhvn. 2.2. til Blyth.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Aalborg 4.2. til Danzig.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Tyne 24.1. til Charleston.  
 s.s. *Kina*, Heisterberg, afg. Hongkong 31.1.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, pass. Peniche 3.2. p. R. t. Mentone.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Kbhvn. 7.2. til Sas-de-Gand.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Buenos Aires 1.2.  
 m.s. *København*, Andersen ank. Korsør 7.1.

## L

- m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Penang 4.1. til Port Swettenham.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Danzig 29.1.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Folkstone 4.2.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, afg. Løgstør 6.2. til Thisted og Kbhvn.  
 s.s. *Lise*, Hansen, pass. Kbhvn. 5.2.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, afg. New York 31.1.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Methil 5.2.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Barry 2.2.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Reval 5.2.  
 s.s. *Maine*, Nielsen, afg. Greaser 4.2. til Baltimore.  
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Port Said 5.2. p. R. t. Marseilles.  
 s.s. *Manø*, Huusum, ank. Kalundborg 4.2.  
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. San Miguel 4.2. p. R. t. Macoris.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Sousse 25.2. til Aberdeen.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Lybeck 1.2.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Rio 1.2. til Bahia.  
 m.s. *Meonia*, Topp, pass. Port Said 5.2. p. R. t. Genoa.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Lund, afg. Melilla 4.2. til Algier.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

## N

- s.s. *Nathal*, Madsen, afg. Buenos Aires 16.1.  
 s.s. *Nevada*, afg. Cardiff 27.1. til La Plata.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Casablanca 2.2.

## O

- m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, i Dok i Helsingør siden 7.1.  
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Tampico 4.2. til Minatitlan.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, i Dok i Kbhvn. siden 24.1.

## P

- m.s. *Panama*, Væring, ank. Sydney 25.1.  
 s.s. *Parana*, Broner, ank. Beira 30.1.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Aalborg 6.2.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, ank. Kbhvn. 3.2.  
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Cap Town 30.1.  
 s.s. *Phønix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Libreville 28.1.  
 s.s. *Polonia* ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, oplagt.

## R

- s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Hull 6.2.  
 s.s. *Rosenborg*, Jan, ank. Burntisland 4.2.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

- s.s. *Saga*, Falk, afg. Antwerpen 6.2. til Dunkirk.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, afg. Nyborg 1.2. til Baytown.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Seaham 4.2.  
 s.s. *Seine*, Bellec, ank. Kbhvn. 6.2.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Alexandria, 5.2.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Panama Kanal 3.2. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Sigrun*, Huss, ank. Frederikshavn 5.2.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Port Gentil 28.1.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, pass. Holtenau 6.2. p. R. t. Karrebæksminde.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Danzig 28.1.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Sunderland 1.2.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 6.2. til Rieme.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Newport Mon 4.2.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Huelva 30.1.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, ank. Helsingborg 3.2.  
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Matanzas 3.2. til Philadelphia.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Dakar 1.2.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Cardiff 25.1. til Havana.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 1.2. til Manchester.  
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Sas-de-Gand 6.2. til Rieme.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Nuevitas 1.2.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Kbhvn. 1.2.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 3.2.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Vancouver 31.1.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Antwerpen 15.1. til Charleston.  
 s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Frederikshavn 2.2. til Bordeaux.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 4.2.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. Nakskov 6.2. til Hamburg.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tulu*, Hansen, afg. Malaga 4.2. til Algeciras.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Danzig 3.2.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 6.2. til Dunkirk.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 30.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. Galata 27.1.

## V

- s.s. *Vega*, Holm, afg. Swansea 2.2. til Tripoli.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 5.2.  
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Charleston 27.1. til Bordeaux.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør 19.1.  
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, pass. Ushaut 27.1.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Fredericia 4.2.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. London 3.2. til Kbhvn.

## Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

- s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Randers 5.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Burntisland 3.2.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 6. FEBRUAR 1928

- 3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Appledore 31.1. til Setubal.  
 3/m. Sk. *Hans*, Christensen, afg. Appledore 31.1. til Setubal.  
 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Appledore 31.1. til Setubal.  
 3/m. Sk. *Elisabeth*, Raahauge, afg. Granten 31.1.  
 3/m. Sk. *Haabet*, Madsen, ank. Aberdeen 1.2.  
 3/m. Sk. *Hertha*, Olsen, ank. Setubal 3.2.

- 3/m. Sk. *Meta*, Hansen, ank. Gøteborg 2.2.  
 3/m. Sk. *Nordstjernen*, Christensen afg. Trinidad 4.2.  
 3/m. Sk. *Norden*, Olsen, afg. Bideford 31.1. til Forwey.  
 3/m. Sk. *Pallesen*, Jørgensen, ank. Tønsberg 3.2.  
 3/m. Sk. *Rosning*, Jørgensen, afg. Tønsberg 4.2. til Thurø.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

samt paa alle Postkontorer

Reparationer i Bristol Kanalen  
**MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED**

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26-KØBENHAVN K.

**CARDIFF  
BARRY  
NEWPORT  
AVONMOUTH**

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.

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.:  
Sleepmaas

**ROTTERDAM**  
Terwenakker. 14-15

Telefoner Nr.:  
8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.

Amaliegade 35, København. Telf. Central 1504.  
Telegr.-Adr. »NESEVO«.

**S. H. OHLSEN & CO.**

Charlestown 1869

**METHIL**

Methil 1887

\*

LLOYDS AGENTER • SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

**BUNKERS**

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

Telefoner { Grimsby No. 621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILLALER:

**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

**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)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881  
og Till, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Bøe Code.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder. Scott's og Watkins'

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Ruter til de vigtigste Havne paa Jorden

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

SKIBSMÆGLERE-HAVARI AGENTER-SKIBSHANDLERE-STEVEDORERS

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, **LISSABON** TELGR.: »KNUDSEN«

**KARL BRESEMANN**

SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT

BUNKERKUL-LEVERANDØR

STEVEDOR

**STETTIN**

Telegram Adr. »BREMAKA«

**WILTON'S  
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE

OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVERFT

2000 TONS DAMP- HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 45,000 T.

En » » » » 511 » » » 20,000 »

En » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

TELEFON-NR.:

»WILTON, ROTTERDAM" 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE**

**HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELGR. ADR.: "ALFMUNT"

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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



FORSIKRINGSSKABET  
**NORDISK UNION**  
AKTIESELSKAB

SØ- & BRAND  
FORSIKRING

*Agenter antages.*

KJØBENHAVN

GRØNNINGEN 23  
Telf. Central 1175 & 1392

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER  
FLYDENDE BRÆNDEL

**LAMBERT BROTHERS**  
LIMITED

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

FILIALER:

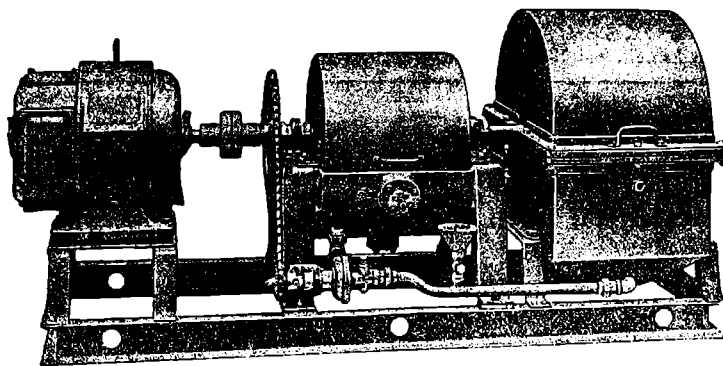
CARDIFF, The Exchange.....	Telegr.-Adr.:	
Newport, Mon., 131, Dock Street.....		} »Lambert
Port Talbot, Exchange Buildings.....		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs		} »Lambrose, Newcastle.
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....		
Blyth, 19, Ridley Street.....		} »Lambert
West Hartlepool, Victoria Terrace.....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

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

## GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF A/S ATLAS KØBENHAVN L.



**DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIAN**  
DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD  
CGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAÆVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:  
Glent & Co., København.

SVERIGE:  
Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:  
A/S Mejeribureauet, Oslo.

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i  
**CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS**  
 Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er frit for wet-Dock Afgifter  
 hvis de læster i nogen anden Havn.  
 Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

### Frihavns

#### Skibsprovianteringsforretning

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN

TELEFONER: CENTRAL 1332 & PALÆ 967 Y

### OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE  
 REKLAME- OG KATALOG-TEKST

**W. E. CALVERT**

OTTO MALLINGSGADE 3, TLF. RYVANG 2589 y.

## KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastefarver etc.  
 fra Th. Høeg

HAMBURG

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS



## 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.*

## IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

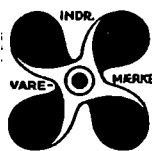
Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter



BRUG

## Holzapfel's

Bundfarver

DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København, K.

### 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., Fabrikant af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.

**2 TØRDOKKER**

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

**PATENT-OPHALINGSBEDDING**

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

## Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 600,000 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.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

## NATIONAL

KØBENHAVN K.

TEGNER ALLE ARTER  
 FORSIKRINGER

*Forlang Tilbud.*

GRUNDLAGT 1905. TELEFON 7565

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 8

FREDAG 17. FEBRUAR 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

### HAVNEN I NYKØBING F.

Havneudvalget i Nykøbing F. har paa et Møde for nogle Dage siden vedtaget en meget betydelig Udvidelse af Havnen. Gennemførelsen af den for Udvidelsen udarbejdede Plan antages at ville koste godt 2 Million Kr. Planen gaar ud paa en Forlængelse af Havnekajen nord paa samt en Uddybning og Udretning af Sejlløbet i Guldborgsund og en Uddybning af Havnen mellem Broerne, hvor det er temmelig vanskeligt for store Skibe at vende paa Grund af den lave Vandstand. Fylden fra disse Uddybninger skal anvendes til Opfyldning nord paa, og de derved tilvebragte nye Arealer ventes udljede til Lagerpladser eller industrielle Virksomheder.

Som Motiv for Forslaget anføres, at der for Tiden ikke er noget Areal ved Havnen til Raadighed til Udlejning, saaledes at man har været nødsaget til at udleje et Stykke af selve Havnegaden i Nærheden af Jernbanebroen. Der har, siges der, i og for sig ikke manglet Kajplads, men der har vist sig Ulemper under Losning, idet to større Skibe ikke paa én Gang kan losse ved Kajen lige nord for Christian IX's Bro. En Forlængelse af Havnekajen mener man ogsaa vil byde den Fordel, at Dampere, der er for store til at gaa gennem Christian IX's Bro efter Udvidelsen af Havnen vil kunne faa anvist Kajplads ved den nye Kaj nord paa.

En Del af Pengene til Udvidelsen maa skaffes som Laan. Af Havnens egne Midler menes der Udgangen af Regnskabsaaet 1928—29 at være ca. 450,000 Kr. til Raadighed til Gennemførelsen af Planen.

Under Henviisning til den af Dansk Dampskibsrederiforening, de samvirkende Landboforeninger, de samvirkende Husmandsforeninger og Industriraadet i December i Fjor rettede Skrivelse til Ministeriet for offentlige Arbejder med Andragende om allerede fra 1. April d. A. at faa nedsat de for Tiden gældende altfor høje Havne- og Brotakster og Ministeriets Svar derpaa, der som bekendt gik ud paa, at de Provinshavne, som fremsender Andragende derom, vil faa Tilladelse til at nedsætte deres Takster, saafremt Havnenes økonomiske Forhold tillader det, har Bestyrelsen for Nykøbing Handelsstandsforening i en Skrivelse anmodet Havneudvalget om at fremsende Andragende til Ministeriet om at faa Taksterne nedsat med indtil 25 pCt., samt at Brotaksterne for Varer fra Skib til Skib i Omladning maa bortfalde som Tilfældet er i Aarhus, Svendborg, Korsør, Aalborg o. fl., idet Havnens Økonomi efter Bestyrelsens Opfattelse muliggør en saadan Nedsættelse, og de trykkede og meget vanskelige Forhold, hvorunder alle Erhverv for Tiden arbejder, gør det rimeligt og nødvendigt, at der ydes disse alle de Lettelser i deres Kamp for Eksistensen, som med Rimelighed og uden Skade for andre kan ydes dem.

Man maa vel gaa ud fra, at Havneudvalget vil imødekomme Handelsstandens Henstilling, og det vil jo i saa Fald kun være glædeligt, at en vigtig Havn som Nykøbing F. er i Stand til baade at foretage en paakrævet Udvidelse og samtidig at nedsætte Takster-

ne. Det maa ønskes, at andre Provinshavne, hvad Nedsættelse af Taksterne angaar, vil følge efter. I Aarhus skal man nu være enedes om et Forslag, hvorefter Skibe paa indtil 100 Tons slipper med halv Afgift, medens Taksterne iøvrigt foreslaas nedsat med gennemgaaende 25 pCt.

### FREE INTERCHANGE OF PORT

Forleden fremkom der gennem forskellige Mæglerfirmaer i Cardiff en Meddelelse om, at The Great Western Railway Co., der ejer alle Dokkerne i Syd-wales, var gaaet ind paa et Krav om fri Dokbytning, saaledes at et Skib, som losses i en Havn mellem Newport og Swansea, begge inklusive, kan laste i en anden Dok i samme Distrikt uden at skulle betale ekstra Dokafgifter.

Denne Meddelelse synes i hvert Fald at være for-hastet, idet Handelskamret i Cardiff nylig har udsendt følgende officielle Meddelelse om Sagen:— Efter hvad vi erfarer, har nogle Personer uden Bemyndigelse udsendt Meddelelse om, at Great Western Railway Company er gaaet med til at indføre "interdocking"-Lettelser i Havnene i Syd-wales. Dette Spørgsmaal har været Genstand for langvarige Forhandlinger mellem Great Western Railway Company og Handelskamrene i Syd-wales paa Handelsstandens Vegne, men der er endnu ikke opnaaet nogen Overenskomst i Sagen. Handelskamrene i Syd-wales vil udsende en officiel Meddelelse, saasnart en definitiv Ordning er opnaaet.

Endelig har The Great Western Railway Company udsendt en officiel Meddelelse gaaende ud paa, at Selskabet har besluttet straks at gøre to vigtige Indrømmelser med Hensyn til Skibsfarten paa Havnene i Syd-wales. For nogle faa Maaneder siden blev der truffet Foranstaltninger til at give Skibe, der kun løber ind for at faa Bunkers særlige Lettelser med Hensyn til Afgifter, og det meddeles nu officielt, at en særlig Takst paa 4d. pr. Netto-Registerton træder i Stedet for den nu gældende Afgift paa 6½d., naar det drejer sig om Skibe, som kun anløber for at faa Bunkers og er bestemte til en udenlandsk Havn.

Den anden Indrømmelse angaar Skibe, som gaar ind i de lokale Tørdokke for at blive reparerede. I Stedet for de nuværende Tonnageafgifter skal saadanne Skibe fremtidig kun betale en "locking"-Afgift paa £2.10.0 for Skibe op til 500 Netto-Registertons og stigende med £2.10.0 for hver følgende 500 Tons.

### OPLÆGNINGERNE

Der var ikke større Forandringer i Oplægningerne sidste Uge, idet Antallet af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende oplagte Dampere den 14. ds. androg 47 med en samlet Bruttotonnage af 53,256 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 79,622 Tons.

Antallet af oplagte Dampere blev saaledes i Ugens Løb kun forøget med én, idet der den 7. ds. var oplagt ialt 46 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 52,121 Tons og 76,637 Dødvægttons.

## TOLDBØDER I SPANSKE HAVNE

V i har tidligere omtalt de yderst strænge Bestemmelser, der er gældende i Spanien med Hensyn til Lastmanifeste, og Sveriges Rederforening henleder i et nylig til dens Medlemmer udsendt Cirkulære atter Opmærksomheden paa dette Forhold og anfører følgende Eksempel paa en Bøde, der er paalagt et Skib, som havde undladt at opfylde de givne Forskrifter.

Damperen N. N. ankom til Barcelona med en fuld Last »refined petrol in bulk«, og Manifestet overgaves til Toldmyndighederne. Skibets Mægler paa Lasteplassen havde imidlertid ikke nøjagtigt kopieret Afladerens Deklaration paa Konnossementet men opført Lasten i Manifestet som "Petrol in bulk." En saa ubestemt Angivelse tillader det spanske Toldvæsen ikke, og da der i dette Tilfælde ikke kunde bebrejdes Afladeren noget, blev Bøden fastsat til Minimumsbeløbet, 100,000 Pesetas, som Skibet maatte betale. I et andet

lignende Tilfælde maatte et Skib betale 350,000 Pesetas i Bøde.

I Tilfælde som de ovennævnte gaar Toldmyndighederne ofte ind paa at godkende en af Skibet stillet Bankgaranti for Betalingen af Bøden, men en saadan Garanti maa stilles, inden Skibet bliver udklareret, og en saadan Fremgangsmaade kan desuden medføre betydelige Udgifter og Ulemper for Rederiet. Det hændes dog ikke saa sjældent, at Rederierne, naar det drejer sig om store Bøder, faar disse ophævede, men først efter flere Maaneders besværligt Arbejde.

De anførte Eksempler viser Betydningen af, at Skibsføreren nøje paaser, at Manifestet er i absolut Overensstemmelse med Afskiberens Deklaration i Konnossementet. Hvis denne Forsigtighedsregel er iagttaget, falder eventuelle Bøder for urigtig Benævnelse af Varen paa Modtageren af samme.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

Antallet af de i Januar Maaned til Danzig indgaaede Skibe var 456 med 323,387 N.R.T. mod 535 med 335,663 N.R.T. i December Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 436 med 294,253 N.R.T. mod 549 med 362,678 N.R.T. i December Maaned.

Af de i Januar indgaaede Skibe indgik 276 Skibe med 198,899 N.R.T. i Ballast, medens 41 Skibe med 15,414 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Januar Maaned 1927 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 452 med 299,805 N.R.T. og af de udgaaede Skibe 476 med 320,943 N.R.T.

Den danske Tonnage er noget mindre end i December Maaned, men staar med 66 Skibe med 61,036 N.R.T. som No.3 efter Tyskland med 143 Skibe med 83,943 N.R.T. som No. 1 og Sverige med 117 Skibe med 65,495 N.R.T. som No. 2.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Indgaaede Skibe	Udgaaede Skibe
Belgien .....	1	265
Danzig .....	6	2,901
Danmark .....	66	61,036
Tyskland .....	143	83,943
England .....	19	22,534
Estland .....	1	936
Finland .....	4	7,243
Frankrig .....	10	10,581
Grækenland .....	1	3,335
Holland .....	9	3,475
Italien .....	2	4,758
Jugoslavien .....	2	6,727
Lelland .....	24	19,278
Lithauen .....	5	2,185
Norge .....	21	20,232
Østrig .....	1	260
Polen .....	20	7,729
Sverige .....	117	65,495
Czekoslovakiet .....	2	146
Tyrkiet .....	2	48

## SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i den første Maaned af indeværende Aar. sammenlignet med samme Periode i 1927 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1928 .....	1,241	2,083,242	1,015	1,732,308
1927 .....	1,327	2,088,245	1,127	1,780,850
Forsk. ..	- 86	- 5,003	- 112	- 48,542

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1928 .....	1,285	1,834,761	942	1,760,420
1927 .....	1,215	1,509,306	954	1,665,853
Forsk. ..	+ 70	+ 325,455	- 12	+ 94,567

## DISCHARGING RATES IN DANISH PORTS

Dansk Dampskibsrederiforening har udarbejdet 2. reviderede Udgave for 1. Januar 1928 af den ovennævnte nyttige Haandbog, der giver Oplysning om Lossetaksterne i danske Havne for Kul, Koks, Cinders, Briketter, Korn, Foderstoffer og Gødningsstoffer.

Bogen kan faas ved Henvendelse til Dansk Dampskibsrederiforening mod Indsendelse af 1/6d. eller 1.35 Kr. pr. Eksemplar.

## AARSUDBYTTE

BURMEISTER & WAIN

Paa et i Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde, vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Aarets Driftsoverskud 2,465,897 Kr., hvortil kommer Saldoen fra 1926, der med Fradrag af betalte Skatter udgør 191,960 Kr., henlægges til Reserve- og Fornyelsesfonden 600,000 Kr., idet der samtidig foretages Afskrivninger over Fonden til Beløb 671,724 Kr. samt henlægges til Arbejdernes Hjælpefond 50,000 Kr., og at ligesom i Fjor udbetales Aktionærene 8 pCt. Udbytte.

Resten af Beløbet med Fradrag af Bestyrelsens Honorar overføres til næste Aars Regnskab med 75,803 Kr.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

Bestyrelsen for A/S Det Danske Kulkompagni har paa et Tirsdag afholdt Møde vedtaget af Netto-Overskudet for Driftsaaret 1927, der inkl. Overførsel fra 1926 andrager 709,876 Kr., at anvende til Afskrivninger 272,071 Kr. samt at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale et Udbytte af 5 pCt. og at overføre til næste Regnskabsaar 25,305 Kr.

Ifjor udbetaltes 6 pCt.

## TRAFIKKEN I SUEZ-KANALEN I 1927

Suez-Kanalen er i 1927 bleven passeret af 5,544 Skibe, hvilket er en Rekord, idet det højeste Antal hidtil naedes i 1912, da 5,373 Skibe passerede Kanalen. Den samlede Tonnage af Skibene androg i 1927: 28.97 Millioner Tons mod 26.1 Millioner i 1926 og 26.8 Millioner Tons i 1925.

## BALTIME-CERTEPARTIETS TIDSTABSKLAUSUL

Om Bord i s/s »Marita«, som var tidsbefragtet til norske Befragtere, opstod der, medens Skibet laa i London og ventede paa at komme i Dok, en Brand i Maskinrummet. Skibet maatte derfor strandsættes for at man kunde faa slukket Ilden. Reparationen blev imidlertid fuldført før Skibet kom ind i Dokken, hvor det skulde losse sin Last.

Tidsbefragterne fratrak ved Opgøret Betaling for den Tid, det tog at slukke Branden og reparere Skaden. Imidlertid mente Rederiet, at der ikke var gaaet Tid tabt for Befragterne ved Uheldet, da Skibet alligevel laa i London og ventede paa Kajplads, hvor det kunde faa sin Last losset. Disputen blev indbragt for en Voldgiftsret i Oslo bestaaende af Advokat Kaare Schønning, Overretssagfører Henrik Ameln med Advokat Ferdinand Schjelderup som Opmand.

Voldgiftsretten kom til det Resultat, at der ikke blev at fratække noget i Fragten for den omhandlede Tid. Rigtig nok kunde der være noget i den lidt formalistiske Opfattelse, at Tidsbefragterne havde Krav paa at faa et fuldt brugbart Skib til deres Disposition, specielt i Betragtning af Bestemmelsen om,

at »the payment of the hire shall cease until she be again in an efficient state to resume her service«. Imidlertid kan man herimod indvende, at saa længe Befragterne paa deres Side har al den Nytte af Skibet, som de for Øjeblikket ønsker, bør en Maskinskade ikke medføre Tab for Rederen ved Fradrag i Fragten for Tidstab. Dette maa gælde, enten Befragterne tiltrøds for Skaden lossere Skibet, eller om de, som i dette Tilfælde, ikke kan foretage noget positivt med det, men dog har det tilstede og derved opretholder deres Ret til Doktørn. Efter denne Opfattelse skulde det altsaa kun være, naar Skaden gør Skibet helt eller delvis ubrugbart for Befragterne, at disse helt eller delvis skulde slippe for at betale Tidsfragt. Voldgiftsretten kom til det Resultat, at denne Opfattelse maatte være rigtig, specielt da den ogsaa stemte med Kontraktens Øjemed, og da den har Tilknytning til Klausulens Udtryk »Loss of time« og »Time so lost«.

Opmanden tilføjer, at han anser det saa meget rigtigere at blive staaende ved dette Resultat, som Afværelsen derved kommer i Overensstemmelse med, hvad der er fastslaaet i engelsk Ret.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, 14. Februar 1928

Forretningsløshed præger hele Fragtmarkedet. De Markeder, hvor der var en Bedring at spore, blev øjeblikkelig fodret med Ballasttonnage, og hvad Cuba/San Domingo angaar, er dette Hovedgrunden til, at Markedet ikke kom til at indfri de Løfter som det gav. En hel Del Baade undervejs til eller under Losning i Brasilien, bestemt for River Plate, blev dirigeret til Vestindien, ligesom Baade er gaaet ud i Ballast fra denne Side og Middelhavet. Befragterne har hele Tiden haft rigeligt med Tilbud, mange Gange sikkert for rigelige Tilbud, hvorfor det har været dem en let Sag at undertrykke en berettiget Opgang. Nogen Tilbagegang i Raterne er der vel ikke, men det er altid ærgerligt at se et Marked falde saa daarligt ud, naar alle Chancer for en virkelig Bedring var tilstede. La Plata har endnu usluttede Baade, som skal slagtes, og Raterne for prompte Positioner er derefter. For Marts, April er Tonen lidt bedre og Maj/Juni Tonnage ganske godt efterspurgt til ca. 23/- U.K. Cont. Det er dog utænkeligt, at Befragterne allerede nu skulde være i Stand til at slutte større Mængder til Dagens Noteringer. Saa længe der ikke kan sluttet udgaaende Laster pr. Marts/April, maa Afslutninger pr. Maj/Juni hjemgaaende blive Undtagelsen, som bekræfter Regelen, men aldrig saa snart kan der sluttet ud og hjem samtidig, før der desværre vil være mange, som slaar til »in order to keep it going«, selv om Rundrejsen kalkulatorisk kun viser et minimalt Overskud. De andre Kornmarkeder har for Tiden liden eller ingen Efterspørgsel. Sydafrika kan bruge nogle Majs-Baade, og da Tonnage i La Plata nu tilbyder at skifte over til Sydafrika, er det forstaaeligt, at Raten er reduceret til 21/6d. Kulraterne ud til La Plata er endnu en Grad bedre, om end langt fra tilfredsstillende, og Markedet ud til Middelhavet igen »unsettled« med svagere Noteringer.

## TRÆLASTMARKEDET

For prompt Lastning, Danzig/Ghent, er akcepteret en rekordlav Rate: 26/6d. for 300 Favne Props og 32/6d. for 400 Favne Props til Østkyst England. For f.o.w. og senere rapporteres igen en Del Afslutninger til afskrækkende Fragter, f. Eks. skal 800 Std. Kotka/London være gaaet til 36/-, 700 og 750 Fv. Sydfinland/Forth 37/6:

700 Std. Kemi/Grimsby 43/-; 650 Std. Wiborg/

Liverpool 49/-; 700 Std. Kemi/London 44/- (Dansk); 800 Std. Uleåborg/London, 43/- (Dansk); 750 fv. Mid-Finland/Rotterdam Hfl. 20.75. Aabningsraten fra Hvidehavet kendes endnu ikke, men i Betragtning af de allerede effektuerede Slutninger fra Østersøen kan der ikke regnes med de samme Cifre som i Fjor.

## CANADA

betaler 65/- 67/6d. Febr./Marts Halifax/W.B.E.I., 60/- 62/6d. f.o.w. Miramichi/W.B.E.I.

## KUL, KOKS etc.

Fuldstændig uforandrede Noteringer over det Hele med meget faa Afslutninger. Nominelt indikeres Tyne/Lindholm Pier 5/- 5/3, Stockholm 6/-, Gøteborg 5/10½ 6/-, Stettin 5/3, London/København 7/6d. 7/9d., Garston/København 9/3, Preston/god Dansk 9/9 10/-, Wales/København 6/-, Svensk Sundhavn 5/6 6/-, Tyne/Hamburg 3/7½d., Rouen 3/9, Bordeaux 5/6d.

## MIDDELHAVET

Wales/Alexandria har betalt 10/9d. for mindre Baade, Øerne 8/3; ellers er alle Noteringer lidt svagere. Tyne/Genua range slutedes til 7/10½ for 7000 Tonnere, men 8/- 8/3d. bør endnu kunne erholdes for 3/6000 Tonnere. Tyne/Barcelona indikerer 10/6d. 10/9d., Sicilien 9/6-9/9d., Algiers 8/-, Forth/Vestitalien 8/- 5000 T., 8/6d. 3500 T.; Venedig 11/6d. 11/9d., Wales/Barcelona 10/9d., Marseille 8/-, Genua 8/3d 8/6d., Malta 9/-, Rotterdam/Genua 8/6d., Port Said 10/-, Antwerpen/Neapel 8/6d. 9/-, Genua 8/6d., Marseille 8/8/3d., Palermo 9/-.

De hjemgaaende Laster viser ingen Forandring. Frugt betaler ca. 20/- pr. 100 chf. Oliekager Marseille/5—6 danske/svenske Havne 18/6. Sfax/Hull 8/6d., Honfleur 7/-, Bordeaux 5/- 5/3d., Calais 4/9d. 5/-, Tunis/Rotterdam 6/9d., Antwerpen 6/9, Dublin 8/9; Susa/Danzig 8/6d. 8/9d. Alexandria/Hull 9/3, London 10/3, Bristol Kanalen 11/-; Porto Empedocle 7500 T. Gips 3 Havne Kina/Japan sluttet til 23/-. Cadiz/Montevideo 5400 T. Salt 14/3. Iviza/Aalesund 2000 T. Salt 11 Kr.; Huelva/Philadelphia/Baltimore 11/6d. — Sortehavet interesseløst.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Cement Antwerpen/Boston betaler 6/3d. 6/9d. f.i.o.; Kainit Antwerpen/New Orleans 11/-, Kainit Weser/



## KONGERIGET DANMARKS HANDELSKALENDER

Kongeriget Danmarks Handels-Kalender 1928, der nylig er udkommet, er i Aar, som sædvanligt, inddelt i letoverskuelige Hovedafsnit, for København, Købstæderne og Landstationerne med dertil hørende alfabetiske Navnregistre over Fabrikanter og Grossister. Stoffet er betydeligt forøget, og Handels-Kalenderen, der er under stadig Revision indeholder det største Antal Adresser Landet over, i alle Byer baade med Navn, Gade og Husnummer.

Kongeriget Danmarks Handels-Kalenders mangfoldige By-Kort er bekendt som de ypperste, der findes. Det store farvelagte Kort over København er ført à jour, alle nye Gader er paaført Kortet og den dertil hørende Gadefortegnelse, og med Hensyn til de Gader, der har skiftet Navn gælder det, at baade det gamle og det nye Navn staar anført; saavel Københavns-kortet som Kortene over alle Købstæderne samt de ca. 150 Skitser over Landsbyer, er til uvurderlig Nytte for den Forretningsmand, der vil »følge med«.

Der findes ogsaa Afsnit for Færøerne og Grønland samt for Island og Dele af Udlandet, og endelig giver Kalenderen særdeles lettilgængelige Oplysninger paa de mest forskelligartede Omraader, f. Eks. om Administrationen af Stat og Kommune, om alle offentlige Institutioner, om politiske og gejstlige, retslige og kommunale Forhold, om Trafik, om hjemlige og fremmede Repræsentationer o. s. v.

Den nyttige Bog er fremlagt overalt, hvor Almenheden færdes, saaledes paa større Posthuse, i de fleste danske og mange udenlandske Hoteller, paa Statsbanernes Færger, paa danske Passagerbaade og Amerikadampere, samt i Gesandtskaber, Konsulater og større Foreningers Læsestuer; den anvendes af talrige Firmaer Landet over, og den stedse videre Udbredelse — ikke mindst i Udlandet — viser, at Kongeriget Danmarks Handels-Kalender tilfulde imødekommer de Fordringer, der stilles til en saadan Bog.

## ITALIENSK SKIBSFARTSSUBVENTION

Rederiet Libera Triestina har til Udvikling af sine Ruter til Afrika og Nordamerika faaet et nyt Stats-tilskud for Tiden fra 1. Juli 1927 til 30. Juni 1931 til et Beløb af 4.3 Millioner Lire.

(Fragtmarkedet fortsat.)

Wilmington \$3. Gulfen \$3. Kul Wales/Staterne 7/-, Halifax el. St. John 11/6d. Kul Wales/Montreal, Maj/Oktobre, indikerer foreløbig 6/6d. 5/7000 T., 7/- 7/3d. mindre Baade.

Korn Staterne/Middelhavet 15 c., New York/Bremen 12 c., Byg, Gulfen/Rotterdam 14½ c.; Gulfen/3—4 Danske 21 c. Kul Hampton Roads/Alexandria \$3.15, Buenos Aires \$3.10. Cuba har taget adskillig Tonnage pr. Febr./Marts: 16/3d. 16/9d. U.K. Cont.; San Domingo 17/- 18/ U.K. Cont. Ud fra Gulfen er sluttet Bomuld til Bombay 12¼ c., Murmansk 9¾ c., Caseoil Australien 34 c. pr. Kasse. Asfalt Baton Rouge/B-H. range \$4.50. Oliekager Houston/Nørresundby direkte offereres til \$5.25. Vancouver/U.K. Cont. sidst gjort til 29/6d., A/R 29/-, Marts.

## SYDAMERIKA

Wales/Buenos Aires er nu oppe i 12/- 12/3d., 7/8000 T., 12/6d., 12/9d. 4/6000 T.; Rotterdam/Buenos Aires 12/3d. 7500 T., Marts. Forth/Montevideo-Buenos Aires 12/. Disse Rater ventes snart at komme op i 13/6d. 14/-. Hjemgaaende er sluttet: 7000 T. Buenos Aires/Rotterdam og Antwerpen 14/- prompt, berth terms.

6000 T. n.a. San Lorenzo/U.K. 18/- B/H 17/6d., A/R 17/-, 25/2 10/3. 7000 T. Bahia Blanca/U.K. B/H 17/3, A/H range 16/9, A/R 16/3 25/2 15/3. 6800 T. n.a. Lorenzo/U.K. 22/- 20/4 15/5. 7000 T. n.a. Lorenzo U.K.

## SKIBSFARTEN PAA REVAL I 1927

Skibsfarten paa Reval har i 1927 været større end i det foregaaende Aar, hvilket dog hovedsagelig skyldes en livligere Besejling af estniske Skibe.

For *Udenrigsfartens* Vedkommende gælder, at der i 1927 til samtlige estniske Havne (i første Række Reval, Pernau og Hungerburg) ankom ialt 2672 Skibe (mod 2498 i 1926). hvis totale Netto Register Tonnage androg 849,996 N. R. Tons (mod 724,168 i 1926). I samme Periode afgik 2729 Skibe paa tilsammen 854,975 N. R. Tons.

For *Revals* (Tallinns) Vedkommende stillede Tallene sig som følger for Skibe i udenrigsk *Fart i 1927* indgaaede: 1504 Skibe ialt 701,811 N. R. Tons; udgaaede: 1475 Skibe ialt 689,432 N. R. Tons. *I 1926* indgaaede: 1324 Skibe ialt 580,574 N. R. Tons.

*Efter Flaget* viser det sig, at Besejlingen af Reval i 1927 og 1926 var:

Flag	Udenrigsfart		1926	
	1927	N. R. Tons	Skibe	N. R. Tons
Estland	513	94,685	391	59,946
Tyskland	428	273,469	421	251,676
Finland	282	118,311	250	98,297
England	65	88,022	56	51,337
Sverige	64	37,009	85	30,420
Danmark	54	39,730	45	29,753
Norge	23	15,494	23	19,957
Rusland	12	11,473	13	15,578
Letland	12	mindre Skibe	5	
Holland	7	mindre Skibe	2	
Frankrig	6		3	

Desuden ses bl. a., at Revals Havn i 1927 er anløbet af 14 græske, 6 rumænske og 5 czeviske Skibe, der imidlertid, antagelig alle er Smuglerfartøjer under nævnte Landes Flag.

De forannævnte store Tal for Tysklands, Finlands og Sveriges Vedkommende skyldes hovedsagelig Passager-Rutefart. For Englands Vedkommende refererer Tallene næsten udelukkende til »United Baltic Corporation«s Liniefart, medens Tallene for Danmark, der viser Opgang, baade gælder Linie- og Tramp-Fart. Det er den sidste *Fart*, der i Fjor har vist betydelig Fremgang,

20/- med Optioner, 20/3-20/4. 5000 T. Rosario/U.K. B/H, 23/6, 15/5-15/6.

Til Skandinavien indikeres 24/6 25/-, Maj/Juni og 25/6 kan vel faas, men der er ingen Anledning til at slutte nu til noget nær disse Rater. Rosario/New York, Hørfør, Marts offereres til \$4.90 \$5, og Heavy grain Lorenzo/Sydafrika, April 22/6d. Basis 1 Lossehavn.

Chile/Kontinentet er endnu lidt daarligere: 25/3 26/-, Marts, og til Galveston/Philadelphia range \$5.

## ØSTEN

Bønner fra Vladivostock er kommet ned i 30/- p.p. Kontinentet, 31/3 Hull eller Skandinavien, Marts/April. Vestaustralien/U.K. Cont. stadig ca. 30/- 31/-; Birma/Cuba, seks Havne, 33/9. Birma/A-H. range 26/- 26/3. Majs Sydafrika/U.K. Cont. 21/6d., 25/2-10/3.

## TIME-CHARTER

5200 T. 6 Mdr. europæisk *Fart* sluttet à 4/3. Flere Baade søges til denne Rate, med 4/6d. for 4/4500 Tonnere.

8000 T. voyage across \$1.50. 4400 T. voyage across \$1.55. 3560 T. 1 vestindisk Rundrejse \$1.10. 5600 T. 1 vestindisk Rundrejse \$0.85. 4880 T. 1 Rundrejse Vestkyst Sydamerika, \$1.25, Lev. & Tilbagelevering Staterne. 3050 T. 6/9 Maaneder \$1.60. 3200 T. 12 Maaneder \$1.55.

## NYT TOLDREGLEMENT I CHILE

Et nyt Toldreglement er nylig traadt i Kraft i Chile, som i mange Henseender er forskelligt fra de Regler, som gjaldt hidtil. Specielt er der en Række nye Bestemmelser i Forbindelse med Modtagelsen og Ekspeditionen af Skibe og med Hensyn til de Havne, som det tillades Skibene at anløbe, og ligeledes med Hensyn til hvad Slags Last det tillades at losse i de forskellige Havne.

Endvidere maa nu Garantierklæringer indleveres til Myndighederne med Hensyn til Modtagelsen og Ekspeditionen af Skibene og i Forbindelse med Losningen og Ladningen af Last, og Tilladelse maa ogsaa indhentes til at anløbe mindre Havne. Der er ogsaa fastsat Mulkt for Overtrædelse af Reglementet.

Saafernt et Skib tidligere begik et Brud paa Toldreglementet, havde Toldboden Ret til at holde det tilbage, indtil tilstrækkelig Garanti blev givet. I Almindelighed havde vedkommende Agenter da Tid til at sætte sig i Forbindelse med Rederiet og faa Bemyndigelse til at afgive den nødvendige Garanti, men nu vil Toldboden antagelig henvende sig direkte til Agenterne og holde sig til den Garanti, som disse efter det nye Reglement maa give, før det tillades dem at paatage sig at klarere vedkommende Skib. Agenterne maa derfor give saadan Garanti for Fremtiden, og og hvis de derfor skal klarere noget Skib, og dette skulde komme i Vanskeligheder, saaledes at de i Henhold til Garantien maa betale, saa maa de naturligvis holde sig til Rederiet for at faa Udlægget dækket.

Havnene er delt i 4 forskellige Klasser: 1ste, 2den og 3die Klasses større samt mindre Havne:

*1ste Klasses større Havne er:* Arica, Iquique, Valparaiso, Talcahuano, Valdivia (Corral) og Punta Arenas.

*2den Klasses større Havne er:* Tocopilla, Chanaral og Coquimbo.

*3die Klasses større Havne er:* Taltal og Puerto Montt.

*Mindre Havne er:* Pisagua, Junin, Caleta Buena,

Punta de Lobos, Gatico, Mejillones, Caleta Coloso, Caldera, Huasco, Cruz Grande, Los Vilos, Papudo, Quinteros, San Antonio, Constitucion, Tome, Penco, Coronel, Lota, Lebu, Calbuco, Rio Aysen, Maullin, Ancud, Quenchi, Castro Chonchi, Puerto Grille og Quellon.

Det er tilladt Skibene at anløbe de større Havne, men før et Skib kan anløbe en af de mindre Havne, maa Tilladelse først indhentes fra Toldboden i vedkommende mindre Havn. Der maa i den Anledning gives Garanti paa \$20,000 (£500), og denne Garanti maa stilles af Agenterne eller Rederiets Repræsentant.

Det er ikke blot Skibe, som anløber en af de mindre Havne med Last ombord, som maa have Tilladelse hertil paa Forhaand (der er kun ganske faa Sorter Last, som tillades udlosset i de mindre Havne), men ogsaa andre Skibe, selv de som kommer i Ballast, maa have Tilladelse. Derfor er det tilraadeligt, naar man slutter sine Baade for en Rejse med Nitrat, at man i Certepartiet indsætter en Bestemmelse, hvorefter Befragteren er forpligtet til at sørge for en saadan Tilladelse, og er forpligtet til at betale de Mulkt, som Skibene maatte blive idømt, hvis han har undladet at ordne Tilladelsen. Af de 9 Nitrat-havne, Chile har, er 5, Pisagua, Junin, Caleta Buena, Mejillones og Caleta Colosa henregnet til de mindre Havne.

Ladningsmanifesterne maa for Fremtiden skrives paa en speciel Form. Den Slags Manifest, og ogsaa Skibets Proviantliste, kan for Fremtiden udfærdiges enten paa Spansk, Engelsk, Fransk, Tysk eller Italiensk. Hvis de imidlertid ikke er udfærdiget paa Spansk, vil Toldvæsenet besørge dem oversat til Spansk for Skibets Regning.

Med Hensyn til indgaaende Last fra Udlandet er det meget vigtigt, at den nøjagtige Vægt i Kilo fremgaar af Konnossementet og Manifestet, og at disse Dokumenter indbyrdes stemmer overens med Hensyn til Vægt, Mærke og Antal.

## VANDSTANDEN I PARANAFLODEN OVERORDENTLIG LAV

Vandstanden i Parana giver for Tiden Skibsfartsfolk nogen Grund til Uro. Sædvanligvis er der paa denne Tid af Aaret rigeligt Vand i Floden for Skibe af Middelstørrelse, saaledes at de kan tage omtrent fuld Last i Santa Fé, men den forholdsvis tørre og milde Vinter Argentina havde i 1927, har været alt andet end heldig for Vandstanden i Floderne Parana og Uruguay. Man mener ogsaa, at der har været mindre Sne end sædvanligt i Andesbjergene, saaledes at dette Forhold ligeledes har bidraget til, at Vandstanden i de nævnte Floder er saa lav. En Kendsgerning er det i hvert Fald, siger The Times of Argentina, at Dampere i Øjeblikket i Santa Fé ikke kan laste dybere end til 16 Fod, og at det er farligt i Rosario at laste dybere end til 21 Fod 6 Tommer. Man er endvidere bange for, at det værste endnu ikke er overstaet. Der plejer almindeligvis at være rigeligt Vand i Floderne mellem Januar og April, men det ser ud til, at Vandstanden vil være lav i den travleste Tid af Aaret, da navnlig de nordlige Havne er stærkt interesserede i Tonnage. Agenterne begynder at ængstes for Muligheden af et vanskeligt Aar med Hensyn til at faa Skibene lastede. De fleste Dampere vil antagelig blive nødsagede til at komplettere deres Ladning længere nede ad Floden, og det er et Spørgsmaal, om der ikke bliver overfyldt i Buenos Aires og La Plata med Hensyn til Skibe, medens Kornet hober sig op i de nordlige Flodhavne. Der er dem, der allerede nu hævder, at der vil blive en Forskel paa tre til fire sh mellem Raten fra Rosario og den fra Buenos Aires. Det vil derfor være

farligt for Rederne at gaa med til en Santa Fé Option mod 1/- til 1/3 ekstra og se bort fra Risikoen ved at slette Kompletterings-Klausulen, medmindre Skibet ikke fuldt lastet stikker dybere end 21—22 Fod. Der er i den sidste Tid, hævder Bladet, blevet afsluttet en Mængde Befragtninger med en meget lille ekstra Betaling for Santa Fé, og hvis Vandstanden i Floden vedbliver at falde, vil det være umuligt for Skibet at laste mere end nogle faa hundrede Tons i Santa Fé, og den ekstra sh, Skibet faar, vil ikke tilnærmelsesvis kunne betale de Udgifter, der for Skibet er forbundet med at gaa op til Santa Fé og tilbage igen. Det vil uden Tvivl være nødvendigt, at Skibet faar det dobbelte, af hvad det nu faar for at løbe op til Santa Fé, medmindre der skulde indtræffe en ganske uventet Stigning af Floden. Det vil ogsaa være heldigt, siger Bladet, om Rederne vil være en Smule pessimistiske med Hensyn til den Mængde Korn, Skibene kan laste i San Lorenzo og i Nabohavnene. Der synes imidlertid heldigvis at skulle blive en ret stor Eksport fra Bahia Blanca i Aar, og de store Baade burde søge til denne Havn og overlade Flodhavnene til Skibene af Middelstørrelse.

## PESTEN PAA DE CANARISKE ØER

I Landsbyen Tacoronto et Par Mil fra Øen Tenerifas Hovedstad, Santa Cruz de Tenerife er der forekommet tre Tilfælde af Byldepest. Der er som sædvanlig taget alle Forholdsregler til Forhindring af Sygdommens videre Udbredelse.

## ISMELDINGER PR. 14. FEBRUAR 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigbart (Forholdene kan ikke bedømmes).              | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Danmark

Feggesund (8) 56. Syd for Vilsund (8) 2x. Nykøbing J. (2) mod Øst 57, mod Vest 24. Løgstør (10) 23. Aalborg (12) ud for Byen og til Hals 22. Hadsund — Hobro (6) 23.  
Roskilde (9) Fjorden 24.

## Sverige

Øregrundsgrepen og nordl. Stat 98. Söderarm 01. Mod Furusund 22. Sandhamn-Stockholm 69. Svinesund og Iddefjorden 6x.

## Finland

(13) Hogland E og W 8x, S 9x. Helsingfors 66. Sveaborg 18. Gråskärsbådarna 98. Porkala 17. Kallbådan 12. Barösunds-fjärden 80. Jussarö 12. Hangö Havn 17. Russarö 12 og 01. Hangö W-Fjord 69. Gullkronafjärd 68. Aabo 66. Erstan og Lövsjär 69. Widskärsfjärden og Utö 01. Skiftet 47. Föglö 66.

Ledsund, Nyhamn og Kobbaklinter 01. Mariehamn 66. Eckerö og Sälskär 56. Raumo 68. Relandersgrund 18. Mäntyluohto 68 og 48. Kallö och Räfsö 48.

## Estland

Zerel, Ristna, Filsand og Tachkona 01. Odensholm 9x. Pakerort og Surup 90. Nargö 12. Reval 90. Kokskär 57. Ekholm 98. Stensjär 58. Narva Red 98. Pernov, Kynö, Paternoster og Raugi 98. Vorm 98 og 14.

## Letland

(13) Manyash 88. Øvrige Stat 01.

## Polen

(13) Hela Havn 33. Gdynia Søen 00. Øvrige Stat 01.

## Tyskland

Pillau Søen og Havnen 11. Königsberg Seekan 69.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Pontonbroen over Limfjorden sprængt

Isen i Limfjorden sprængte Lørdag Morgen Pontonbroen over Limfjorden. Kun nogle faa Pontoner blev tilbage paa hver Side, medens det meste af Broen gik i Drift med Isen.

Bromandskabet var tidlig om Morgenen klar over, at en Katastrofe var overhængende og standsede Kl. 7 af Trafik over Broen. Kl. 8 sprængtes Broen med et Brag ved Ismassernes Tryk, idet alle de Kættinger, der holder Pontonerne paa Plads mod Vest, brast. Broen drev østpaa, slæbende de østlige Kættinger med sig, indtil disses Ankre atter fik fat og standsede Farten. Broen ligger ca. 100 Meter Øst for sit Leje, sprængt i 4 Dele. Ved Nr. Sundby blev ca. 50 Meter Bro tilbage, men den er af Isen drevet helt langs Kajen.

Arbejdet med den sprængte Pontonbro vil vare mindst 8 Dage og dette endda kun forudsat, at der ikke indtræffer nye Isvanskeligheder eller Storm. Skaden paa Broen anslaaes til 20,000 Kr.

## Bjerget en Lægter

Rutebaaden »A. P. Bernstorff«, der afgik fra Esbjerg Torsdag Aften, har bjerget en londonsk Lægter med Besætning. I Nærheden af Shepwash blev Damperen opmærksom paa en Lægter, der var i Havsnød, og det lykkedes, trods det haarde Vejr, at faa Forbindelse med den og indbringe den til Harwich, hvortil »A. P. Bernstorff« indkom Fredag Aften.

## Kapsejladsen over 15,000 Sømil

En ung Mand om Bord i den svenske 4-mastede Bark »Beatrice«, der deltagere i Kapsejladsen over Oceanet, har i et Brev til sit Hjem fortalt om en Kapsejlad mellem »Beatrice« og »Herzogin Cecilie«, en anden af Deltagerne, for nogen Tid siden fra Melbourne til Port Lincoln. G. H. & S. T. bringer følgende Uddrag af Brevet:

Da vi laa paa Reden ved Melbourne, afventende Vind for at kunne afgaa, passerede det finske Skib »Herzogin Cecilie« under Bugsering. Samme Dag, 9 Timer senere, lettede vi Anker og afgik fra Melbourne. Fredag den 16. December Kl. 9 Fm. forlod Lods »Beatrice«. Det finske Skib havde da et Forspring paa 10 Timer. »Nu bliver der Kapsejlad«, tænkte vi, »nu skal der sejles«, og alt hvad vi havde af Sejl blev sat. Efterhaanden kom der lidt Brise, saaledes at Sejlene i det mindste paa det nærmeste stod fulde, og det varede ikke længe, før vi synligt vandt ind paa »Herzogin Cecilie«, men Skibet var dog et godt Stykke forud for os. Lørdag Aften friskede det op, og Kl. 2 om Natten strøg vi forbi »Herzogin Cecilie«. Vi løb da med en Fart af 14—15 Sømil. Hele Søndagen havde vi den paa Laaringen, og Spændingen om Bord var uhyre. Skulde Finnerne virkelig faa Ret i, at intet andet Fartøj var i Stand til at slaa »Herzogin Cecilie«? Lørdag og Søndag satte vi en ny Døgn-Rekord paa 312 Sømil, saa vidt vi ved var den gamle 306. Natten mellem Søndag

og Mandag ændredes Kursen fra Vest til stik Nord, men Finnen laa langt nærmere Land — Kaptajnen paa det finske Skib havde været i Port Lincoln 3 Gange før — og havde saaledes en kortere Distance, hvorfor den atter kom foran os. Kl. 6 Mandag Morgen ankrede vi i Port Lincoln 17 Minutter efter Finnen. Vi havde saaledes klart og tydeligt sejret. »Beatrice« kan sejle.

## Han vilde sænke Skibet

Forleden opstod der, efter hvad der meddeles fra Harstad, Klammeri om Bord paa Trawleren »Senator Sander« af Cuxhafen. Kaptajnen kom i Strid med 2. Maskinmester, som tilføjede ham saa voldsomme Slag, at han besvimele, hvorefter 2. Maskinmester ligeledes skamslog 1. Maskinmester. Han standsede nu Maskinen og aabnede Bundventilen for at sænke Skibet og holdt Mandskabet i Skak med en Dampslange. Imidlertid blev der kastet Anker, og der kom Hjælp til fra Land. Til sidst fik man Trawleren ført ind til Harstad, hvor den rasende Maskinmester, der mentes at have Delirium, efter en voldsom Kamp blev overmandet og indsat i Arresten. Iøvrigt mener man, at alle har været berusede.

## Skruet ned af Isen

Motorgaleasen »Immanuel« af Hou er Onsdag Eftermiddag skruet ned af Isen i Bøgestrømmen udfor Bønsvig. Mandskabet var gaaet i Land, inden Skibet sank. Galeasen var ladet med Kalksten og førtes af Kaptajn Hansen. Svitzer tilkaldtes for at søge at hæve Skibet.

## To nye Ordre til Nakskov Skibsværft

Nakskov Skibsværft har fra Det Østasiatiske Kompagni faaet Bestilling paa 2 Last- og Passagermotorskibe.

De to nye Skibe bliver Dieselmotorskibe med en Lastevne af ca. 9500 Tons D.W. og et Maskinanlæg paa ialt ca. 6000 I.H.K., der vil give Skibene en Fart af 14 Mil lastet.

I Lighed med de til Kompagniet i 1927 fra Nakskov Skibsværft leverede 2 Last- og Passagermotorskibe, m.s. »Lalandia«, og m.s. »Meonia«, vil de bestilte Nybygninger blive udstyrede med en særlig komfortabel Passagerafdeling, ligesom Skibene iøvrigt vil blive byggede til den højeste Standard.

## Skipperforeningens nye Stiftelse

Københavns Skipperforenings Bestyrelse fik paa sidste Generalforsamling Bemyndigelse til at afhænde den gamle Stiftelses-Bygning i Istedgade, og træffe Bestemmelse om Nybygning. Ejendommen i Istedgade er forleden solgt for 435,000 Kr. og Bestyrelsen har købt en Grund ved Australievej bag Klosterhaven ved Jagtvejen tæt ved Fælledparken. Her vil der nu blive bygget en frit beliggende Ejendom med 30 moderne Lejligheder, der alle bliver Frihøliher.

## POSITIONSLISTE PR. 13. FEBRUAR 1928

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Kbhvn. 20.1.  
 s.s. *Aalborgshus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *Alfa*, Christensen, oplagt.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, Timecharter paa Amerika.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Horns Rev 12.2 p. R. t. Antwerpen.  
 s.s. *Alfred Hage*, ank. Rufisque 7.2.  
 s.s. *Algarve*, zum Vohrde, afg. Tyne 2.2. til Palermo.  
 s.s. *Amalienborg*, Møllerup, ank. Santa Cruz 5.2.  
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Kbhvn. 12.2.  
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Buenos Aires 9.2. til Santos.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Vejle 10.2.  
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Sarpsborg 11.1. til Baltimore.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Aden 7.2. til Penang.  
 s.s. *Askø*, Petersen, ank. Kbhvn. 11.2.  
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Galveston 3.2.  
 s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Rufisque 10.2.  
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Aden 28.1. til Hongkong.  
 s.s. *Axel*, Kanstrup, oplagt.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Antwerpen 7.2. til Ceuta.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.  
 s.s. *Bergenhushus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Færøerne 12.2.  
 s.s. *Birle*, Christensen, pass. Flores (Azorerne) 13.2. p. R. t. Queenstown.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, .  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Cap. Wrath 12.2. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Panama 5.2.  
 s.s. *Bornholm*, Nielsen, afg. Flateyabreidafjord 11.2.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 9.2.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Salerno 9.2.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Bahia Blanca 3.2.  
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Montevideo 7.7.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 11.2. til Blyth.  
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Kbhvn. 12.2.  
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Borglum*, Nielsen, ank. Philadelphia 7.2.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Thomsen, afg. Bahia 27.1. til Kbhvn.  
 m. s. *Caroline*, Jørgensen, oplagt.  
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Mouritzen, pass. Panama Kanal 2.2. p. R. t. Los Angeles.  
 m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Fair Isle 12.2. p. R. t. New York.  
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, afg. Afrika 8.2.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Odessa 4.2.  
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Dakar 8.2.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Las Palmas 8.2. p. R. t. Antwerpen.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Swansea 10.2.  
 s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Danzig 8.2. til Oslo.  
 s.s. *Danevirke*, Stage, oplagt.  
 s.s. *Dania*, Kolster, afg. Kbhvn. 13.2. til Helsingør.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Adelaide 11.2. til Fremantle.  
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, ank. Durban 10.2.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 13.2.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, oplagt.  
 s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Antwerpen 9.2. til Tanger.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Castellan 11.2. til Valencia.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Lissabon 10.2. til West Afrika.  
 s.s. *Ella*, Bloch, afg. Hamburg 12.2. til Aarhus.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, pass. Dunnet Head 11.2.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Teneriffe 8.2.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, oplagt.  
 s.s. *Energi*, Christensen, oplagt.  
 s.s. *Enigheden*, Lauritsen, oplagt.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, oplagt.  
 s.s. *Erik B*, Lerche, afg. Las Palmas til Rotterdam.  
 s.s. *Erik Boye*, ank. Cardiff 7.2.

s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Danzig 8.2.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. St. John N. F. 9.2.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. Newcastle o. T. 9.2. til Halifax.  
 s.s. *Expres*, i Dok i Fr.havn fra 13.2.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Gibraltar 7.2. til Port Said.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Kbhvn. 6.2.  
 s.s. *Feddy*, Mathiasen, afg. Aberdeen 13.2.  
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rute fart Kbhvn.-sonderjydske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, afg. Penang 13.2. til Colombo.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Pensacola 9.2.  
 s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Holtenau 13.2.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Cienfuegos 8.2.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Halifax 12.2. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. George Town 10.2.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Swansea 9.2. til Salem, Mass.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Nordenham 12.2.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 4.2.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, oplagt.  
 s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Dunkirk 13.2.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Hartlepool 11.2.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Havre 13.2. til Dunkirk.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Norfolk Va. 9.2.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Murmansk 5.2.  
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, pass. Gibraltar 10.2. p. R. t. Cagliari.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, pass. Dunnet Head 13.2. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Oran til Monrovia.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 6.2. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Christensen, ank. Kbhvn. 13.2.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, oplagt.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Ushant 3.2.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Dakar 4.2.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. West Africa 9.2.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Valparaiso 6.2.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Houston 27.1. til Aalborg.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, oplagt.  
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Kobe 12.2.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kolding 10.2.  
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.12.  
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Halifax 5.2. til Bermuda.  
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Mauritius 8.2.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 3.2.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, afg. Helsingør 13.2. til Esbjerg.  
 s.s. *Jagersborg*, Petersen, afg. Middlesbrough 10.2.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. København 12.2.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 6.2.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Nordenham 20.1. til Charleston.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14. Februar 1928.

London	18,20 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Madrid	63,70
New York	374,00	Amsterdam	150,60
Berlin	89,15	Stockholm	100,35
Paris	14,80	Oslo	99,50
Antwerpen	52,20*)	Helsingfors	9,43
Zürich	72,00	Prag	11,10
Rom	19,85	Wien	52,75

\*) Nv Møntenhed = 100 Belgas = 500 Fres.

CARDIFF

Reparationer i Bristol Kanalen  
**MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED**

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**

Telegr. Adr.: MOUNTSTUART, Cardiff.

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

CARDIFF  
 BARRY  
 NEWPORT  
 AVONMOUTH

GHENT

**JOHN P. BEST & CO.**  
 GHENT

ANTWERPEN-BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN  
 TERNEUZEN

*Skibsmæglere · Befragtere*

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

METHIL

Telegram-Adresse: »Mactaggarts, Methil.

Coder: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

**LAWSON & MITCHEL**

*Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter*

**METHIL, Fife**

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621  
 Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

LISSABON

**JOHAN BECKMANN**  
 SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

**WIESE & CO., LISSABON**

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere. Bunkerkul Entreprenører

AMSTERDAM

**WILTON'S**  
**ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
 OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
 KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP · HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
 4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T.
En » » » » » 311 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinge for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

ROTTERDAM

HAMBURG

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

*Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter*

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE**  
**HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR. ADR.: "ALFMUNT"

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

ROTTERDAM

**C. L. OVERSIER**

DORDRECHT (FILIAL I ROTTERDAM)

SKIBSMÆGLER · STEVEDOR · BEFRAGTER

OMSKIBNING AF LADNINGER MED MODERNE KRANER TIL MODERATE PRISER

s.s. *Kina*, Heisterberg, ank. Sabang 10.2.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Mentona 9.2.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. San-de-Gand 13.2. til Rieme.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm-Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Rosario 9.2.  
 m.s. *København*, Andersen, ank. Korsør 7.1.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ang. Bangkok 10.2.  
 s.s. *Lars Kruse*, ank. San Rafael 8.2.  
 s.s. *Lifland*, Meinertz afg. Danzig 11.2.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Gibraltar 11.2.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, ank. Kbhvn. 11.2.  
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Garston 14.2.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, ank. Danzig 12.2.  
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Methil 11.2. til Stralsund.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Barry 13.2. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Riga 11.2.  
 s.s. *Maine*, Nielsen, afg. Greaser 4.2. til Baltimore.  
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Marseilles 11.2. til Schiedam.  
 s.s. *Manø*, Huusum, ank. Helsingør 10.2.  
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. San Miguel 4.2. p. R. t. Macoris.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Aberdeen 9.2.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, pass. Kieler Kanalen 8.2. p. R. t. Nantes.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Bahia 6.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Meonia*, Topp, afg. Genoa 11.2. til Bilbao.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Lund, afg. Marseilles 13.2. til Genua.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

## N

s.s. *N. F. Høfding*, oplagt.  
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Las Palmas 10.2.  
 s.s. *Nevada*, afg. Cardiff 27.1. til La Plata.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Rufisque 8.2.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf, Thomsen*, i Timecharter paa U. S. A.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, i Dok i Helsingør siden 7.1.  
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Tampico 4.2. til Minatitlan.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, henligger i Kbhvn.

## P

s.s. *P. Madsen*, ank. Afrika 20.1.  
 s.s. *P. N. Damm*, afg. San Domingo 9.2.  
 m.s. *Panama*, Væring, ank. Brisbane 12.2.  
 s.s. *Parana*, Broner, afg. Durban 13.2.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Aalborg 10.2. til Sunderland.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, ank. Holbæk 11.2.  
 m.s. *Peru*, Borch, ank. East London 11.2.  
 s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Libreville 28.1.  
 s.s. *Polonia*, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, oplagt.

## R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.

s.s. *Romø*, Olesen, pass. Hanstholm 13.2. p. R. t. København.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Flamboro Head 8.2.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, ank. Middelfart 12.2.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Rockall 7.2. p. R. t. Baton Rouge.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 13.2.  
 s.s. *Seine*, Bellec, ank. Danzig 10.2.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Messina 11.2. p. R. t. Genoa.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, afg. St. Thomas 10.2. til Hamburg.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Aarhus 12.2.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Port Gentil 28.1.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Karrebæksminde 12.2. til Blyth.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Newport 11.2.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Gibraltar 10.2.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Nykøbing F. 11.2.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Newport Mon 7.2.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Berendtsen, ank. Huelva 30.1.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, pass. Skagen 10.2.  
 s.s. *Stal, Clausen*, ank. Philadelphia 9.2.  
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Dakar 1.2.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Cardiff 25.1. til Havana.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Manchester 13.2. til Liverpool.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Nakskov 12.2.  
 s.s. *Svend Pit*, ank. Dunkirk 13.2.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Philadelphia 11.2.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Skagen 11.2.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *T. M. Werner*, oplagt.  
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 12.2. til Swansea.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Tacoma 11.2.  
 s.s. *Texas*, Bencke, ank. Charleston 7.2.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Bordeaux 13.2. til La Pallice.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Danzig 12.2.  
 m.s. *Tonking*, Kolls, ank. Antwerpen 10.2.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Oporto 10.2. til Kbhvn.

## U

s.s. *Uffe* Jørgensen, ank. Danzig 3.2.  
 s.s. *Ulff*, Rasmussen, afg. Dunkirk 13.2. til Havre.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 9.2.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, pass. Gibraltar 8.2.

## V

s.s. *Vega*, Holm, pass. Sagres 8.2. p. R. t. Tripolis.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Randers 12.2.  
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Charleston 27.1. til Bordeaux.  
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, pass. Ushant 22.1.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 13.2.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

s.s. *W. Th. Malling*, Olsen, ank. Sunderland 13.2.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, ank. Kbhvn. 13.2.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Rønne 11.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Folkestone 6.2.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 13. FEBRUAR 1928

3/m. Sk. *H. C. Christensen*, Christensen, oplagt.  
 3/m. Sk. *Hans*, Christensen, afg. Appledore 31.1. til Setubal.  
 3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Appledore 31.1. til Setubal.

3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Appledore 31.1. til Setubal.  
 3/m. Sk. *Elisabeth*, Groth, afg. Port of Spain 11.2.  
 3/m. Sk. *Frem*, Jørgensen, ank. Santa Pola 7.2.  
 3/m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Port of Spain 4.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB  
KJØBENHAVN K.

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

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



**M·B·COHN**  
TOLBODV. 22 TELEFON · 1403

KØBENHAVN  
K.

TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAG 1848

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

## 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

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
Mamdresch

Aalborg

## 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



**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.

## KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873  
Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000  
Reservefond Kr. 30.421.765

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 · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NYBYG-  
NINGER



OMBYG-  
NINGER

NOBISKRUG SKIBSVÆRFT  
RENSBURG

Fragtdampere, - Fisedampere,  
Motorstibe, Bugserbaade, Læg-  
tere, Fartøjer, Pramme, Pontoner

OMBYGNINGER-NYBYGNINGER  
REPARATIONER



BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke



Tæres ikke

SUPER-NICKEL

KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE

FØRÅRSAGET AF

TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,  
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT - MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N.V.9.

STØBERI  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

SPECIALITET  
DIESEL MOTORER  
INDTIL 40.000 I. H. K.

BUNKER ENTREPRENØRER

FØR UDEMLANDSKE DEPOTER OG ENGBLSKE KULAFSKIDNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FØR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEI.

LAMBERT BROTHERS  
LIMITED

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

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange.....	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	} Lamberts
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.....	} Lambros,
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
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.....	

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA





# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: V. R. PETERSEN

NUM 9

FREDAG 24. FEBRUAR 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

### ARBEJDSSTIDEN TIL SØS

Maskinmestrenes Forening har vedtaget følgende Henvendelse til Regeringen:

Maskinmestrenes Forenings 56. aarlige ordinære Generalforsamling, afholdt i København den 11. Februar 1928, repræsenterede 3600 danske Maskinmestre, gør den danske Regering opmærksom paa:

— at den første internationale Arbejdskonference i Washington i 1919 vedtog en Konvention med det Formaal at internationalisere 8 Timers Arbejdsdagen,

— at Arbejdet til Søs, der ikke blev undtaget fra denne Konventions Formaal, endnu ikke har været berørt af denne Reform, der i Praksis er anvendt overalt paa Landjorden,

— at Arbejdet til Søs er særligt strengt og farefuldt og at de Søfarende derfor er mellem dem, der særlig trænger til Lovforanstaltninger angaaende Begrænsning af Arbejdstiden, og

— at den danske Regering ved at underskrive Washington Konventionen har forpligtet sig til at bringe denne i Anvendelse, ogsaa for de Søfarende.

Under Henviisning til, at det internationale Arbejdsbureau har vedtaget at sætte Spørgsmaalet om Arbejdstiden til Søs paa Dagsordenen for en international Søfarts-Konference i 1929, henstiller Generalforsamlingen til den høje Regering, at der gives Regeringens Delegerede ved den internationale Søfarts-konference Mandat til at stemme i Favør af en international Konvention om Arbejdstiden ombord i Skibe til Søs og ved Land.

Der er vistnok ikke Grund til at antage, at Maskinmestrene selv tror paa Muligheden af at faa gennemført Kravet om en 8-Timers Dag til Søs, der vil møde bestemt Modstand hos alle Landes Redere, lige saa lidt som der er større Sandsynlighed for, at den internationale Søfartskonference i Genève næste Aar vil vedtage en Konvention, hvorved 8-Timers Dagen indføres. Endelig skal en saadan Konvention ratificeres af de paagældende Landes Parlater, forinden dens Bestemmelser kan træde i Kraft, og med en saadan Ratifikation vil det sikkert have lange Udsigter.

### HAVNETAKSTERNE I AARHUS

Vi omtalte i vort sidste No., at Havneudvalget i Aarhus havde indstillet til Byraadet, at der paany indsendes Andragende til Regeringen om Tilladelse til en Nedsættelse af de gældende Takster i Overensstemmelse med en af Havneingeniøren udarbejdet Beregning.

De nuværende Havne- og Brotakster omfatter ialt 58 forskellige Varepositioner med ialt ca. 130 Vareafgifter. De 50 af disse rører Forslaget ikke ved, hvorimod det for de øvrige 80 Afgifters Vedkommende ønsker Reduktioner, der vil andrage gennemsnitlig ca. 25 pCt. Ministeriet har under Forhandlingerne om en eventuel Nedsættelse fremsat Ønske om en procentvis Reduktion af de enkelte Takster, men det har i Praksis vist sig umuligt at følge denne Anmodning, fordi Forhøjelserne i sin Tid ikke er sket ved procentvise Tillæg. Desuden rummer de nuværende

Afgifter en Række Urimeligheder, som absolut bør fjernes, nu der skal foretages Ændringer. Og endelig har Havneudvalget ønsket at følge Opfordringen i Ministeriets Cirkulære af 31. Maj 1924, hvori Havnen opfordres til at tilstræbe en Omlægning af Taksterne saaledes, at disse gøres billigere for Raastoffer og Halvfabrikata, medens Taksterne for færdige Varer, der indføres fra Udlandet, forhøjes.

Disse Retningslinier har været ledende for Udvalget under Udarbejdelsen af Forslaget.

Om de enkelte Takstnedsættelses-Ønsker oplyser et Havneudvalgsmedlem overfor »Aarhus Stiftstid.«, at der er Afgifter, som ønskes reduceret med op til 60 pCt. Dette gælder saaledes Cellulose, hvor Afgiften pr. 100 kg f. T. er 20 Øre. Den ønskes nedsat til 8 Øre. For Papir blev Taksterne i sin Tid forhøjet fra 12 til 60 Øre. Udvalget ønsker nu Taksten reduceret til 30 Øre, altsaa med 50 pCt.

Til Gengæld er der andre Afgifter, hvor man kun andrager om en Nedsættelse med 10 pCt. Derved kommer man til den nævnte Gennemsnitsnedsættelse paa ca. 25 pCt.

Hvad Skibsafgiften angaar, da ønsker Aarhus Havn Taksterne for Partsladninger ændret bl. a. saaledes, at Grænsen for de Smaafartøjer, som kun svarer halv Afgift, forhøjes fra 50 til 100 Netto Registertons, altsaa en Indrømmelse til den mindre Skibsfart.

Naar Byraadet i sit Møde Torsdag har tiltraadt Forslaget, vil dette blive tilstillet Ministeriet.

### SVENSK REDERFORENINGS TRÆLASTGRUPPE DRØFTER OPLÆGNINGSSPØRGSMAALET

Trælastgruppen indenfor Sveriges Rederforening afholdt sit ordinære Aarsmøde i Helsingborg i Lørdags. Paa Mødet drøftedes forskellige Spørgsmaal bl. a. den øjeblikkelige Fragtsituation, indgaaende.

Forslaget om organiseret Oplægning af Tonnage i Depressionstider diskuteredes ivrigt. Det drejede sig nærmest om Tonnage i europæisk Fart, og Meningen var, at Rederne i de skandinaviske og de nærmest berørte Lande f. Eks. ved Tilvejhringelse af en Fond skulde skabe en Art Oplægnings-Forsikring. Under den langvarige Debat om Sagen fremkom der iflg. G. H. & S. T. adskillige Indlæg saavel for som imod Planen, og Mødet besluttede at nedsætte et særligt Arbejdsudvalg til nærmere Undersøgelse af Spørgsmaalet.

I Danmark er der som bekendt ikke synderlig Stemning for de hidtil fremkomne Forslag om organiseret Oplægning eller Ophugning, der her af forskellige Grunde anses for ugennemførlige.

### OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne viste atter sidste Uge en lille Stigning, idet der den 21 ds. af de under Dansk Dampskibsrederforening hørende Skibe var oplagt 49 Dampere med en samlet Bruttotonnage af 58,235 Tons, hvortil svarer 88,799 Dødvægttons, mod i den foregaaende Uge 47 Skibe, 53,256 Bruttotons og 79,622 Tons dw.

## NYE DOKAFGIFTER I ANTWERPEN

Ved en kgl. Forordning af 16. Januar er der fastsat nye Dokafgifter for Skibe, som anløber Antwerpens Havn. De nye Bestemmelser er saalydende:—

**Art. 1.** Skibe, der gaar ind i Dokkerne, betaler til Byen for hver Rejse en Afgift paa 2.50 Frs., inklusive Ekstraudgifter, pr. belgisk Nettoton, uanset Antallet af Rejser i Aarets Løb.

**Art. 2.** Ligger Skibet i Dokken i længere Tid end en Maaned, betaler det en Afgift paa 15 Centimer pr. belgisk Nettoton pr. Maaned. Hver paabegyndt Maaned regnes for en fuld Maaned.

**Art. 3.** Skibe, der laster eller lossere paa Reden eller ved Flodkaj, betaler pr. belgisk Nettoton:—

For hver af de første 10 Rejser Frs. 2.10; for hver af de følgende 10 Rejser Frs. 1.40; for hver

af de derpaa følgende 10 Rejser Frs. 0.98 inklusive Ekstraudgifter.

En Nedsættelse af 25 pCt. af de ovenstaaende Tarifsatser bevilges saadanne faste Rute-Passagerbaade i Fart mellem Antwerpen og oversøiske Lande, som lægger til ved Scheldes Kajer og gør mindst 5 Rejser aarligt. Aaret begynder med den første Rejse.

Faste Rutebaade med Tilladelse til at gaa ind i Dokkerne betaler pr. belgisk Nettoton:—

For hver af de første 10 Rejser Frs. 2.10; for hver af de følgende 10 Rejser Frs. 1.40; for hver yderligere Rejse Frs. 0.98 inklusive Ekstraudgifter.

For at den lavere Afgift kan tilstaaes, maa Rejserne være tilendebragt indenfor et Tidsrum af 12 Maaneder regnet fra Ankomstdagen paa den første Rejse.

## AARSUDBYTTE

### DAMPSKIBSSELSKABET »ORION«

Paa et forleden afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet Orion vedtoges det at foreslaa den aarlige Generalforsamling at anvende Overskudet i Regnskabsaaret 1927, 131,047 Kr., paa følgende Maade: 33,463 Kr. benyttes til Dækning af Underskudet fra forrige Aar, 49,267 Kr. til Dækning af Klassifikation og Tab paa Havarier, medens Resten, 48,317 Kr., overføres til næste Aar.

### DAMPSKIBSSELSKABET "DANNEBROG"

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet "Dannebrog" meddeler, at Selskabets Netto-Overskud for Aaret 1927 beløber sig til Kroner 1,342,931, af hvilket Beløb man agter paa den forestaaende Generalforsamling at foreslaa udbetalt 6 pCt. af Aktiekapitalen med Kroner 672,000, og at henlægge til Klassifikationer, Reserve- og Fornyelsesfond Kr. 575,000, samt at overføre til næste Aars Regnskab Kr. 95,932.

### DAMPSKIBSSELSKABET »HEIMDAL«

Paa et Tirsdag afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet »Heimdal« blev det oplyst, at Skibenes Drift i Aaret 1927 havde givet et Overskud af 111,554 Kr.

Saldoen fra forrige Aar med Fradrag af Udbytte udgjorde 51,309 Kr. Ved Renter og Agio er indtjent 67,566 Kr.

Det vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen at henlægge 103,427 Kr. til Amortisations-, Reserve- og Fornyelsesfondet, samt at udbetale et Udbytte af 15 pCt.

## SKIBET OG DETS INDRETNING

Under ovenstaaende Titel har Forsikringsforeningen i København udgivet en af Professor Carl Hansen skrevet Bog, der er udarbejdet som Vejledning til Brug ved Handelshøjskolens Undervisning i Søforsikring. Bogen vil dog sikkert ogsaa have Betydning for Personalet paa Søforsikrings-, Skibsmægler- og Rederikontorer som vejledende Haandbog i Forstaaelsen af marinetekniske Udtryk. Bogen sælges fra Forsikringsforeningens Kontor, Tordenskjoldsgade 10, og Prisen er 3.00 Kr. pr. Eksemplar.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA

Ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Meddelelse indgik der i Januar Maaned 61 Skibe med 49,193 N.R.T. mod 73 Skibe med 51,810 N.R.T. i December Maaned.

Af de indgaaende Skibe førte 5 Skibe med 4,708 N.R.T. dansk Flag mod 8 Skibe med 6,832 N.R.T. i December Maaned.

Der ankom 5 og afgang 303 Passagerer i Maanedens Løb.

## NORSK RUTEDAMPER FORLIST

Dampskibet »Norge«, der gaar i Fart mellem Oslo og Bergen, er Natten til Tirsdag grundstødt ved Haugesund. Skibet gik med fuld Fart, da det grundstødte, gled straks af Skæret, idet Agterskibet fyldtes med Vand, og i Løbet af et Par Minutter sank det, saaledes at kun en Del af Forskibet er over Vandet. 10 Mennesker menes at være omkommet, nemlig 7 af Besætningen, deriblandt Kaptajnen, og 3 Passagerer.

## FRI KONKURRENCE

Et norsk Mæglerfirma har i et af det udsendt Cirkulære optaget en Del Kullaster fra Danzig til forskellige Havne i Norge og givet dem Vedtegningen »Norwegian tonnage«, hvilket tyder paa, at man i Norge er begyndt at købe Kullaster, hvis Transport forbeholdes norske Baade. Hertil er de, udtaler Sv. Sjøfartstidning, der har fremdraget Sagen, fuldkommen berettigede, og det kan jo i vanskelige Tider være smukt at støtte sin egen Handelsflaade, men selv om de i Cirkulæret omhandlede Ladninger er bestemt til de norske Statsbaner, hvad man vel maa antage, er det ikke udelukket, at Indførelsen af et saadant Princip kan faa Følger. Hvis man i andre Lande begyndte at indføre den Skik udelukkende at anvende eget Lands Tonnage til Transport af Ladninger til mere eller mindre offentlige Institutioner, er der jo ingen Tvivl om, at Lande med stor Handelsflaade vilde lide mest derunder, og Norge vilde jo i saa Tilfælde blive særligt stærkt ramt.

## DAMPSKIBSFØRER BELØNNET

Kaptajn *Th. Thoft* paa den Herrer Marius Nielsen & Søn tilhørende Damper »Olga« har modtaget et portugisisk Diplom og Dekoration i Anledning af, at han d. 28. November 1924 i Nærheden af Berlingas-Øerne paa Vestkysten af Portugal i Stormvejr redede Besætningen fra den synkefærdige portugisiske Skonnert »Venturosa/.

## SØRETEN I BORNHOLMS AMT

Bornholms Amt har beskikket fhv. Skibsfører *Kristian Westh*, Hasle, til Søreismedlem i Amtet i Stedet for Overtoldbetjent A. Th. Kjeldsen af Hasle, der er afgaaet ved Døden, for Resten af afdødes Funktionstid, der vilde være udløben den 31. December d. A.

## RUTEN NORGE-JYLLAND

Flerparten indenfor den af Stortinget nedsatte Komité angaaende Ruten Norge-Jylland indstiller, at Ruten opretholdes som en daglig Forbindelse. Kun Bondepartiet er imod, at Bevilling til Rutens Opretholdelse gives.

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM

Nedenstaaende Oversigt viser Antallet af ind- og udgaaende Skibe med Ladning i Januar Maaned i Aar, sammenlignet med Januar 1927 og December 1927:

	Jan. 28	Jan. 27	Dec. 27
Ialt ankommet	822	801	823
Ialt udgaaet	800	862	831
Ankommet med Stykgods	542	497	526
Udgaaet med Stykgods	508	506	527
Udgaaet med Kul og Koks	249	320	281

Af de udførte Kulladninger var 86 bestemt for Nord-europa, 64 for Frankrig og 64 for Italien.

Tilførslerne af engelske Kul var noget mindre end sidste Aar, nemlig 80,000 Tons mod 117,000.

Fra Nordeuropa ankom 310,000 Tons Erts, og fra andre Lande 370,000 Tons.

Tilførselen af Korn gik ogsaa noget tilbage. Ialt ankom 220,000 Tons (1927: 320,000), i Bulkladninger, hvoraf 133,000 Tons fra Nordamerika og 66,500 Tons fra Sydamerika. Desuden lossedes 260,000 Sække Korn, hovedsageligt Hvede fra Australien.

Endelig tilførtes med Tankskibe 76,000 mineralstl Olie og 2,000 Tons Planteolie.

## Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden

Nationalitet	Indgaaede Skibe Antal	Udgaaede Skibe	
		Tons Netto Ladning	Med i Bal- last
U. S. A.	18	68,643	13 3
Belgien	5	15,737	2 2
Brasilien	3	10,323	4
Danzig	4	6,564	1
Danmark	21	28,368	16 4
Tyskland	222	370,409	177 42
Estland	2	1,774	2
Finland	6	7,052	4 1
Frankrig	76	111,055	77 3
Grækenland	6	13,271	4 2
Storbritannien	227	372,193	172 43
Italien	46	124,068	45 1
Japan	10	50,809	7 4
Letland	2	2,541	2
Nederlandene	210	352,691	174 33
Norge	46	70,174	31 11
Panama			1
Portugal	1	3,327	1
Rumænien	2	4,207	1
Rusland	2	5,508	2 1
Spanien	19	41,707	12 8
Sydslavien	3	9,594	2
Sverige	66	68,973	59 7
Ialt	997	1,738,988	805 169

Ialt udgaaet i Januar Maaned d. A. 974 Skibe med 4,847,114 M<sup>3</sup>.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, 21. Februar 1928.

I Slutningen af forrige Uge blev der mere Gang i Befragtingen fra La Plata. Helt prompte og tidlig Marts-Baade var mest efterspurgt til omkring 19/- Basis San Lorenzo-U.K. Cont.; der blev afsluttet en 20/25 Certepartier i Løbet af 2/3 Dage. Dette er i og for sig ikke overvældende, men Nedgangen i Raterne og den Dødhedsperiode, som La Plata var inde i, lader nu til at være forbi for denne Gang, og forhaabentlig betegner den forøgede Aktivitet Overgangen til et mere ligevægtigt Marked. Maj- og Juni Positioner faar 22/6-23/6d. UK. Cont., 1/6-2/- extra Basis én skandinavisk Havn, og denne Termin er endog meget efterspurgt, men til disse Rater kan der vanskeligt komme mange Forretninger i Stand. Kornmarkedet fra Pacific-Kysten har rigeligt Tilbud af Ballasttonnage for Marts April Lastning, og Raterne ligger omtrent uforandret i 29/6d. 30/-. Fra Australien er sluttet et Par Baade pr. Febr./Marts til lidt forbedrede Rater, medens Majs fra Sydafrika er gaaet ned i 21/-. De nord-amerikanske Markeder har meget lidt at byde paa, samtidig som Tonnagen er i Overflod; der er ikke Guld at høste paa de Kanter. Nord-Østersøen og Middelhavet hjemgaaende er stadig fortvivlet, ligesom de udgaaende Laster til Middelhavet er færre og tildels svagere.

## TRÆLASTMARKEDET

De sidste Afslutninger pr. f.o.w. og senere afviger ingenlunde fra, hvad der tidligere er gjort. F.o.w. Lasterne er alt andet end rigelige, hvorfor Befragterne venter at kunne slutte meget billigt, naar der allernaadigst sættes et Par Ordre paa Markedet. Hidtil er det i alle Fald desværre lykkedes altfor godt. Vaadmasse fra Ørnsköldsvik til St. Louis de Rhone, August Afskibning, offereres à 17/- 17/6d. for 3000 Tonner og Archangel/Ridham 7/900 Fv. Pulpwood pr. 15/7, 45/- med fri Losning og Dock dues.

## KUL, KOKS etc.

Situationen er her ligeledes uforandret, maaske endnu roligere end i sidste Uge. Danzig/København har faaet en 3100 Tonner til 4/6d. med 2 Lossedage. Dagens Notering for lignende Baad er mellem 4/9d. 5/- 600/800 Losning. London Koks betaler 7/10½d. maaske 8/-, men i den sidste Tid har Skibene været

udsat for 6/8 Dages Tørn. Coasting og Bay betegnes i de engelske Fragtberetninger med: »Orders are few and rates easy«.

## MIDDELHAVET

Wales/Øerne er endelig kommet op i 8/6d. for Baade paa 3000 op til 5000 Tons og Dakar har betalt 8/9 for handy prompt Baad; ellers er alle Kulnoteringer saa godt som uforandrede med mindre Efterspørgsel. De hjemgaaende Markeder ligger ligeledes helt uforandret. En Kontrakt paa 100,000 T. Huelva/Rotterdam, April til September Afskibning, er gjort til 5/7½d., men denne Rate betegner ikke nogen Bedring. Sortehavet er repræsenteret ved en eneste Slutning: 5000 T. Kontinentet 11/6, U.K. 12/-, Norge/Danmark/Sverige 13/6d., Oliekager 1/6d. extra, pr. 1/15 Marts.

## NORDAMERIKA, GULFEN, KANADA etc.

Montreal/Middelhavet udbydes pr. f.o.w. til 16½ c., uden at Forretning endnu er resulteret, men der siges at være Tonnage interesseret til 17/17½ c. Nordstaterne er fuldstændigt blottet for Ordre. Cuba/San Domingo noterer vedblivende 16/6 16/9 for større Baade, 17/- 18/- 2/3000 Tonnere. Cuba/Gøteborg 5000 T. 17/6d. Gulfen/Murmansk rapporteres sluttet til 9½ cents; Gulfen/Buenos Aires og Rosario \$14.75; Svovl Gulfen/fire Havne Australien, New Zealand 32/6 berth terms. Port Arthur/Shanghai 23½ c. pr. Kasse. Vancouver/U.K. Cont. har taget en Del Marts/April Baade til 29/6d. 31/- og har Anvendelse for mere Tonnage.

## SYDAMERIKA

Udgaaende Kulrater fra U.K. og Rotterdam er igen svagere, uden nogen paaaiselig Grund. Mod sidst betalte 12/- 12/9 til Buenos Aires rapporteres sluttet til 10/9 og 11/6d. Rotterdam, 11/6 Wales/Buenos Aires og Wales/Rio 10/3 10/6d., mod 11/- 11/6 i forrige Uge.

Som nævnt har det hjemgaaende La Plata Marked taget et Opsving, og Udsigterne for Marts/April Lastning er for Øjeblikket lysere. Til Sammenligning kan anføres, at der i Fjor mellem 1. Januar og 14. Februar sluttedes 222 Baade paa tilsammen 1,441,000 tons, mod paa samme Tid i Aar kun 139 Baade og 864,000 Tons. Der er saaledes meget at indhente.

De seneste repræsentative Slutninger er følgende:

## FRAGTRATETALET FOR JANUAR 1928

Fragtratetallet er for Januar beregnet til 101.1, hvilket er godt  $\frac{1}{2}$  pCt. lavere end Tallet for December. Nedenstaaende Oversigt viser Fragtratetallet for de sidste 13 Maaneder i Forhold til Gennemsnittallet for Januar—Marts 1925, der var 100.0.

Januar 1927	126,9	August 1927	107,0
Februar —	121,5	Septbr. —	109,0
Marts —	117,7	Oktober —	109,6
April —	117,5	Novbr. —	107,5
Maj —	112,3	Decbr. —	101,8
Juni —	110,0	Januar 1928	101,1
Juli —	107,2		

## TILVEJEBRINGELSE AF EN LITHAUISK HANDELSFLAADE

I Begyndelsen af Februar er der i Kovno blevet afholdt et Møde, i hvilket deltog Repræsentanter for Trafik-, Finans- samt Landbrugsministeriet og for Handelskammeret og Landbrugs-Organisationerne. Man drøftede her Tilvejebringelsen af en lithauisk Handelsflaade, og det blev besluttet at anskaffe et Skib paa 500 Registertons med Kølerum.

## EN NYTTIG HAANDBOG

Blandt de mange Aarbøger, der fremkommer, maa »The Directory of Shipowners, Shipbuilders and Marine Engineer« betegnes som uundværlig for ethvert Kontor, som har med Skibsfart eller Skibsbygning at gøre.

26. Aargang af denne udmærkede Haandbog er nylig udsendt og er som sædvanlig ført fuldstændig à jour. Da den er international, dækker den et meget stort Felt, og enhver, som søger Oplysning om en Reder, hans Skibe, deres Tonnage, Hastighed etc.. Ruter, Bestyrelser og Personale ved Rederier og Skibsværfter, Værftets Ydeevne og en Mængde andre Spørgsmaal af lignende Art, kan være sikker paa at finde, hvad han søger.

Bogen er forlagt af The Directory Publishing Co. Ltd., 33 Tothill Street, Westminster, London S. W. 1. Prisen er £1.

## DOBBELTBESKATNINGEN, TYSK-ENGELSK OVERENSKOMST

Mellem den britiske og den tyske Regering er der i Berlin blevet afsluttet en Overenskomst til Ophevelse af Dobbeltbeskatning af Skibsfartsforetagender. Ved denne Overenskomst forpligter begge de kontraherende Parter sig til at foretage alle fornødne Skridt til at fritage fra 1. April 1928 for Indkomstskat (i England tillige for Super Tax) og for Korporationsskat (i Tyskland) al Fortjeneste, der skriver sig fra Skibsfart, saavel naar det drejer sig om Personer, der er bosiddende i det andet Land uden at have Bopæl i deres eget Land som ogsaa Selskaber, som har deres Ledelse i den anden Stat.

(Fragtmarkedet fortsat.)

7600 T. Bahia Blanca—B/H 18/6 A/R 18/-. Buenos Aires 6d. mindre, 5/31 Marts; 5200 T. San Lorenzo—Grækenland 23/- 25/2—6/3; 4800 T. San Lorenzo/U.K. Gibraltar/Hamburg 23/6, med Optioner, 1/31 Maj; 6800 T. San Lorenzo/U.K. 22/6, med Optioner 15/4—15/5; 7000 T. Buenos Aires/Antwerpen el. Rotterdam 16/6 20/29 Februar; 6200 T. Rosario/U.K. B/H 19/-. 20/28 Februar; 7200 T. San Lorenzo/U.K. B/H 22/6d. 10/5—10/6; 3800 T. Concepcion/UK. B/H 20/9, 1/10 Marts; 9000 T. Bahia Blanca/Havre/Hamburg range 18/-. 10/31 Marts.

Fra Chile til Alexandria er betalt 28/6, Bordeaux/Hamburg range 25/6. Galveston/Boston range \$4.85. alle Marts Lastning.

I flere af Kulruterne og enkelte andre Ruter i de europæiske Farvande var Fragterne gennemsnitlig lidt bedre i Januar end i December, men i den oversøiske Fart var der Tilbagegang, og det samlede Resultat blev som nævnt en lille Nedgang i Fragtratetallet. Ogsaa »Economist«s Indekstal for Januar viser Opgang i europæisk Fart, men en større eller mindre Nedgang i Farten paa hver af de andre Verdensdele, og da de oversøiske Ruter er langt stærkere repræsenteret i den engelske end i den danske Opgørelse, faar »Economist« en samlet Nedgang paa ca. 4 pCt.

Det er udtrykkeligt bestemt, at ved Skibsfart forstaaes den Forretning, der drives af en Skibsejer som saadan, og Udtrykket Skibsejer dækker ogsaa Befragteren.

## S/S. »POLONIA« PAA FERIEREJSER TIL MIDDELHAVET

Det Østasiatiske Kompagnis Baltic America Line har planlagt en Serie Ferierejser til Middelhavet i det kommende Foraar med Linjens 15,000 Tons store Dobbeltskruedamper »Polonia« til saa billige Priser som fra 255 Kr. inklusive Kost og Bordvin. Rejserne, som hver varer mellem 14 og 25 Dage, omfatter Besøg i de fleste Havne i Middelhavet og den nære Orient, og Landture arrangeres for Passagerer, som ønsker at besøge de interessanteste Seværdigheder under kyndig Ledelse. Skibet er komfortabelt indrettet med lyse og rummelige Kahytter. Forskellen i Billetprisen betinges udelukkende af de forskellige Kahyitters Beliggenhed og Udstyr.

## KANALEN FRA DE STORE AMERIKANSKE SØER TIL HAVET

Der er for kort Tid siden til Repræsentanternes Hus i Washington indgivet et Forslag angaaende Gennemførelsen af en Skibsfartskanal fra de store amerikanske Indsøer til Atlanterhavet ad St. Lawrence Floden og Welland Kanalen samt Afsluttelsen af den dertil fornødne Traktat mellem de Forenede Stater og England-Canada.

Forslaget, der er overensstemmende med et i December 1925 indsendt Forslag om samme Sag, er, efter hvad den danske Legation i Washington har indberettet, blevet oversendt til Behandling af The Committee on Interstate and Foreign Commerce.

## NYT TILFÆLDE AF PEST

I Sausal paa Tenerifa er der forefaldet tre nye Tilfælde af Pest. Myndighederne har straks truffet de sædvanlige Foranstaltninger til Forebyggelse af Smitens Udbredelse.

## ØSTEN

Ris Birma/Kontinentet 25/6; Birma/Cuba, seks Havne, 32/6. Saigon/Cuba, seks Havne 35/- Basis en Havn. Vestaustralien/Middelhavet U.K. Cont 9500 T. 31/- 5/31 Marts, 5500 T. 33/6, 25/2—15/3. Sydaustralien/Gallao 28/9 Marts/April. Sydafrika/U.K. Cont. 21/6 1500 T. 21/- 6000 Tonner.

## TIME-CHARTER

3350 T. leveret Rørdal, tilbageleveret Vestindien/Colombia 4/-; 2100 T. 3 Mdr. Vestindien \$1.80; 3000 T. 2 Mdr. Vestindien \$1.15; 2500 T. 1 Rundrejse Vestindien \$1.35; 1625 T. 7 Mdr. Lake-Trade \$2.10; 3750 T. 1 Rundrejse Vestindien \$0.90. Transatlantisk Fart, voyage across, Levering Staterne: 4400 T. 1.40; 8150 T. \$1.35; Europæisk Fart: 2650 T. 2/3 Mdr. £550.

## NY FÆRGERUTE OVER ØSTERSØEN

Planerne om en Dampfærge-Forbindelse over Østersøen mellem Sverige og de baltiske Stater har nu antaget fast Form og kan ventes gennemført i en nær Fremtid. Den, der har taget Initiativet til den nye Rute, er Direktøren for Stockholm-Nynäs Jernbane-Selskab, *Erik Anderson*, der nu forbereder Dannelsen af et Rederi, som skal drive Færgefarten under svensk Flag. For at lette Anskaffelsen af den fornødne Tonnage har de i Planen interesserede indsendt Andragende om Laan af Rederilaanefonden, og det er Meningen at lade den første Færge bygge paa et svensk Værft.

De Ruter, som man er i Færd med at forberede, er Nynäshamn-Reval, paa hvilken der skal gøres to Dobbeltture om Ugen og Nynäshamn-Libau med en Dobbelttur ugentlig. Der skal foreløbig kun anskaffes en Færge. Denne vil faa et Deplacement af 2,300 Tons, og dens Hoveddimensioner bliver:—83 m × 13.5 m × 4 m. Den vil faa en Dampmaskine paa 1,100 H. K. Vogndækket bliver bygget som Shelterdeck med en Port, der kan lukkes vandtæt, agter. Paa Hoveddækket bliver der to Spor med Plads til 15 store Godsvogne, men desuden vil der kunne anbringes 10 Vogne paa et Underdæk. Færgen vil saaledes kunne tage ialt 25 Vogne, medens de langt større svensk-tyske Færger paa 4,200 Tons kun kan rumme 18 Godsvogne. Af Passagerer vil Færgen kunne tage 40 første Klasses og 30 tredie Klasses. Spisesal og Salon for første Klasses Passagerer er anbragt i et rummeligt Dækshus. De Varer, der bliver at transportere, er hovedsagelig Smør, Ost og Æg fra de baltiske Stater og Rusland, og det er ikke usandsynligt, at der senere vil blive startet en Rute til Danzig eller Pillau.

Afstanden fra Nynäshamn til Reval er 228 Sømil.

der med en Fart af 12 Knob vil kunne tilbagelægges i Løbet af 19 Timer. Afstanden fra Nynäshamn til Libau er 178 Sømil og vil af en Færge med den nævnte Hastighed kunne tilbagelægges paa 15 Timer. En Færgestation i Nynäshamn anslaaes at ville koste 250,000 Kr., og en Færge med et Deplacement af 2,300 Tons med fuld Last menes at ville koste 800,000 Kr. Man har beregnet, at der ad de to nævnte Ruter vil kunne transporteres 90,000 Tons Varer aarligt. De egentlige Driftsudgifter andrager ca. 220,000 Kr., hvortil kommer Havne- og Administrations-Udgifter til et Beløb af ialt 170,000 Kr. Ved Beregningen af Indtægten har man kun regnet med Transport af 26,000 Tons Varer og 5,000 Passagerer for begge Ruter tilsammen. Hertil kommer ca. 10,000 Tons Transitvarer fra og til Rusland samt en mindre Indtægt af Post, Automobileer etc. I det hele har man beregnet Indtægterne til 450,000 Kr., og Farten skulde saaledes kunne betale sig allerede fra Begyndelsen, skønt Fragterne er sat meget lavt, 6—10 Kr. pr. Ton.

Planen er bleven mødt med stor Interesse af alle større svenske Eksportører af Varer til de baltiske Stater og Rusland, idet de nuværende høje Fragter hæmmer Eksporten. Dette skal, efter hvad der fra Eksportør-Kredse udtales til G. H. & S. T. gælde saavel Industrivarer som f. Eks. Maskingods som Landbrugsvarer som Avlsdyr. For Landbrugsmaskiner betales der for Eksempel 50 Kr. pr. Ton fra Stockholm til Leningrad og ca. 30 Kr. til Reval, medens Fragten for en Hest fra Stockholm til Leningrad andrager 100 Kr. De Fragter, som stilles i Udsigt ved Etableringen af Færgeruterne, vilde reducere Fragtomkostningerne med 75 pCt. og vilde virke som en kraftig Stimulans for Eksporten.

## ISMELDINGER PR. 21. FEBRUAR 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Damperc.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

### Sverige

Øregrundsgrepen og nordl. Stal. 98. Sandhamn-Stockholm 14. Landsort-Stockholm 39. Kalmarsund N. f. Kalmar 36, S. f. 14. Svinesund og Iddefjorden 6x.

### Finland

Hogland 8x. Helsingfors 67. Porkala 67. Kallbådan Våger 7. Barösundsfjärden 88. Hangö Havn 67. Russarö Vaager 67. Hangö W-Fjord 67. Gullkronafjärd 68. Aabo 67. Erstan 57. Lövsjär 67. Widskärsfjärden 67. Utö 67. Skiftet og Föglö 67. Ledsund 37. Nyhamn og Lobbakklintar 01. Mariehamn 67. Eckerö og Sälskär 4x. Raumo 68 og 9x. Mäntyluoto 68 og 48. Kallo 48. Råfsö 40.

### Estland

Zerel 26 og 12. Filsand 24. Ristna og Tachkona 01. Odensholm 9x. Pakerort 46. Surup 47 og 37. Nargö 67. Reval 37. Kokskær 57. Ekholm 88. Stensvær 58. Narva Red 68. Pernov, Kynø, Paternoster og Raugi 98. Vorms 98 og 88.

### Lettland

Papensee 11. Libau Havn 12, Søen 01. Steinort og Vindau 11. Lyserort og Michaelsturm 67. Domesnæs 47. Mes-saragotsem 47. Riga Søen 47, Havnen 34. Haynash 88.

### Tyskland

Pillau Havn 11. Königsberg Seekan. 69.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Princepsa Mafalda«s Undergang

I et Blad i Buenos Aires findes følgende om »Princepsa Mafalda«s Forlis:

»I flere Blade har man læst om den daarlige Opførsel, Besætningen paa »Mafalda« udviste; men der er dog en eller to Helte, som man synes ganske at have glemt. Den første er Skibets Chef-Radiotelegrafist, og den anden er Skibets Fører, der omkom paa sin Post som en Mand.

Der fandtes i »La Prensa« en Notits, som siger mere end alenlange Beretninger tilsammen. Det er en Udskrift af »Formosa«s Radiojournal, der viser, at »Mafalda«s Radiotelegrafist vedblev med at betjene sine Appa-

rater indtil det sidste Øjeblik, ja indtil Skibet forsvandt i Bølgerne. Lad alle dem, der taler nedsættende om den latinske Race, prøve at sætte sig i den Mands Sted i det lille Radiorum, udsende Radiotelegrammer, medens Skibet var synkende, og vel vidende, at han skulde dø i Løbet af kort Tid.

»Hans Telegrafering var aldeles rolig og sikker,« udtalte Radiotelegrafisten paa »Formosa«. Faa Minutter før Skibet sank, udveklede følgende: Fra »Formosa« til »Mafalda«: »Courage, we are on the spot«. Fra »Mafalda« til »Formosa«: »Yes, thanks, many thanks, we are courageous, but it is for the many women and children« .... Fem Minutter efter ophørte »Mafalda«s Radio at fungere, idet Skibet tog den sidste Overhaling .....

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

KØBENHAVN

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“ - STATS-TELF. 10. - TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

HADERSLEV

**J. C. HANSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HADERSLEV

Agent for:

Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København  
Lloyds Sub Agent

Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltsand"

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM &amp; WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmsild"

Amaliegade 36

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**A. N. PETERSEN**

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telf. 1243-12445-12845 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfransk«

LANDMANDSBANKENS ANNEX

LAXEGADE 8

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

HOLBÆK

NAKSKOV

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166

HAVNEVEJ 40

Telegr.-Adr.: »Fisker«

HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PÅ PLADSEN

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

KOLDING

NØRRESUNDBY

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

KORSØR

SVENDBORG

**P. JØRGENSEN & CO.**

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

Telefoner: Provins Nr. · 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**  
SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklaringsforretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

KØBENHAVN

**HANS SVENNINGSEN & ADOLF CARL**TELEGRAM-ADRESSE:  
"STEAMBROKER, KØBENHAVN"

AMALIEGADE 33

CODER:  
WATKINS - SCOTT'S 10TH EDITION  
THE BOE CODE

KØBENHAVN K.

REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

Radiotelegrafisten paa »Empire Star«, et af Hjælpe-skibene, beretter, at en af de sidste Meddelelser fra »Mafalda« Radiotelegrafist lød saaledes: »Vær saa venlig at bemærke, at mine Apparater hele Tiden har fungeret tilfredsstillende«. En saadan Pligtfølelse er bemærkelsesværdig, og vore to Kolleger, Luigi Reschia og Francesco Boldracchi har paa en beundringsværdig Maade opretholdt Traditionen fra mangfoldige Ulykkestilfælde, hvor Radiotelegrafister har sat deres Liv ind paa at redde andres.

Ovenstaaende Beretning er laget fra Fagbladet »Radio-telegrafens«.

### Nordby Understøttelsesforening

paa Fanø afholdt Torsdag Generalforsamling. Regnskabet, som balancerede med 2217 Kr. 40 Øre, oplæstes og godkendtes. Foreningens Formue var den 31. December 1927 ialt 9810 Kr. Medlemsantallet er 73 mod 68 i 1926. Foreningen kan i Aar holde 25 Aars Jubilæumsfest. Til Medlem af Bestyrelsen valgtes Skibsreder P. N. Harrebye og Kapt. H. Th. Mejnertz.

I det følgende Bestyrelsesmøde valgtes Lærer Carlsen til Formand, Kapt. M. G. Nielsen til Næstformand og Kapt. Mejnertz til Kasserer. Lærer Carlsen takkede under Tilslutning fra de øvrige Medlemmer den afgaaede Formand, Skibsreder Harrebye, for hans Interesse for Foreningen i de 10 Aar, han havde været Formand samt for hans Paalidelighed og udviste Energi for at holde Foreningen i det rette Spor. Skibsreder Harrebye takkede paa sin Side for godt Samarbejde.

### Skibssalg

3/m. ms.s »Marie« af Marstal, tilhørende Skibsreder Hans Petersen, er i disse Dage solgt til Estland for 47,500 Kr.

»Marie« er bygget i Marstal 1919 og laster ca. 470 Tons d.w.

— Kajtajn Haagesen, Ommel, tidligere Fører af 3/m. Sk. »Harris« af Marstal, har købt en Motorgalease paa ca. 85 Tons d.w. i Frederikshavn. Skibet er ca. 40 Aar gammel og Købesummen ligger omkring 13,000 Kr.

### Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin og Skibsbyggeri's Søndre Værft foretoges Fredag en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Meling«, Værftets Byggenummer 546, bygget for Regning The North Coast Steam Navigation Company Ltd., Sydney, N.S.W., Australien.

Skibet er bygget til British Corporation's Klasse B.S. + og er bestemt til Fragtfart paa den australske Kyst.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

153'—0" × 34'—0" × 9'—0"

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type der udvikler ca. 450 I.H.K.

Allt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

### Rettelse af Søkort

Den tyske Marine har gjort sig det til en særlig Opgave at forbedre Kortene over Oceanerne ved Hjælp af moderne Ekko Lodde-Apparater, og saavel Skibet »Meteor« som Krydseren »Emden« har opnaaet værdifulde Resultater. Krydseren »Berlin« vil nu foretage et Togt

til de østasiatiske Farvande og Stillehavet og har Ordre til at foretage omhyggelige Maalinger overalt, hvor Kortene viser Grunde, som i de nævnte Farvande kan forandre sig paa Grund af Jordskælv. Krydseren har faaet denne Ordre som Følge af den Ulykke, der ramte Passagerbaaden »Principessa Mafalda«, som efter italienske Beretninger løb paa et ukendt Skær. Endvidere skal »Berlin« omhyggeligt kontrollere den største Dybde, der nogensinde er fundet, og som i April i Fjor blev rapporteret af den tyske Krydser »Emden« at være en Dybde af 33,000 Fod i Nærheden af Celebes. Krydseren »Berlin«s Apparater er af en forbedret Type. Det bliver det første tyske Krigsskib, der anløber Havne i Indien og Australien siden Krigen.

### Tankbaad sprunget i Luften

En Trawler har landsat 21 Overlevende, hvoriblandt mange Saarede, fra det amerikanske Olie-tankskib »Chucky«, der pludseligt var sprunget i Luften forleden paa Vej til Japan fra San Pedro. Ved Eksplosionen dræbtes Kaptajnen og 13 Mand af Besætningen.

### Søsætninger

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin og Skibsbyggeri paa Refshaleen sattes Onsdag den 15. Februar et Dieselmotorlasteskib, Værftets Byggenummer 543, bygget for Regning Herr Skibsreder, Generalkonsul Ivar An. Christensen, Oslo, i Vandet.

Skibet bygges til British Lloyds højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

380'—0" × 53'—6" × 38'—0"

og Bæreevnen er ca. 8000 Tons d.w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af Værftets nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 3200 I.H.K.

Allt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, som overværedes af Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Sud Atlantico«.

Den nye Damper, der bygges ved Frederikshavns Skibsværft til Læsø-Ruten, blev forleden sat i Vandet. Skibet blev døbt af Frk. Erna Larsen, Datter af Skibsreder R. Larsen, Læsø, og fik Navnet »Læsø«.

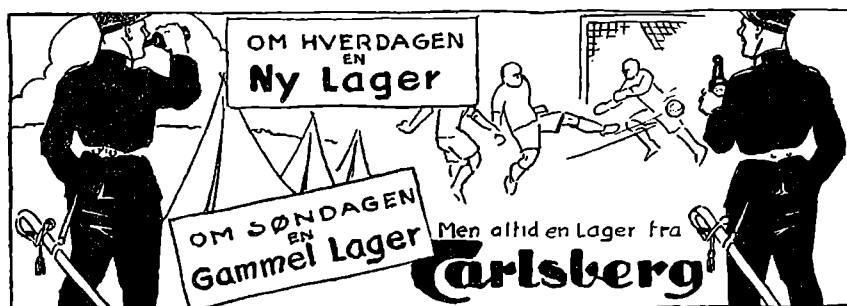
Først i Maj er det klar til at indgaa i Rute-farten Frederikshavn—Læsø, Maskineriet kommer til at bestaa af en Dampmaskine paa 250 H.K. fra »Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri« og Farten bliver 10½—11 Knob. Turen over til Læsø vil herefter med det nye Skib kunne tilbagelægges paa knapt 1½ Time mod nu godt 2 Timer. Passagerbekvemmelighederne bliver fortrinlige, ligesom der ogsaa for Transport af Gods og Kreaturer bliver gode Forhold i den nye Damper.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21. Februar 1928.

London .....	18,20 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Madrid .....	63,55
New York .....	373,75	Amsterdam .....	150,50
Berlin .....	89,20	Stockholm .....	100,30
Paris .....	14,80	Oslo .....	99,50
Antwerpen .....	52,15*)	Helsingfors .....	9,43
Zürich .....	71,95	Prag .....	11,10
Rom .....	19,90	Wien .....	52,75

\*) Nv Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fres.



### Hver for sig uovertræffelige -

GL CARLSBERG LAGER fremstilles den Dag i Dag som i 1847 netop i den Kvalitet og Slyrke, som har gjort den til Danmarks populæreste Lageralsort

NY CARLSBERG LAGER er Lagerøllet til Pilsnerpris. Den har en slaaende Lighed med sit store Forbillede, og inden for sin Skattekasse overgaas den ikke i Smag, Aroma eller Fylde.



## Overtaget Dampskibsrute

Dampskibsruten Aarhus—Svendborg—Nakskov—Lybæk, som hidtil er drevet af et tysk Selskab med Dampskibet »Kattsund«, overlages fra i Morgen af Dampskibsselskabet »Mols« i Aarhus.

»Kattsund« indsættes paa Ruten Aalborg—Bremen.

## Skibssalg

Tremastet Skonnert »Johannes« af Hasle, tilhørende Skibsreder M. A. Kristensen, er i disse Dage solgt til Sverige for ca. 52,000 Kr. Skibet er bygget i Rønne 1902 og laster ca. 480 Tons.

## Sunket

Et ubekendt Motorfartøj er i Lørdags pludselig sunket, da det befandt sig udenfor Egensehage ved Hals. Der blev straks sendt Baade ud; men man fandt kun en Vandtonde drivende paa Overfladen, uden Mærker af nogen Art. Ved Hjælp af Vandkikkert er det senere fastslaaet, at det er Motorgaleasen »Herbert«. Paa Havnekontoret i Aalborg ligger der Brev til Kaptajn Herman Bartels. Det menes, at der har været endnu to Mand om Bord. »Herbert« er fra Neuenfelde i Tyskland.

## POSITIONSLISTE PR. 20. FEBRUAR 1928

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Kbhvn. 20.1.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Dok i Kbhvn. siden 16.2.  
s.s. *Aaro*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamborg 19.2.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Trapani 19.2.  
s.s. *Amalienborg*, Møllerup, afg. Santa Cruz 15.2.  
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Kbhvn. 12.2.  
s.s. *Anneberg*, p. R. t. Baltimore.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rio 17.2. til Skandinavien.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Cardiff 20.2.  
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Norfolk 19.2.  
m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Aden 7.2. til Penang.  
s.s. *Askø*, Petersen, afg. Kbhvn. 17.2. til Methil.  
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Galveston 3.2.  
s.s. *Astrid*, Bjærke, afg. Rufisque 13.2. til Marseilles.  
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Aden 28.1. til Hongkong.  
s.s. *Axel*, Kanstrup, oplagt.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Alger 19.2.  
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.  
s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Flores 12.2. p. R. t. London.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, oplagt.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 16.7.  
s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Barbados 16.2.  
s.s. *Bornholm*, Nielsen, afg. Husavik 17.2.  
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 18.2.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Valencia 18.2.  
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Bahia Blanca 3.2.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Montevideo 7.2.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 18.2.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Antwerpen 20.2.  
s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. Philadelphia 18.2.

## C

m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Rockall 14.2. p. R. t. Poulshoro U. S. A.  
s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, afg. Madeira 12.2. til Kbhvn.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Los Angeles 14.2.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Novorossisk 17.2.  
s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Dakar 8.2.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Danzig 19.2.  
s.s. *Danevirke*, Stage, oplagt.  
s.s. *Dania*, Kolster, i Dok i Helsingør siden 14.2.  
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Fremantle 16.2.  
s.s. *Dansborg*, Malthiasen, afg. Durban 16.2.  
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 20.2. til Køningsberg.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.  
s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Ceuta 20.2. til Melilla.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Lissabon 19.2. til Kbhvn.  
s.s. *Ella, zum Vohrde*, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Preston 14.2.  
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Canakry 15.2.  
s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Las Palmas til Rotterdam.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. St. John N.F. 19.2.

s.s. *Estonia*, Rasmussen, ank. New York 16.2.  
s.s. *Expres*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn siden 13.2.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Suez 16.2. p. R. t. Colombo.  
s.s. *Fanø*, Michelsen, oplagt.  
s.s. *Feddy*, Matthiassen, ank. Svendborg 15.2.  
s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
m.s. *Fionia*, Heindorn, afg. Colombo 19.2. til Suez.  
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Florida*, Holm, afg. New Orleans 16.2. til Kbhvn.  
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. London 15.2.  
s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. New Orleans 13.2.  
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 18.2. til Kbhvn.  
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. George Town 10.2.  
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Swansea 9.2. til Salem Mass.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Nordenham 16.2. til Norfolk Va.  
s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 4.2.

## H

s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Middelfart 20.2. til Vejle.  
s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. New York 15.2.  
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Murmansk 5.2.  
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Cagliari 16.2.  
s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 15.2.  
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. Port Gentil 9.2.  
s.s. *Hindholm*, Bastholm, afg. Manchester 20.2. til Ellesmere Port.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Danzig 20.2.  
s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Ushant 3.2.  
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dakar 15.2. til Dunkirk.  
m.s. *Irland*, Petersen, ank. Valparaiso 6.2.  
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thors-havn-Island Ruten.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Houston 27.1. til Aalborg.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jan*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Java*, Hjernum, afg. Yokohama 18.2. til Vladivostock.  
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
s.s. *Jolantha*, Ankersen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.12.  
s.s. *Josey*, Petersen, afg. St. Kitts 16.2. til Antigua.  
s.s. *Junghoved*, Clausen, ank. Mauritius 8.2.  
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Nørresundby 18.2.  
m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Kbhvn. 19.2.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 18.2. til Manchester.  
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Charleston 17.2.  
s.s. *Kina*, Heisterberg, afg. Sabang 10.2.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Mentone 17.2. til Valencia.  
s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Rieme 19.2. til Odense.  
s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Buenos Aires 16.2.  
m.s. *København*, Andersen, ank. Korsør 7.1.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Bangkok 10.2.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Sharpness 19.2.  
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Licata 16.2.  
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *Lise*, Hansen, afg. Garston 20.2.  
s.s. *Lithuania*, Skjoldam, ank. Danzig 12.2.  
s.s. *London*, Caspersen, ank. Stralsund 15.2.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Barry 13.2. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Bloch, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 20.2. til Dunkirk.  
s.s. *Maine*, Nielsen, afg. Grecker, 4.2. til Baltimore.  
s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamborg Ruten.  
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Rotterdam 19.2.  
s.s. *Mano*, Huusum, afg. Helsingør 17.2. til Seaham.  
s.s. *Margit*, Jensen, ank. San Pedro de Macoris 19.2.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Tyne 15.2.  
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Bahia 6.2. til Kbhvn.  
m.s. *Meonia*, Topp, Pasajes 19.2.  
m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.  
s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
s.s. *Minsk*, Lund, afg. Neapel 18.2. til Porto Empedocle.  
s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

## N

s.s. *Natal*, Madsen, afg. Hook of Holland 19.2.  
s.s. *Nevada*, Andersen, afg. Cardiff 27.1. til La Plata.  
s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Kaolack 13.2.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, henligger ved Værft i Helsingør for Reparation siden 7.1.  
s.s. *Orion*, Olsen, afg. Puerto Mexico 16.2. til Havana f. O.  
s.s. *Oscar II*, Schmidt, henligger i Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Væring, afg. Brisbane 16.2. til Vancouver.  
s.s. *Parana*, Broner, ank. Durban 13.2.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Esbjerg 17.2.  
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Dok i Helsingør siden 17.2.  
s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, ank. Nordenham 17.2.  
m.s. *Peru*, Borch, afg. Durban 18.2. til Laurencø Marques.  
s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamborg.  
s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Libreville 28.1.  
s.s. *Polonia*, ank. Kbhvn. 1.1.  
s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, oplagt.

## R

s.s. *Ravn*, ank. Danzig 20.2.  
s.s. *Rhone*, Andersen, Odensen-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Romø*, Olesen, afg. Kbhvn. 18.2. til W. Hartlepool.  
s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Gibraltar 18.2.  
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Christensen, afg. Kbhvn. 16.2. til Antwerpen.  
s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 16.2. p. R. t. Baton Rouge.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 20. FEBRUAR 1928

3/m. Sk. *Ørnen*, Jensen, afg. Nantes 18.2. til Fowey (for Ordre).  
3/m. Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, ank. Oslo 19.2.  
3/m. Sk. *Cathrine*, Jørgensen, ank. Plymouth 10.2. for Kontra (paa Rejse til Charlestown).  
3/m. Sk. *Albert*, Clausen, ank. Gibraltar 16.2.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder. Scott's og Watkins'

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGÖ

**Skibsredere, Skibsmæglere      Befragtning og Spedition**

Gennemgaaende Ruter til de vigtigste Havne paa Jorden

s.s. *Scotia*, Røsbæk, ank. Danzig 17.2.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Reval 20.2. til Riga.  
m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Genoa 18.12. til London.  
m.s. *Siam*, Frandsen, afg. St. Thomas 10.2. til Hamborg.  
s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Kbhvn. 18.2. til Antwerpen.  
s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Port Gentil 17.2.  
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Blyth 15.2.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Helsingør 18.2.  
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Bona 13.2.  
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kolding 20.2. til Fredericia.  
s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Oran 18.2.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
s.s. *Slesvig*, Berendtsen, ank. Torreveja 17.2.  
s.s. *Spigerborg*, Larsen, ank. Middlesbrough 13.2.  
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Philadelphia 9.2.  
s.s. *Stegelborg*, Harming, afg. Hook of Holland 18.2.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Havana 17.2.  
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 21.2. til Swansea.  
s.s. *Swava*, Christensen, ank. Struer 19.2.  
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Havana 17.2.  
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Isle of Wight 18.2.  
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Swansea 18.2. til Kbhvn.  
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Tacoma 11.2.  
s.s. *Texas*, Bencke, afg. Charleston 16.2. til Galveston.  
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 20.2. til Dunkirk.  
s.s. *Tjaldur*, afg. Kbhvn. 20.2. til Antwerpen.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Aarhus 18.2. til Antwerpen.  
m.s. *Tongking*, Kolls, afg. Antwerpen 18.2. til St. Thomas.  
s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Kbhvn. 20.2. til Odense.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Danzig 14.2. til Manchester.  
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 17.2. til Bordeaux.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 16.2. til New York.  
s.s. *Uranteborg*, Hansen, pass. Gibraltar 8.2.

## V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Tripolis, 15.2.  
s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 18.2. til Struer.  
s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Bordeaux 15.2.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør 19.1.  
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.  
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Baranquilla 18.2.  
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 18.2.  
s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Kbhvn. 20.2. til Danzig.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Genoa 18.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer i Bristol Kanalen  
**MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED**

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26-KØBENHAVN K.

CARDIFF  
 BARRY  
 NEWPORT  
 AVONMOUTH

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

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORERS

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, **LISSABON** TELGR.: »KNUDSEN«

**PEDRO NIELSEN**

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: **PENIELSEN**. Coder: Watkins 1881  
 og Tili, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Bøe Code.

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. Cham-  
 bers,  
 Exchange Street . . Sheffield

**OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK**

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE  
 REKLAME- OG KATALOG-TEKST

**W. E. CALVERT**

OTTO MALLINGSGADE 3, TLF. RYVANG 2589 y.

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktor: J. BURGER.  
 Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:  
 Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
 Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »NESEVO«.  
 Telf. Central 1504.

**J. ANDERSEN & CO.**  
**CONTRACTORS**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD. JACSONS

**STRANDVEJENS DAMPVASKERI**  
**KØBENHAVN**

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
 med Dags Varsel.

**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

**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

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Telf. Helrup 1619  
 Værkf. Dannisøe  
 Øbro 4198  
 Kirsteinsgade 7.

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning  
 og Rustbankning

Telefon  
 Kontor 8712  
 —  
 Amaliegade 41.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-  
 rensnings- & Rustbankningsmaskine**

**Brug** Kedelrensningsbriketten **RENSE**,  
 er syrefri og renser ufejlbarlig.

**Benyt** vore Specialolier:

H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af  
 Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.

H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til  
 Paasmøring af Hoveddæk og Mel-  
 lemdæk.



## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er frit for wet-Dock Afgifter  
hvis de læster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306e

GRUNDLAGT 1755

A S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

IVER C. WEILBACH &amp; CO

PRAHL &amp; SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 &amp; 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

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

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

PENSIONS-FORSIKRINGS  
ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

Vestre Boulevard 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
PENSIONS-FORSIKRINGAnstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
henved 10.000.000 Kr. aarlig.DANSKE REDERES  
ULYKKE-FORSIKRINGS-  
FORBUND

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring  
af

Skibsbesætninger

\*

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

\*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 10

FREDAG 2. MARTS 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### DEN TRISTE ARMADA

Tempoet i Oplægningerne af danske Skibe begynder at blive foruroligende. Ganske vist repræsenterer de 62.350 Tons oplagte Skibe kun en lille Brøkdel af vor efter Landets Størrelse mægtige Handelsflaade. Men Oplægningerne er et uhyggeligt Barometer, der viser, at hele Skibsfartens Ve og Vel staar paa Spil. Den triste Armada af døde Skibe i vor hjemlige *Sargasso sea* ved Langeliniemolen er ikke bare en lille Brøkdel af vor stolte Handelsflaade. Som et uhyggeligt Vartegn ligger den dér og vidner om de usle Kaar, hvorunder den største Del af den i Fart værende Handelsflaade arbejder. Tab, Tab, Tab! For den Sags Skyld kunde Oplægningerne godt være fem, seks Gange saa store. Mange Redere lader deres Skibe sejle videre, fordi Tabet derved for deres Vedkommende maaske ikke er saa meget større end ved at lægge op, som saa sandelig ikke er nogen gratis Fornøjelse. Andre sejler videre i Haab om, at det utrolige maatte ske — at Fragtmarkedet pludselig bedredes. Og til Trods for Tidens Aand har de fleste danske Redere endnu den patriarkalske Opfattelse af deres Samfundsstilling, at det skal knibe meget haardt, førend de lægger op og en hel Besætning bliver arbejdsløs. Man kan trygt sige, at hvert dansk Skib, der lægges op, burde have været lagt op Maaneder i Forvejen, hvis kun haardhændede økonomiske Hensyn dikterede Redernes Handlinger.

### DEN NØGNE SANDHED

Fælles Skibbrud er sødt, siger det gamle latinske Ord. Det er svært at finde Sødmen i den Kendsgerning, at Oplægningerne stiger overalt i Verden, og at vor norske Broderation har den største Oplægnings-Procent af samtlige skibsfarende Lande. Det viser sig da ogsaa, at den nødstedte Skibsfarts Mænd i godt kollegialt Samarbejde søger at finde Vej ud af de nuværende deprimerende Tilstande. Den gamle Tanke om Tvangsoplægning af en vis Procent af den internationale Tonnage er igen dukket op og drøftes, senest i Forbindelse med et gensidigt Forsikringsystem, hvis Fader er Direktør Salvesen i det norske Rederforbund. Da Skibsfart ikke er noget monopoliseret Erhverv med Regulering af Tilgang, er det vist desværre umuligt at gennemføre en saadan »Reform«.

Men selv om dette var muligt, vilde denne »Reform«s midlertidige Gennemførelse ikke være nogen virkelig Løsning af den danske Skibsfarts vanskeligste Problem. Paa en saadan »Reform« kan ingen national Handelsflaade i Længden opretholdes eller udbygges. Lad os se Sandheden lige i Øjnene. Vi kan ikke uden Tab konkurrere i det internationale Fragtmarked. Der er forskellige Grunde hertil. En af dem er Stormagters statssubventionerede Flaadepolitik. Lige meget hvad det koster Skatteyderne søger Lande som De Forenede Stater og Italien, hvis Handelsflaader ikke tidligere gjorde sig stærkt gældende paa Verdenshavene, at kapre deres store Andel af *the seacarrying*

trade. Foruden de nordiske Lande er Tyskland vist i Øjeblikket det eneste Skibsfarts-Land, hvor Statssubvention af Skibsfarten ikke finder Sted. End ikke England kan sige sig helt fri derfor. For mange Landes Vedkommende forenes Statssubventionen med direkte Diskrimination imod andre Landes Skibsfart.

Dette er selvfølgelig i højeste Grad generende for dansk Skibsfart. Værrer er det imidlertid, at vore Skibes Drift er altfor dyr, den dyreste i Europa som Følge af at vore Lønninger er de højeste. Der er ingen, der misunder vor dygtige Sømandsstand anstændige Livsvilkaar, men naar Lønningerne er saa meget højere, i mange Tilfælde dobbelt saa høje som de tilsvarende i de tyske, belgiske, franske og italienske Handelsflaader, er det selvfølgelig umuligt at konkurrere med disse, selv om vor Sømandsstand er nok saa dygtig. Det er jo ingen Hemmelighed, at Lande som Danmark og Norge i sin Tid blev i Stand til at skabe Handelsflaader, som var Stormagter værdige, fordi disse Landes dygtige Redere og dygtige Søfolk evnede at sejle Fortjeneste ind med færre Omkostninger end deres Konkurrenter. Nu er saavel den danske som den norske Flaade handikappet; de sejler med en permanent Ballast af for høje daglige Driftsomkostninger. Det kan ikke nytte i patetisk Selvpogivelse at stirre sig blind paa *Virkningerne* af Skibsfartens Misère. Man maa have fat paa *Aarsagerne* til denne Misère. De maa fjernes og modarbejdes, ellers bliver Misèren en kronisk Samfundssygdom.

### MASKINMESTRENE'S GALE BAAS

Paa Baggrund af disse Kendsgerninger tager Maskinmestrene her i Bladets sidste Nummer omtalte Henvendelse til Regeringen sig unægtelig noget ejendommelig ud. Den højt oplyste Maskinmesterstand ved saa godt som nogen, hvor fortvivlede Forholdene er indenfor Skibsfarten. Af den interessante Artikel i Maskinmestrene's Fagblad, som vi gengiver andetsteds, fremgaar det tydeligt, at Mestrene ogsaa er klar over, hvor meget bedre deres Lønninger er, selv sammenlignet med Engelskmandens, som tidligere var den uopnaaelige Standard. Ikke desto mindre gaar de til Regeringen med Krav om Nedsættelse af Arbejdstiden ombord — med andre Ord et Krav om yderligere Lønforhøjelse i Form af Betaling for Overarbejde.

At denne Henvendelse ikke bliver taget til Følge, er paa Forhaand givet. Det ved Mestrene udmærket godt. Højest sandsynlig er hele Henvendelsen et tomt Paradenummer. Eller maaske blot et Ben, som den besindige Majoritet indenfor Maskinmesterforeningen har givet Foreningens Hedsporter at gnave paa. Men dette ændrer ikke, at den beklagelige Opfattelse gør sig gældende, at Mestrene ved denne Henvendelse gaar i Baas med Folk, som de ikke har Interessesfællesskab med. De tilhører en anden og højere Klasse, hvad der tydeligt fremgaar af den ovenfor omtalte Artikel fra deres Fagblad. Den viser, at danske Mestre er ansvarsbevidste og pligtopfyldende Mænd. De hører ikke til mellem Sabotører.

### SIKKERHED TIL SØS

Som Led i det fortræffelige nordiske Samarbejde paa Skibslovgivningens Omraade mødes i disse Dage i Helsingfors en dansk Delegation med norske, svenske, finske og hollandske Regeringsrepræsentanter for at forberede en ensartet Optræden ved den forestaaende saakaldte diplomatiske Konference, der finder Sted engang i Efteraaret i London. Den diplomatiske Konference i London afholdes for at revidere London Konventionen af 1914 angaaende Sikkerheden til Søs. Det er naturligtvis af den største Betydning, at de mindre Nationer paa Forhaand er enige om, hvad de ønsker gennemført, og hvad de ikke ønsker at gaa med til. Hvis de ikke optræder med en samlet Front paa disse internationale Konferencer, har de mindre Nationer ingen Chance for at blive hørt eller fulgt. Det er glædeligt, at Initiativet til Mødet i Helsingfors, og de foregaaende Møder, skyldes Kontorchef i Erhvervsministeriet, Hr. Emil Krogh, som ogsaa med stor Dygtighed har ledet disse Møder. En ikke mindre glædelig Kendsgerning er det, at Holland for første Gang har ytret Ønske om at deltage i disse Møder. Den Kendsgerning vidner i allerhøjeste Grad om Betydningen af dette Samarbejde mellem de mindre Nationer.

Forud for den diplomatiske Konference vil der i Dagene fra den 12. til 14. Juni blive afholdt en international Shipping Conference i London. Paa denne Konferences Agenda er ogsaa sat Spørgsmaal om Sikkerheden til Søs, og den internationale Søfarts Mænd faar derved Lejlighed til at tage Stilling til de mange Forslag, der foreligger. Samtlige nordiske Lande bliver ogsaa repræsenteret paa denne Konference.

### GIV DET GODE EKSEMPEL

Hans Ekscellence Statsministeren har igen holdt sin »eneste Tale«, denne Gang i Studenterforeningen. Talen indeholder saa mange fortræffelige Sandheder, at den udmærket godt kan benyttes endnu nogle Gange. Det er jo altid kun relativt faa af Landets Befolkning, der hører den som Foredrag. Hver Gang bringer Dagbladene ganske vist Referat af den, men ifølge journalistisk Erfaring læses en saadan Tale først efter det femte Referat. Kun igennem Gentagelsen siver politiske Taler langsomt ud til Publikum og ind i dets Bevidsthed.

Hans Ekscellence fastslog for meget mere end femte Gang Misforholdet imellem Produktions- og Salgsomkostninger og understregede den triste Kendsgerning, at Engrospriserne for vor Eksport laa saa langt under de tilsvarende Priser for Hjemmevarer. Hans Ekscellences Betragtninger over det fastfrosne Pristal og Organisations-Kineseriet er sunde og falder ganske i Traad med de Synspunkter, der i flere Aar er blevet fremsat i disse Spalter.

Staten har i forrige Rigsdagssamling, sagde Hans Ekscellence, gjort sin første Indsats. Det er rigtigt. Paa den nuværende Regerings Initiativ er mange overflødige Tjenestemænd blevet afskediget og mange Millioner sparet ved det Lønningsforlig, som de forblivende Tjenestemænd indgik paa. Til Trods for Tjenestemændenes store Ofre er Pristallet alligevel frosset fast paa det kedeligt høje Tal af 176, det næsthøjeste i Evropa. Dette skyldes næppe alene Organisations-Kineseriet og Misforholdet mellem Produktions- og Salgsomkostninger. Man ikke de urimeligt høje Skatter bidrager allermost til det for høje Pristal. Dette er ganske vist som nævnt frosset fast paa 176. Men Skatterne staar den Dag i Dag paa 241, altsaa omtrent  $2\frac{1}{2}$  Gange saa høje som i 1914.

Egentlig imponerende kan man ikke kalde Nedgangen i Skatter i det sidste Aarstid. Den svarer ikke til Nedskæringen. I April 1927 var Skattepristallet saa-

ledes 252, i Juli var det 237, i Oktober 242 og nu som sagt 241.

Det er Erhvervslivets Tur til at tage fat, det maa ikke fortsat raabe paa Staten, blev der sagt i Studenterforenings-Versionen af den »eneste Tale«. Det maa dog maaske være tilladt at bemærke, at med en saadan Skattebyrde kan Erhvervene ikke klare sig i den internationale Konkurrence og i et delvist aabent Marked. Danske Erhverv har i Forvejen mange Vanskeligheder at overvinde, og de bærer andre altfor tunge Byrder — de kan ikke i Tilgift magte den urimelige Skattebyrde. Og i denne Forbindelse har Erhvervene, som bærer Staten, baade Ret og Pligt til at raabe til Statens Repræsentanter paa Tinge og forlange en strengere Økonomi med Statens Penge. Man skulde synes, at disse Tider manede til den største Sparsommelighed i Statshusholdningen. De fleste Erhvervsfolk staar saaledes ganske uforstaaende overfor, at vor Rigsdag netop nu kan gaa med til at spille kostbar Tid og bruge mægtige Summer til Oprettelse af et nyt Statsteater. Selv i gode Tider har Staten ingen Ret til at bruge Penge til slige Formaal, bortset fra det usømmelige i at paaføre det i Forvejen haardt ramte private Teatererhverv yderlig underskudgaranteret Konkurrence.

### RIGSDAG OG SKIBSFART

Det af Folketinget nedsatte Udvalg til Drøftelse af Regeringens Lovforslag om Ændringer i Søneringsloven er, efter hvad der er fremkommet i Dagspressen, naaet til Enighed om forskellige Spørgsmaal, hvorom Meningerne var noget divergerende.

Ifølge Lovforslaget er det tilladt at sejle med Motor- eller Maskinpassere i Stedet for Maskinmestre i Skibe med Maskiner ikke udover 250 H. K. Udvalgsforslaget gaar ud paa at drage Grænsen ved 200 H. K. skriver *Berlingske Tidende*.

Dernæst er det ifølge Lovforslaget tilladt at sejle med Motor- eller Maskinpasser i Skibe paa Fiskeri forsaa vidt Maskinens H. K. ikke er over 500. Denne Grænse skal efter Udvalgsforslaget ændres til 400.

For Skibe, som anløber Middelhavet, fritager Lovforslaget Rederierne for at have en tredje Mester ombord. Denne Bestemmelse ændres efter det nu foreliggende Ændringsforslag derhen, at dette kun gælder for Skibe med Maskiner under 800 H. K. og til 15° ø. L. og saaledes at der skal være en Maskinassistent ombord naar Maskinens H. K. er over 700.

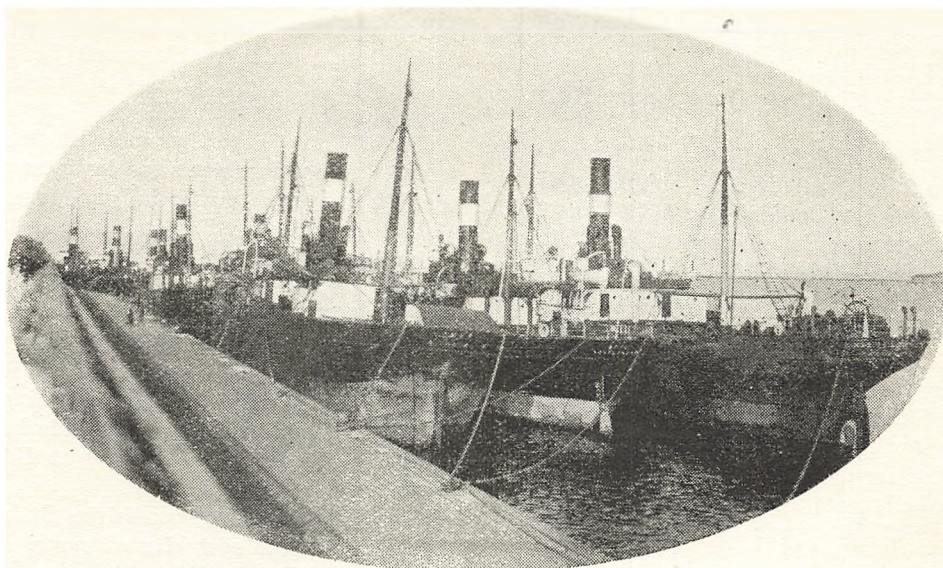
Navnlig Bestemmelsen om Fritagelsen for at have en tredje Mester ombord paa Skibe, som anløber Middelhavet, er en haardt tiltrængt Reform. Danmark var det eneste Land, der havde en saadan Bestemmelse lovfæstet. Det er glædeligt, at Rigsdagen har indset det meningsløse i denne Bestemmelse og vist sig villig til at ændre den. Det giver én Mod til at haabe, at den ogsaa snarlig afliver Loven om Konsulatsafgifterne, denne ligesaa uretfærdige som meningsløse Særbeskatning af Skibsfarten.

### OGSAA EN UDVEJ

Kom til Norge, Far min, saa skal Du se Kæmpegenier. Det allerstørste er Redaktøren af »Arbejderbladet«. Han er kommet til det Resultat, at de 400,000 Tons Oplægninger i Norge er et glimrende Bevis paa, at det private Initiativ har spillet fallit. Hans Præmisser er muntre i deres Forrykthed, men endnu morsommere er hans Konklusion. Han har opdaget Vejen ud af Oplægnings-Misèren. Som alle andre store Opfindelser, ligger den lige for. Staten bør overtage Rederivirksomheden. I fuldt Alvor henviser han til de lykkelige Skibsfartsforhold i Rusland, hvor Sovjet som bekendt har *nationaliseret*, hvis man ikke foretrækker at bruge et andet Ord, hele den russiske Handelsflaade.



## DE DØDE SKIBE I DET DANSKE SARGASSOHAV



Ovenstaaende triste Billede af den mægtige Flaade af oplagte danske Skibe ved Langeline-Molen giver et Begreb om Skibsfartens Trængsler i Øjeblikket. Oplægningerne af Skibe, der tilhører Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening, andrager i Dag 51

Skibe, repræsenterende 62.350 Brutto-Tons (95.631 Tons Dødvægt), altsaa en Stigning fra sidste Uge paa 4.115 Brutto Tons (6.832 Tons Dødvægt). Se iøvrigt den indledende Artikel under »Fra Uge til Uge«.

## FRA UGE TIL UGE

(Fortsat fra Side 120)

Skal man le eller græde over, at noget saadant kan skrives i det Herrens Aar 1928. Intet Land har vel spillet en ynkeligere Rolle som Skibsfartsnation end Rusland efter Revolutionen. Ikke et eneste russisk Skib har forsøgt sig i det aabne Fragtmarked. Til Trods for den saa stærkt reducerede Import til Rusland har den russiske Regering været ude af Stand til at besørge Transporten i egne Skibe. Ogsaa hele Eksporten har praktisk talt været besørget af fremmed Tonnage.

Sporene skræmmer. Overalt, hvor Staten er optraadt som Reder, har den ikke kunnet klare sig, selv om den benytter Smudskonkurrencens og Diskriminationens sjofle Vaaben. Men Skatteyderne betaler. I Australien har disse socialistiske Eksperimenter kostet Befolkningen foreløbig 240 Millioner Kroner til ingen anden Nytte, end at Befolkningen i Harme har vendt sig imod sine socialistiske Lovgivere.

## HANDELEN OVER LENINGRAD

Det norske Blads barnlige Begejstring over Sovjet Ruslands Statsrederivirksomhed kan illustreres med den solide Kendsgerning, at den udenlandske Trafik paa Ruslands eneste Østersøhavn, Leningrad, er circa 70 Procent mindre end i 1912.

Handelen over Leningrads Havn i 1927 udgjorde, indberetter vort Generalkonsulat sammesteds, efter en foreløbig Opgørelse i Tons for Importens Vedkommende 437,964 (596,908 i 1926 og 437,458 i 1925), for Eksportens Vedkommende 1,062,226 (921,884 i 1926 og 564,026 i 1925). En nøjagtig Fortegnelse over de ind- og udførte Varer eller deres Værdi foreligger endnu ikke, men det fremgaar dog af det forhaandenværende Materiale, at Importens Formindskelse hovedsagelig hidrører fra, at Kul- og Koksimporten i 1927 har været indskrænket til et Minimum (2474 Tons), medens den i 1926 udgjorde Halvdelen af den importerede Vægtmængde.

Af den samlede Import hidrører 319,519 Tons fra Udlandet, Resten bestaar hovedsagelig af Cement og Tobak fra Sortehavshavnene og Bygningsmaterialer fra mindre russiske Havne ved Ladogaen.

Som det fremgaar af ovenstaaende, er Eksporten steget med ca. 14 pCt. i Sammenligning med Eksporten i 1926. Ligesom i 1926 udgjorde Træeksporten i 1927 (619,193 Tons) over Halvdelen af den samlede Eksport. I Eksporten af Kornprodukter kan noteres en ringe absolut Stigning, nemlig fra 143,090 Tons i 1926 til 169,590 Tons. Eksporten af letfordærlige Produkter (Smør og Æg) er steget fra 26,074 Tons til 47,923 Tons.

Havnen besejledes af 893 Skibe eller af 185 Skibe mere end i Aaret forud.

Nedenstaaende Tabel giver en Oversigt over de enkelte Nationers Deltagelse i Skibsfarten:

S.S.S.R. ....	223	Skibe
Tyskland .....	320	»
Danmark .....	114	»
Finland .....	103	»
Norge .....	52	»
Sverrig .....	44	»
England .....	16	»
Estland .....	15	»
Frankrig .....	5	»
Japan .....	1	»

Det fremgaar heraf, at efter Tyskland og Sovjetunionen staar Danmark som Nr. 3 i Rækken, her efter følger Finland, hvorved dog maa bemærkes, at Hovedparten af de finske Skibe kun er Sejlskibe af ringe Lasteevne.

Over  $\frac{2}{3}$  af de med Ladning ankomne Skibe bestod af tyske og russiske. Det er indlysende, at Sovjetunionen i første Række søger at beskæftige sine egne Skibe. De tyske Skibes forholdsvis store Deltagelse i Importen maa formentlig sættes i Forbindelse med Tysklands store Vareleverance paa Basis af det tyske Laan paa 300 Millioner Mark. Efter Afbrydelsen af den diplomatiske Forbindelse mellem England og Sovjetunionen er den engelske Skibsfart paa Leningrad kun af ringe Omfang og har i Skibsantal, som det fremgaar af Tabellen, kun beløbet sig til 16. Disse var hovedsagelig Skibe forsynede med Køleanlæg, som paa et givet Tidspunkt kun kunde befragtes i England.



## VI KAN, NAAR VI VIL

Korsør Havn har indskrevet sit Navn i Hamburgs Hjerte. En Ladning Chile Salpeter, der oprindeligt var bestemt til Omladning i Hamburg, blev i sidste Øjeblik omdirigeret til Korsør, fordi denne Havn var billigere.

Forhistorien kender *Søfarts Tidende's* Læsere. Østasiatisk Kompagnis 5-mastede Bark ankom medio Januar til Korsør med en Ladning paa 5000 Tons Chile-salpeter til Langelands Korn-Foderstof og Gødningsforretning. Korsør Havn havde benyttet sig af den ny Overenskomst angaaende Havnetaksterne til at ophæve Betaling af Bropenge, naar der omlades fra Skib til Skib. Dette i Forbindelse med andre Indrømmelser fra Havnens Side har sat Firmaet i Stand til at dirigere Skibet til Korsør i Stedet for til Hamburg. Der er stærk Grund til at komplimentere Korsør Havneledelse for dens beslutsomme Handlemaade, og det var ønskeligt, om visse andre danske Provinshavne tog Lære af dette gode Eksempel. Well done. Korsør.

I Hamburg har man ikke været saa helt glad over Korsørs raske Beslutsomhed. Ifølge en Indberetning fra den danske Generalkonsul i Hamburg, Hr. Marinus L. Yde har den derværende Presse beskæftiget sig ret indgaaende med denne Omdirigering. »Hamburgischer Correspondent« slutter en lang Artikel med følgende Bemærkninger:

»Dette Tilfælde skulde ogsaa i Hamburg give Anledning til Eftertanke, thi det viser med al Tydelighed, at man i det store Hamburg ikke bør overse Afgiftsforholdene i de danske Provinshavne. Dette er ganske vist kun et enkelt Tilfælde, men det vil danne Skole, og derved vinder det stærkt i Betydning. Det kan sikkert ikke blive ved at være os ligegyldigt, at saadanne Ladninger mere og mere forsvinder fra Hamburg, at der derved fratages vor Smaaskibsfart Beskæftigelsesmuligheder, som ellers vilde være kommet den tilgode.«

Hvis ikke al Initiativ og Energi er kvalt i Havnesammenslutningens magelige Fællesseng, vil dette enkelte Tilfælde netop danne Skole, og de danske Provinshavne vil tilbageerobre den Forretning, som deres opskruede Afgifter i de senere Aar har sendt til Hamburg. Omladninger til danske Aftagere bør selvfølgelig finde Sted i København eller i de Provinshavne, der kan paatage sig dette. Dette Tilfælde viser, at danske Havne kan altsaa godt konkurrere, naar bare de selv vil. Overtager de danske Havne selv de danske Omladninger, vil der ogsaa komme Gang i Sejlskibsarten igen, i alt Fald for de mindre Baades Vedkommende. Alene det vilde være en nationaløkonomisk Vinding af største Betydning.

## SPANSKE REDERE KRÆVER YDERLIGERE SUBVENTION

I spanske Rederkredse gøres der for Tiden stærk Propaganda for yderligere Statssubvention. La Asociación de Navieros de Bilbao er den ledende Kraft indenfor denne Bevægelse og har nylig udsendt én i et stort Oplag trykt Brochure, hvori man søger at paavise Nødvendigheden af, at Staten træffer Foranstaltninger til Støtte for den spanske Skibsfart. Det fremhæves, at mere end Halvdelen af den spanske Tonnage er over 20 Aar gammel, og at der kun haves faa store og ydedygtige Skibe til Raadighed. Den spanske Handelsflaade har en samlet Tonnage af 1,135,725 B.R.T., men af dens Skibe er kun 55 af en Størrelse paa 4-10,000 B.R.T. og kun 4 Skibe over 10,000 B.R.T. Rederne hævder, at Landets Økonomi kræver en Handelsflaade med en samlet Tonnage af

## DIVERGERENDE MENINGER

Chamber of Shipping of Great Britain har skiftet Formand. Andetsteds bringer vi nogle biografiske Data om den ny Formand, Sir William Seager, der nyder almindelig Anseelse baade i og udenfor engelske Skibsfartskredse.

Sir William Seager har indledet sin ny Stilling med en paa mange Punkter særdeles interessant Tale. Den er dog præget af en Optimisme, som faa Skibsfartsfolk i og udenfor England kan deltage i. Det er selvfølgelig glædeligt for ham som britisk Borger og Skatteyder, at hans Lands Handelsbalance for 1927 var 42 Millioner Pund Sterling bedre end i 1925 og ti Millioner bedre end 1924. Ligesaa, at den britiske Skibsbygningsindustri igen er i rask Fremgang. Men det ændrer jo ikke den Kendsgerning, at Fragtmarkedet er daarligere end nogensinde baade for britisk Skibsfart og for os andre, og at Udsigterne til en Bedring er yderst smaa.

Sir William's noget vaarfriske Optimisme staar da ogsaa i stærk Modstrid med nogle Udtalelser, som en tidligere Formand for Chamber of Shipping, Mr. John Denholm er fremkommet med paa Clyde Steamship Owners' Association's Aarsmøde i Glasgow. Det glæder os at høre, sagde Denholm ved denne Lejlighed, at der er Bedring i Handelen, men han advarede imod at tage Bankfolks Udtalelser altfor alvorligt. Banker tjener ofte flere Penge, sagde han, i daarlige end i gode Tider, og deres Forretning giver ikke noget helt paalideligt Billede af, hvad der foregaar. Fragtmarkedet er et meget mere sikkert Barometer. Er der Fart i Omsætningen, mærkes det øjeblikkelig paa Fragterne; er Begæret sløjt, maa Rederne finde sig i at transportere Varer til Satser, som kun er gode for andre Folk.

Udsigterne, hævder Mr. Denholm, er i Øjeblikket værre end nogensinde, selv om der maaske er en Antydning af en Smule Bedring i et eller to af de store Markeder. Hvis disse ikke helt ødelægges ved Stortilførsel af Tonnage i Ballast, bliver der maaske nogen Bedring i Løbet af Aaret. Jeg tror ikke, sluttede Mr. Denholm, at Oplægning af Tonnage er nogen virkelig Reform, men som en foreløbig Foranstaltning kan den maaske hjælpe til at bedre Markedet noget. Derfor fortjener Oplægningstanken alvorlig Overvejelse.

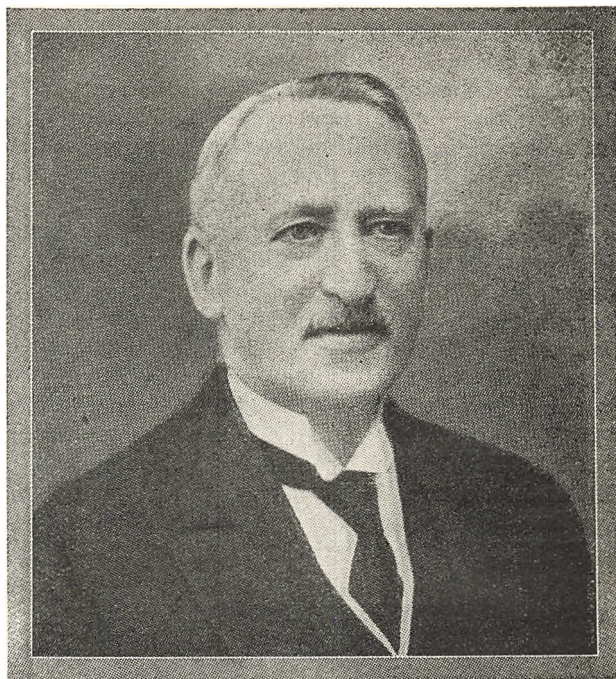
henved 1½ Million Tons, og skal dette Maal naas, maa man, da over 500,000 Tons af den nuværende Handelsflaade, altsaa omtrent Halvdelen, er forældet, bygge ca. 1 Million Tons ny Tonnage. Dette kan imidlertid ikke gøres uden en gennemgribende statslig Støtte, og det er frem for alt nødvendigt, at Staten beslutter sig til at tilvejebringe Kredittetlser og stiller betydelige Laan til Raadighed for Rederne til Nybygninger og til Udvidelser af deres Virksomheder.

## ADEN ERKLÆRET PESTSMITTET

Under 20. d. M. har Ministeriet for Sundhedsvæsen erklæret Havnestaden Aden for pestsmittet og derefter i fornødent Omfang sat Bestemmelserne i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April 1911 i Kraft.

## DEN NYE FORMAND FOR CHAMBER OF SHIPPING

Sir William Seager, den nye Formand for The British Chamber of Shipping, hvis Interesser er delt mellem Skibsfart og Kul, er en udpræget Repræsentant for det Synspunkt, at britiske Redere kun med største Forsigtighed bør opgive Kul for Olie, dels fordi Storbritanniens Skibsfart er blevet opbygget ved Hjælp af Kulforsyning fra Hjemlandet og Eksport af Kul, dels fordi England muligvis kunde finde sig afskaaret fra Forsyning af Olie udefra. Som saa mange andre britiske Skibsredere vilde han være glad ved at se en hurtigere Udvikling af de Forsøg, der foretages med pulveriseret Kul. Angaaende dette meget interessante Projekt meddeles i Chamber af Shippings Beretning, at Maskiner til Pulverisering af Kul allerede er i Virksomhed forskellige Steder i Storbritannien, og Forsøgene med Pulverisering af Kul til Brug om Bord i Skibe skrider fremad. De Forenede Staters Shipping Board har foretaget et Forsøg med et Skib med Anvendelse af pulveriseret Kul og overvejer at ændre andre Skibe til Anvendelse af denne Art Brændsel. Der er imidlertid stadig mange Vanskeligheder at overvinde. Hensynet til Sikkerheden kræver, at Pulveriseringen i det mindste paa det nuværende Udviklingspunkt finder Sted om Bord, og dette vil jo i Øjeblikket begrænse Anvendelsen af dette Brændsel til de større Skibe. Naar imidlertid først Vanskelighederne ved uden Fare at kunne bunkre pulveriseret Kul er overvundne, vil Opfindelsen antagelig blive af vidtrækkende Betydning for saavel Skibsfarten som for Kulindustrien.



Sir William Seager, den nye Formand for The Chamber of Shipping, har grundlagt det store Firma W. H. Seager & Co. Ltd. Han er ogsaa Formand i The Ropner Shipbuilding and Repairing Co. Ltd. og Medlem af Bestyrelsen for The Garforth Collieries Ltd. og Old Silkstone Collieries Ltd. Af offentlige Hverv er Sir William Indehaver af Stillingen som Formand for The North of England P. and I. Association, Direktør i The British Steamship Owners' Association, Formand for the Cardiff Chamber of Commerce samt endelig Medlem af The Council of the Shipping Federation. Han var tidligere liberalt Medlem af Underhuset og Deputy Lieutenant for Glamorgan-shire.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 28. Februar 1928.

Stort set er hele Fragtmarkedet uden nogen som helst Forandring; det er galt, hvorhen man end vender sig. De Forretninger, som er gjort i den sidste Uge i de oversøiske Markeder, betegner ingen nævneværdige Forbedringer i Raterne, men i Betragtning af, at alle Markeder har været »exceptionelle« i lange Tider, tør man gaa ud fra, at der kommer en Forandring til det bedre inden ret længe. Den Tid er jo ikke fjern, da Markeder som Canada, Donau, Hvidehavet og Østersøen skal bruge Tonnage, forhaabentlig mere end i Fjor, og nogen Betydning maa disse Markeder faa, om ikke anden saa kan Tonnagen blive mere spredt, og med forsigtige Dispositioner, rummer de næste Maaneder Chancer, som burde kunne udnyttes. Af Hvidehavs-Sæsonen venter mange sig meget i Aar. Foreløbig skal der være solgt 150,000 std. og der er ingen som helst Grund til at acceptere Rater, som ikke kan give et fornuftigt Overskud. Befragterne lader til at ville vente længst muligt, og det eneste, som ikke maa ske, naar Lasterne endelig kommer paa Markedet, er, at Baadene halser efter Byttet som et Kobbel Hunde. Russernes særegne Betingelser maa ogsaa tages med i Beregningen. Disse Betingelser har ofte været den vigtigste Aarsag til et daarligt Resultat selv med gode Rater.

La Plata fortsætter fast, med god Efterspørgsel baade for Marts/April og Maj/Juni. Der er meget lidt Variation i Raterne for April/Maj, og Maj/Juni er endnu ikke kommet over 23/3d. U.K. Cont. 25/3 Basis Skandinavien, men Tendensen er bedre og 10/6d. 11/- for Kul udover skal ikke blive Aarsagen til et overfyldt hjemgaaende Marked. Pacific, Australien og Østen i det hele taget er nogenlunde fast, hvorimod

de nord-amerikanske Markeder virker ualmindeligt deprimerende.

## TRÆLASTMARKEDET

660 Std. Kemi/London pr. 15/6 rapporteres sluttet til 44/9, eller 9d. højere end sidst. Sydfinland/London sluttet vedblivende til 37/6 37/- f.o.w, Trångsund/Antwerpen 34/- 34/6d. Sydfinland/Rotterdam faar Tonnage for Props og Pulpwood fra Hfl. 20 op til 21.50. Store Baade paa 12/1500 Favne tager fortrinsvis disse Laster. To svenske Baade har faaet Hfl. 21.50 med 125 Lastning/175 Losning à Hfl. 2.25, 3 pCt. Pontoon, ingen despatch, medens en 1200 Fv. Baad (antagelig Timecharter-Baad) har taget Hfl. 20.25 med 100/125 à Hfl. 2.75, 5 pCt. Pontoon, 15 c. despatch pr. Favn. Noteringer for prompt fra Danzig som 39/6 40/6 Manchester & Warrington, 39/- Liverpool, 36/- Sunderland, behøver ingen Kommentarer.

## KUL, KOKS etc.

Tyne/Lindholm Pier er kommet ned i 5/-, Mariagerfjord 5/3, Goole/København 1650 Kul 6/-, Danzig/København 4/3 4/6 3/4000 T., 4/9 5/- mindre Baade, og der er en svagere Tone over det Hele. Koks fra London noteres fremdeles i 7/6 7/10½, Rotterdam/Danmark 7/3 8/- efter Størrelse.

## MIDDELHAVET

Kul til spanske Havne, især for mindre Tonnage, noteres uforandret i 11/- 11/6d.. det er kun mærkeligt, at der kan sluttet til disse Rater, saa længe det hjemgaaende Marked ikke har nogen Tiltrækning. Tyne/Genua betaler fra 7/9 5/7000 T. til 8/3 8/9 3/2000 T.:

## AARSUDBYTTE

D. F. D. S.

»Paa et Tirsdag den 28. Februar afholdt Møde vedtog Bestyrelsen for Det forenede Dampskibs-Selskab Regnskabsafslutningen for 1927, som efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser et Driftsoverskud af Kr. 11,818,113.29. Efter Fradrag af Udgifterne til Administration Kr. 2,925,048.36, Renter (inklusive 6 pCt. af Reservefondsbeviserne) Kr. 2,317,750.02 og Personalets Pensionering Kr. 475,275.06 udgør Nettooverskudet Kr. 6,100,039.85, hvoraf foreslaas afskrevet: Paa Skibe ordinært Kr. 3,450,500, ekstraordinært paa Dampskibene »Hellig Olav«, »Oscar II« og »United States« Kr. 700,000, paa Lægtene og Pramme Kr. 25,000 og paa Inventar Kr. 40,999.86, tilsammen Kr. 4,216,499.86. Af det derefter fremkommende Beløb Kr. 1,883,539.99 foreslaas det at udbetale 6 pCt. Dividende med Kr. 1,800,000 og udrede Bestyrelsens Tantième med Kr. 2,506.20 samt overføre Restbeløbet Kr. 81,033.79 til næste Aar.«

## DAMPKIBSSELSKABET »PROGRESS«

Rederifirmaet Marius Nielsen & Søn har udsendt Regnskabsmeddelelse vedrørende Dampskibsselskabet »Progress«, hvis Driftsregnskab for Aaret 1927 udviser et Nettooverskud paa 526,588 Kr., som foreslaas anvendt saaledes: Henlæggelse til Reserve- og Fornylsesfond 350,568 Kr., Overførsel til næste Aars Regnskab 176,020 Kr.

## DAMPKIBSSELSKABET »SKAGERAK«

For Dampskibsselskabet »Skagerak«s Vedkommende udviser Driftsregnskabet for 1927 et Underskud paa 6709 Kr., som overføres til Gevinst- og Tabskonto.

(Fragtmarkedet fortsat.)

Algiers 7/9 8/3; Marseille 8/3 8/6d.; Malta 9/9; Cannes 9/-, Øerne 8/6d. Wales Noteringerne er nogenlunde ens og Rotterdam Noteringerne lidt fastere; Genua 8/6, Marseille 8/9 9/-, Algiers 8/3, Øerne 8/3. Hjemgaaende offereres Frugt til 20/- 21/-. Oliekager Marseille/syv danske/svenske Havne 17/6; Jordnødder Bissao/B.-H. 26/-; Fosfat Sfax/Hull 9/-, Rouen 5/3; Bona/Kings Lynn 9/-, Neufahrwasser 8/-; Bona/Rotterdam 9000 t. 4/3, Glasgow 6000 t. 6/6, Barcelona/Rotterdam 6; Melilla/Grangemouth 7/-; Huelva/Rouen 6/3; Bilbao/Rotterdam 5/4½ 5/6, Hamburg 7/6, Alexandria/Hull 9/9; Donau/tre danske Havne 3500 10 pCt., 17/6d.

## NORDAMERIKA, GULFEN, KANADA etc.

Vestgaaende er sluttet Kainit Elben/Charleston \$3, Antwerpen/Savannah 10/-, Wales/Jamaica 7/6. Koks London/2 Havne Cuba offereres til 15/-, Cement Limfjorden/Cuba-Porto Rico ca. \$3.30. Kul Wales el. Forth/Staterne 7/-. Wales/Montreal rapporteres gjort à 7/- for en større Kontrakt over Maj-Oktober. I Korn gøres saa godt som intet. New York/Bremen indikerer 12 c. for Byg; Range/Sverige 15 c. heavy grain og Gulfen/Danmark 21 c. h.g. Kul Hampton Roads/Santos \$3.55, lower Plate \$3.50. Pitchpine Gulfen/B. Aires/Rosario/Santa Fé 143/9 tre Lossehavne; Oliekager Gulfen/Danmark omkring \$5./5.25; Asfalt Baltimore/3 spanske Havne \$5.50, Scrap iron Boston/Danzig \$3.75 f.i.o. Havana/Stettin \$4 f.i.o. Bomuld New York/Sortehavet 10 c., Gulfen/Murmansk 9½ cents. Cuba/U.K. Cont. faar al den Tonnage, som behøves til 16/6 op til 17/9d. efter Størrelse. Europa har kontraheret for yderligere 200,000 Tons for Afskibning April/Juni, og denne Transport burde sætte en ekstra Kulør paa Markedet. Fra Vancouver til U.K. Cont. er bl. a. gjort. 7200 T. A/R 28/- Hamburg 28/6. 9000 T. U.K. Cont. 28/9 A/R 28/-. 8700 T. A/R

## DAMPKIBSSELSKABET »VENDILA«

Paa et i A/S Dampskibsselskabet »Vendila« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det enstemmigt af Overskudet for 1927, 433,012 Kr., at henlægge til Reservefonden 225,000 Kr., hvorefter denne med Fradrag af Tab paa Havarier, 100,906 Kr., andrager 1,843,473 Kr., at foreslaa Generalforsamlingen et Udbytte af 6 pCt. = 180,000 Kr., og at fremføre Restbeløbet, 28,012 Kr., til næste Aar.

Intet af de tre Selskaber gav Udbytte de to foregaaende Aar.

## DAMPKIBSSELSKABET »URSUS«

Paa et Torsdag afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Ursus« vedtoges det at foreslaa den kommende Generalforsamling, at der af Nettooverskudet for Aaret 1927 udbetales 5 pCt. til Aktionærerne.

## DAMPKIBSSELSKABET »NORDEN«

Paa et i Dampskibsselskabet »Norden«, Aktieselskab, afholdt Bestyrelsesmøde blev det vedtaget at indstille til Selskabets Generalforsamling, at der for det forløbne Driftsaar udbetales et Udbytte af 10 pCt. som i de to foregaaende Aar.

## SALG AF SHIPPING BOARDS SKIBE

Regeringen har solgt sine tre tilbageværende Skibsfartslinier paa Stillehavskysten, nemlig »American—Australian and Orient Line« med\*) 11 Skibe og »American—Oriental Mail Line« med 7 Skibe.

27/9. 9200 T. A/R 27/9, alt for April Annullering. 6800 T. London & Avonmouth 32/6, 10/28. Marts.

## SYDAMERIKA

Kul-Noteringerne til nedre Plate Havne er yderligere svagere. Wales/B. Aires udbydes til 10/6, Rio 9/6 9/9. Efterspørgslen er minimal, men det er alligevel ufatteligt, at nogen kan og vil sejle til disse Rater. Med 22/- 23/- hjem kan Rundrejsen til Nød balancere, men Baadene kan ikke vedblive med at nøjes med Balance. Af de seneste Afslutninger hjemover anføres.

6800 T. San Lorenzo A/H 20/9 1/15. Marts. 5300 T. San Lorenzo A/H 21/- 1/20. Marts, 8200 T. San Lorenzo B/H 22/- 25/4-25/5, 6000 T. San Lorenzo U/K 23/3 B/H 22/9, 15/5-15/6, 7000 T. San Lorenzo U/K B/H 22/6 15/5-15/6, 5500 T. San Lorenzo Skandinavien 25/3 Juni, 4700 T. Rosario/U.K. B/H 23/6 20/5-20/6, 5500 T. Rosario U.K. B/H 21/6 spot, 5500 T. B. Aires/V. Italien 21/6 spot, 6300 B. Aires A/H 19/6 1/15. Marts. 6000 T. B. Blanca A/H 18/6 prompt.

Salpeter Chile/Galveston/Boston range, April Lastning, yderligere svagere. \$4.75, sidst \$4.85.

## ØSTEN

Sydaustralien/U.K. Cont. April har betalt 32/; Bombay/U.K. Cont. 22/- prompt; Vladivostock/R.-H 29/- Hull/Skandinavien 30/3 April. Vladivostock/R.-H. 28/3 Juni. Kul Durban/Bombay 12/- April. Majs Syd-Afrika/U.K. 22/- Skandinavien 23/- prompt.

## TIME-CHARTER

8000 T. trip across \$.175. 5100 T. 5/7 Mdr. Vestindien \$0.97½. 3100 T. en Rundrejse \$1. 3650 T. en Rundrejse \$0.95. 1550 T. Lev. St. John's, Tilbagelev. Middelhavet, ca. 9/7d.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### FLAG DISCRIMINATION

The Chamber of Shipping of the United Kingdom ser mere optimistisk paa Udsigterne for international Skibsfart end Tilfældet er med The Liverpool Steamship Owners' Association, hvis Aarsberetning vi omtalte forleden. Flag Discrimination, hævder Kammeret, vil forsvinde, saasnart Havnekonventionen er bleven ratificeret overalt og er traadt i Kraft. Denne Overenskomst, angaaende hvilken et Fællesudvalg fra The Chamber of Shipping og The Liverpool Steamship Owners' Association for fire Aar siden erklærede, at den, saafremt den blev redeligt gennemført, »vilde standse Flag Discriminationens voksende Strøm og i al Almindelighed tilvejebringe det frie Havs Politik«, blev underskrevet af 25 Stater, og af disse har indtil nu kun 9 Stater ratificeret den. Flag Discrimination udøves af adskillige Stater, der har underskrevet Konventionen, men, udtales det i Beretningen, der er en voksende Følelse af, at enhver Nation, der anvender saadanne Metoder, vil blive stillet overfor den civiliserede Verdens Misbilligelse.

I en omhyggelig Analyse af den britiske Skibsfart fremhæves det, at Udbytter ikke repræsenterer Fortjeneste paa Aarets Arbejde, men i udstrakt Grad er blevet betalt ud af Reserverne, hvis Tilstedeværelse alene det skyldes, at det har været Rederne muligt at fortsætte under en langvarig Depressionsperiode. Driftsudgifterne viser desværre ikke Tegn paa at ville falde. Sømandslønningerne ligger 80 pCt. højere end før Krigen, Priserne paa Forsyninger 50 pCt. og Havnetakster i Storbritannien er henved 60 pCt. højere, medens Arbejdspengene i britiske Havne ligeledes er langt højere, end de var før Krigen.

*The Syren & Shipping af 22. Febr. 1928.*

### NAAR STATEN BLANDER SIG I TINGENE

I sin Tiltrædelsestale berørte Sir William Seager det altid aktuelle Emne: Hindringer for Handelen og Statskontrol med Skibsfart. Han omtalte anerkennende Samarbejdets Vækst som det fremherskende Træk i Handel og Politik siden Krigen. Som Princip for Arbejdet i det kommende Aar anbefalede han en Forening af Samarbejde og Individualisme i, hvad man kunde kalde »kollektiv Industrialisme«. Skibsfarten var et slaaende Eksempel paa Værdien af organiseret personlig Indsats. Erfaringerne med Hensyn til Samarbejde uden personlig Indsats viste sig tydeligt i Bestræbelserne for at opretholde Statsskibsfart, og dette Eksempel burde advare selv den mest akademiske og idealistiske Socialist. Efter Krigen skyndte Storbritannien sig at lade britisk Skibsfart gaa tilbage paa private Hænder, men de Forenede Stater havde udover den uhyre Anlægskapital i Løbet af syv Finansaar haft Tab, der androg over 56 Millioner Pund Sterling. Erfarne amerikanske Redere havde meddelt deres Regering, at Opretholdelsen af Statsskibsfart var til Skade for dem, til Skade for Landet og ikke egnet til at opmuntre en amerikansk Handelsflaade. Regeringerne i Canada og Australien havde ligeledes tabt store Summer ved Statsskibsfart, og Australien havde omsider klogeligt besluttet at opgive Statsskibsfarten.

*Sir William Seager, Formand for Chamber of Shipping.*

### NY FRANSK SUBVENTIONS-OVERENSKOMST

Da de finansielle Forhold i Frankrig er ved at bedres, er Landet begyndt at kunne tænke paa atter at paatage sig de Ofre, der er forbundne med Opretholdelsen af Skibsfartslinjer, som anses for at være af væsentlig Betydning for dets Udenrigshandel. Den

nye Overenskomst angaaende Driften af Linjerne paa Vestindien og Central Amerika er nylig bleven omtalt her, og Parlamentet har nu faaet forelagt et andet Lovforslag om Drift af subventionerede Linjer til Brasilien og La Plata.

I Indledningen til Lovforslaget udtales, at lige siden de to Rutebaade »Gallia« og »Burdigala« blev sænkede under Krigen, har Dampskibsselskabet Sud-Atlantique været ude af Stand til at opretholde den gamle 14-Dages Forbindelse. Der er kun to hurtige Baade i Ruten, nemlig »Lutetia« og »Massilia«; der er ikke siden Krigen bleven sat nogen ny Baad ind under fransk Flag, medens Udlandet har gjort sig store og vellykkede Anstrængelser.

Før at indvinde det tabte gaar Forslaget ud paa at bygge to nye Luksusbaade, den første saasnart Parlamentet har vedtaget Forslaget og den anden straks efter. Skibene »maa ikke staa tilbage med Hensyn til Udstyr, Hastighed etc. for de bedste Skibe, udenlandske Selskaber har i Fart paa denne Rute.« Selskabet vil paatage sig at opretholde Afsejling hver fjortende Dag fra Bordeaux til Rio, Montevideo og Buenos Aires via Vigo, Lissabon og eventuelt Cap Verde, de Canariske Øer eller Dakar, idet Turen Lissabon—Buenos Aires i det højeste vil kræve 15 Dage i Saison-Maanederne og 18 Dage udenfor disse Maaneder.

*The Scandinavian Shipping Gazette d. 22. Febr. 1928.*

### TRAMPSKIBENES SAGA UDE?

Virkningen af Sammenslutninger paa vor Handelsflaade som et Foretagende der gaar, rejser Spørgsmaal af en sammensat Natur. I et Brev til »Times« sidste Uge skrev Mr. Howard Houlder:

»Skønt Tendensen gaar i Retning af Udvikling af Rute-Selskaber, er der dog sandsynligvis stadig i den britiske Handelsflaade Overvægt for almindelige Fragtbaade som forskellige fra Rutebaadene. Dette var afgjort Tilfældet umiddelbart før Krigen, da omtrent Halvdelen af Verdens oversøiske Tonnage sejlede under det britiske Flag, og det er ikke for meget at sige, at vor store Skibsfart, opbygget og opretholdt ved Foretagsomhed, Dygtighed og Mod hos et stort Antal forskellige Redere spredt over hele Landet, i ikke ringe Grad bidrog til at vinde Krigen. Skønt Rute-Selskaberne har deres Plads, og en meget betydningsfuld Plads, har dog Rygraden for vor maritime Overlegenhed været og er Trampbaaden, og det vil være en ond Dag, da og hvis den mindre Reder bliver knust af de store Skibsfarts-Sammenslutninger.«

Vi er antagelig alle enige om, at Trampbaaden har været Hovedstøtten for vor maritime Overlegenhed, og det er muligt, at mange mener, at den vil genindtage sin gamle Plads, naar en eller anden anerkendt Grund af økonomisk Normalitet er naaet, men i Øjeblikket er Trampbaaden, naar visse Farvande, Middelhavet for Eksempel, undtages, ved at blive kvalt af Skibe, der sejler paa angivne Ruter, der dog kan ændres efter Behag, og for Tiden i det mindste har den, er jeg bange for, mistet i alle Fald nogle af de »Hovedstøtte«-Egenskaber, som Mr. Houlder stadig tillægger den.

*Fairplay d. 23. Febr. 1928.*

### OPLÆGNINGERNE

Den forløbne Uge har bragt en ny Stigning i Oplægningerne, idet disse den 28. Februar androg 51 Dampskibe med en samlet Bruttotonnage af 62,350 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 95,631 Tons. Til Sammenligning anføres, at de den 21. Februar androg 48 Skibe, 58,235 Bruttotons og 88,799 d.w.



## POLENS KULEKSPORT I JANUAR 1927

Tallene for de fra Polen i Januar Maaned d. A. eksporterede Kvantar Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande, var:—

	i 1000 Tons.
Østrig .....	276
Ungarn .....	63
Sverige .....	198
Danmark .....	144
Czekoslovakiet .....	90
Danzig .....	25
Letland .....	33
Jugoslavien .....	4
Svejts .....	17
Italien .....	45
Rumænien .....	7
Lithauen .....	5
Memel .....	9
Holland .....	3
Finland .....	5
Frankrig .....	35
Norge .....	43
England .....	—
Tyskland .....	—
Belgien .....	—
Rusland .....	—
Andre Lande .....	4
	1,006
Bunkerkul .....	7
	1,013

Det bemærkes, at Eksporten til Danmark er steget med 3000 Tons i Forhold til Eksporten i December Maaned f. A.

### FINSKE BESTEMMELSER MOD MUND- OG KLOVESYGE

Den finske Toldstyrelse har for kort Tid siden udsendt et Cirkulære indeholdende visse Ændringer af de hidtil gældende Bestemmelser om Beskyttelse mod Indførelse af Mund- og Klovesyge til Finland. Ændringerne gaar bl. a. ud paa, at Varer af nordamerikansk Oprindelse, som ankommer direkte fra U.S.A. eller Canada indtil videre kan indføres

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Nyt Pesttilfælde

Der forefalder stadig spredte Tilfælde af Byldepest paa de Canariske Øer. Om et saadant nyt Tilfælde har de spanske Myndigheder under 18. Februar givet Meddelelse. De sædvanlige Foranstaltninger til Forhindring af Smitens Udbredelse er blevet truffet.

### Ung Fanø-Sømand slaet overbord og druknet

I Følge Meddelelse fra Rederiet er Matros *Orla Jensen*, en Søn af Politibetjent J. P. Jensen paa Fanø, slaet overbord fra 3 m. Skonnert »Nathalia« af Marstal, der føres af Kapt. Groth, og druknet. Skibet var paa Rejse fra Cadiz med en Ladning Salt til Aberdeen, hvortil det ankom den 18 ds. Det var ud for Flamborough Head, at en voldsom Braads slog ind over Skibet og medtog den

uden Hindring. Ogsaa Transitgods fra U.S.A. og Canada, der indføres i Finska Ångfartygs Aktiebolagets Baade via Københavns Frihavn gaar uhindret ind. Hvis saadanne Varer derimod paa Rejsen føres til en anden europæisk Havn eller ankommer fra København med andre Skibe end det nævnte Selskabs, eller saafremt det ikke af de medfølgende Dokumenter tydeligt fremgaar, at det er saadanne Transitvarer, underkastes de samme Bestemmelser som europæiske Varer, og ved Indførslen skal der fra de paagældende Lande i Europa medfølge en officiel Meddelelse om Indholdet.

Iøvrigt er de af Indenrigsministeriet tidligere udstedte Forskrifter stadig i Kraft.

Ovenstaaende gælder ikke med Hensyn til Dyr og Raaprodukter af saadanne.

### POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Havn er der ifølge Oplysning gennem det derværende Havneudvalg i Løbet af Januar Maaned udført ialt 362,201 Tons Kul, deraf til Danmark 124,145 Tons mod 353,453 Tons, deraf til Danmark 133,856 Tons i December Maaned 1927.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige .....	140,926
Danmark .....	124,145
Letland .....	27,470
Norge .....	25,268
Frankrig .....	12,118
Lithauen .....	8,283
Finland .....	7,450
England .....	7,200
Italien .....	5,853
Estland .....	1,753
Tyskland .....	1,735
	362,201

Kulekporten fra Danzig er i stadig Stigning, medens Eksporten til Danmark er gaaet ned med ca. 9000 Tons, hvorimod Eksporten til Sverige er steget fra 118,779 Tons i December til 140,926 Tons i Januar.

Det vil bemærkes, at der til England er eksporteret noget over 7000 Tons.

### Købt Damper

Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, Skibsreder J. Lauritzen har i disse Dage købt Dämperen »Magret« af Skibsreder Sv. Sturlung i Bergen for £19,000. Dämperen er bygget i Lübeck i Aaret 1922 og laster 2350 Tons. Overtagelsen har fundet Sted.

## POSITIONSLISTE PR. 27. FEBRUAR 1928

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A  
s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Kbhvn. 20.1.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Dok i Kbhvn. siden 16.2.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Ushant 26.2. p. R. l. Arzew.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Gandia til Castellon.  
s.s. *Amalienborg*, Møllerup, ank. New York 23.2.  
m.s. *Annam*, Wolf-Jørgensen, ank. Nakskov 22.2.

s.s. *Anneberg*, ank. Baltimore 26.2.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rio 17.2. til Skandinavien.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Cardiff 25.2. til Buenos Aires.  
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Philadelphia 24.2. til Boston.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Singapore 24.2. til Hongkong.  
s.s. *Askø*, Petersen, afg. Methil 22.2. til Genoa.  
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Galveston 21.2.  
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Marseilles 27.2.  
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Aden 28.1. til Hongkong.  
s.s. *Axel*, Kanstrup, oplagt.

## MASKINMESTRENE'S ARBEJDEEFFEKTIVITET

Den kendte Maskinmester *Oluf Pedersen* har i Bladet »Maskinmesteren«, Medlemsblad for Maskinmestrenes Forening, skrevet en Artikel om Arbejds-effektivitet, af hvilken vi nedenfor bringer følgende Uddrag:

Vi søfarende Maskinmestre faar Skyld for, at vi har for høj Løn i Forhold til vore Kolleger i Udlandet, og da vi ingen Statistik har for vor Arbejds-effektivitet, er det vanskeligt bestemt at paavise, at vi fortjener denne højere Løn for det Arbejde at være søfarende Maskinmester.

Først maa man gøre Offentligheden klart, hvad der er den søfarende Maskinmesters Opgave. De udenforstaaende tror, at vor Opgave bestaar i at sejle med Skibet fra Havn til Havn, passe Maskineriet med Smørelse, sørge for, at det er fint pudset og pønt malet og saa forresten, hvis der gaar noget i Stykker, sørge for at faa det lavet i Orden igen. At Maskinmesteren selv foretager Reparationer og Eftersyn Dagen lang, naar Skibet ligger i Havn og undertiden Natten med, har de allerfleste ikke Forstaaelsen af; dertil har man Maskinværksteder og Skibsværfter i Land, ræsonnerer man.

Naar vi danske Maskinmestre oppebærer en forholdsvis højere Løn end nogle af vore udenlandske Kolleger, saa er det ikke uden en dybere Aarsag, som jeg her skal forsøge at begrunde. Under Forhandlinger i Rederiforeningen bliver ogsaa dette Forhold fremsat for os, at vi dog maa være klar over, naar for Eksempel et Land som England maa lægge sine Skibe op trods det, at Lønnen for Maskinmestrene dér ligger betydeligt under vor, saa maa vi da kunne forstaa, at vi ikke kan blive ved at være de bedst betalte i Europa, Skibsfarten kan ikke bære disse høje Maskinmesterløninger, man kan ikke konkurrere o. s. v.

I saadanne Tilfælde er det godt at have konkrete Tilfælde at henvise til, da man ikke i al Almindelighed kan rose sig selv paa Bekostning af udenlandske Kolleger. Jeg og enhver Maskinmester kunde nævne mange Tilfælde, hvor de danske Maskinmestre ved deres gennemførte Paapasselighed og personlige Arbejde sparer Rederne for mange Penge. Et enkelt Eksempel her kan være nok. Paa Clyden byggedes i 1920 paa samme Værft 2 Dampere paa ca. 3000 t, som i et og alt var Søsterskibe. Det ene for dansk Regning, fik dansk Besætning, det andet for engelsk Regning fik engelsk Besætning. Da Skibene havde været i Fart i ca. 2 Aar, kom de tilfældigvis sammen i en engelsk Havn, og de danske Mestre fik Besøg af de engelske Kolleger, som præsenterede sig og meget gerne vilde

se og høre noget om dette danske Skib, som maatte være noget ualmindeligt. Thi det var ligemeget, hvad de gjorde ombord hos dem selv, saa fik de altid fra deres Reder at høre, at han kunde ikke forstaa, hvordan det kunde være, at snart dette og snart hint skulde laves. Han kunde lade dem vide, at der paa samme Værft var bygget akkurat Mage til Skib, og dette havde nu været i Fart i et halvt Aar længere, og der var aldrig noget i Vejen. Værftet havde næppe hørt fra det siden Afleveringsdagen. Der maatte altsaa være »something rotten« med de engelske Maskinmestre i Modsætning til de danske. Den Vise havde de nu faaet serveret saa ofte, at de nu vilde overbevise sig om, hvordan der saa ud ombord i et dansk Skib og forhøre, hvordan det gik til, at Danskerne kunde sejle uden nævneværdige Reparationer. Hvordan der ser ud i danske Skibe behøves ikke her at forklares. Vi har det som bekendt trods lille Besætning saaledes, at vi til enhver Tid kan være bekendt at vise vore Maskinrum frem, og Engelskmændene var med et mildt Ord forbavsedede. En Genvisit i det engelske Søsterskib var Følgen, og man fik da at vide, at det i den korte Tid havde haft mange Reparationer. Blandt andet var Metallet allerede fornyet i alle Krumtappanderne og Eksentrikkbøjlerne; Snækkehjulet paa Styremaskinen var udslidt og fornyet, og flere andre Ting var galt, saa de som Regel i Havn havde Folk ombord fra Land. Maskineriets Tilstand i Almindelighed med Hensyn til Udseende er det bedst ikke at omtale, skønt der var 2 Fyrbødere flere end i det danske Skib. Se, hvis danske Maskinmestre mødte frem med saadanne Reparationer paa et nyt Skib, saa vilde danske Redere stejle af Forbavselse; men engelske Redere betaler, faar nye Mestre, og det samme gentager sig til stor Skade for Skibsfartens Rentabilitet. De danske Redere har ved at beholde deres gamle Mestre — trods Aldersløntillæget — stor Gevinst, idet den danske Mester sætter en Ære i at holde sit Maskineri »tip top« og med et Minimum af Reparationer fra Land. Hvorimod Engelskmanden ved at skifte Maskinmestre, som man skifter Undertøj, aldrig opnaar, at deres Maskinmestre faar Kærlighed til deres Maskineri, men skyder Skylden paa eventuelle Reparationer over paa Forgængerne. Dog, Ret skal være Ret, og de danske Redere ved godt, hvorledes det i Virkeligheden er, og er heller ikke bange for ved Forhandlingerne at prise de danske Maskinmestres Dygtighed og Omhu i Tjenesten, men de tilføjer: »Det er ogsaa derfor, vi betaler de store Lønninger.«

Vi henviser iøvrigt til en Artikel under Uge til Uge, hvori vi berører samme Emne.

## ISMELDINGER PR. 28. FEBRUAR 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigbart (Forholdene kan ikke bedømmes).              | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

### Danmark

Vejle (27) 32. Kolding (27) 31.  
Meldt isfrit: Præsto.

### Sverige

Øregrundsgrepen og nordl. Stat. 98. Söderarm 12. Mod Furusund 39. Sandhamn-Stockholm 14. Landsort Søen 12. Landsort-Stockholm 39. Hävrings-Oxelösund 01. Kalmarsund N. f. Kalmar 39, S. f. 34. Svinesund og Iddefjorden 66.

### Rusland

Kurgalow og østl. Stat. 67. Øvrige Stat. 9x.

### Estland

Zerel 90. Filsand, Ristna og Tachkona 01. Odensholm 56. Pakerort og Surup 66. Nargø 67. Reval 69. Kokskær 67. Ekholm 88. Stenskær 68. Narva Red 68. Pernov, Kynø, Paternoster og Raugi 98. Worms 98 og 88.

### Polen

(27) Rixhöft, Hela og Gdynia 01. Weichsel 33.

### Tyskland

Pillau Havn 01. Königsberg Seekanal 69.

## ESBJERG

Dybden 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 Fyrilinier — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere. Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøiets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af her-værende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperro-ner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Spe-ecielle Bassiner for Hyttelade. To mindre Skibsreparations-værfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## 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, er fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca.  $\frac{1}{4}$  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 løften- de 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,  $\frac{1}{2}$  Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods er ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegtholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage. 16 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. 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, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skilte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller søm Vind-drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Seilskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lods, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Damskibe ind og ud af Havnen fra 35 til 240 Kr. Bugsering af Seilskibe 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 Mi-nisteriet 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, Ophalings-beddinger, store Maskinværksteder og Jærnskiibsyggerier, 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 (Bulmeister & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

## HOLBÆK

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

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

Ingen Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Holbæk.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup> + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning besørger af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tredobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Kornelevatore, Kulkran, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

## KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 735 m Bolværk med 8 m Vand og 1230 m Bolværk med fra 5—6 m Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for Indg. som for udg.): Indenbys: Seilskibe 12 Øre, Seilsk. m. Skruer 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering.

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

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m<sup>3</sup>, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m<sup>3</sup>.

Losning og Lastning

besørger af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejse spil m. m.

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

## NEXØ

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

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

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

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

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb m Bolværk til større Skibe. (5,5—7,5 m. Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig, Farvandet stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Seilsk. 24 Øre, Seilsk. med Hjælpekrue 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 modt. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton, Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdsskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Seilskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Seilskibe med Hjælpekrue: 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. Til- den 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskin- brug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyt- tes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 750 m Kajmur med 7,5 m Vand og 300 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. m<sup>3</sup> leveret om Bord ved Bolværk.

## Losning og Lastning

besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

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

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, afg. Trapani 25.2. til Catania.  
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leitha Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.  
s.s. *Bergenshus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Thorshavn 27.2.  
s.s. *Birte*, Christensen, ank. London 21.2.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, oplagt.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 16.2.  
s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Pointe à Pitre 19.2.  
s.s. *Bornholm*, Nielsen, afg. Nordfjordur 24.2.  
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 25.2.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Castellon 25.2. til Gandia.  
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Bahia Blanca 23.2. til Santos.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Montevideo 7.2.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 22.2.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Antwerpen 25.2. til Tanger.  
s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. Philadelphia 18.2.

## C

- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, ank. Kbhvn. 21.2.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Seattle 24.2.  
m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Cape Race 23.2. p. R. t. Paulsboro.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Novorossisk 17.2.  
s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. West Afrika 8.2.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Hamburg 22.2.

## D

- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Dan*, Mortensen, pass. Gibraltar 21.2. p. R. t. Spalato.  
s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Danzig 25.2. til London.  
s.s. *Danevirke*, Stage, oplagt.  
s.s. *Dania*, Kolster, i Dok i Helsingør siden 14.2.  
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Fremantle 25.2. til Aden.  
s.s. *Dansborg*, Matthiasen, afg. Durban 16.2.  
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 26.2.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.  
s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Algier 24.2. til Neapel.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Kbhvn. 26.2.  
s.s. *Elie*, Schmidt, ank. West Afrika 26.2.  
s.s. *Ella*, zum Vohrde, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Southampton 23.2.

- s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Canakry 22.2.  
s.s. *Erik B*, Lerche, ank. Rotterdam 25.2.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, pass. Kielerkanal 27.2. p. R. l. Bordeaux.  
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. St. John N.F. 19.2.  
s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. New York 21.2. til Kbhvn.  
s.s. *Expres*, Aggerholm, i Dok i Frederikshavn siden 13.2.

## F

- s.s. *Falken*, Petersen, i Rulefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Perim 22.2. p. R. t. Colombo.  
s.s. *Fanø*, Michelsen, oplagt.  
s.s. *Feddy*, Mathiasen, oplagt.  
s.s. *Fiona*, Possell, i Rulefart Kbhvn.-sonderjydske Pladser.  
m.s. *Fionia*, Heindorn, afg. Colombo 19.2. til Suez.  
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Florida*, Holm, afg. New Orleans 16.2. til Kbhvn.  
s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Beckton 26.2.  
s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Progreso 20.2.  
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, pass. Cape Wrath 26.2. p. R. t. Kbhvn.  
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. George Town 10.2.  
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Swansea 9.2. til Salem Mass.

## G

- s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Nordenham 16.2. til Norfolk Va.  
s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 4.2.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Rotterdam 28.2.  
s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. Danzig 26.2.  
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. St. Kitts 24.2.  
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Kirkness 22.2.  
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Trapani 24.2.  
s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 23.2. til New York.  
s.s. *Henning B*, Jørgensen, ank. Libreville.  
s.s. *Hindsholm*, Bastholm, afg. Liverpool 28.2. til Swansea.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Stettin 27.2. til Kbhvn.  
s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

- m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. New Orleans 24.2.  
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dakar 15.2. til Dunkirk.  
m.s. *Irland*, Petersen, ank. Valparaiso 6.2.  
s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. West Africa 15.2.  
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Nørre Sundby 25.2.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jan*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Java*, Hjernum, afg. Vladivostok 25.2. til Dalny.  
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
s.s. *Jolantha*, Ankersen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.12.  
s.s. *Josey*, Petersen, afg. St. Kitts 16.2. til Antigua.  
s.s. *Jungshoved*, Clausen, afg. Mauritius 21.2.  
m.s. *Jyllandia*, Kragelund, afg. Middlesbrough 25.2. til Hamburg.  
m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jøgersborg*, Petersen, ank. Kbhvn. 19.2.

## K

- s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Manchester 25.2.  
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Charleston 25.2. til Beaumont.  
s.s. *Kina*, Heisterberg, pass. Suez 27.2.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

28. Februar 1928.

London	18,21	Madrid	63,40
New York	373,50	Amsterdam	150,45
Berlin	89,25	Stockholm	100,30
Paris	14,80	Oslo	99,55
Antwerpen	52,15*)	Helsingfors	9,43
Zürich	72,00	Prag	11,10
Rom	19,90	Wien	52,75

\*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

**J. ANDERSEN & CO.**  
**CONTRACTORS**  
FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS



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. Cham-  
bers,  
Exchange Street . . . . . Sheffield**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

DANZIG

Telegram-Adresse: »Mactaggart«, Methil.  
Coder: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904**LAWSON & MITCHEL**

Skibsmæglere &amp; Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

METHIL

**THOR HALS**

Skibsmægler

Befragtnings- og Linie-Agent

Telegr.-Adr.: »Steam«. Telf. 21694, 22806

DANZIG - Vors. Graben 6.

CARDIFF

**MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED**

DRY DOCK OWNERS &amp; SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.CARDIFF  
BARRY  
NEWPORT  
AVONMOUTH

LISSABON

**WIESE & CO., LISSABON**

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter &amp; Mæglere. Bunkerkul Entreprenører

**JOHAN BECKMANN**

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLERE I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

DANZIG

**WILTON'S  
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVERFT

2000 TONS DAMP · HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNEEn Ponton · Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte · Evne 46,000 T.  
En » » » » » 511 » » » 20,000 »  
En » » » » » 550 » » » 14,000 »  
En » » » » » 480 » » » 8,000 »  
En » » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: TELEFON-NR.:

»WILTON, ROTTERDAM" 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

ROTTERDAM

KØBENHAVN

Danzig

Behrmann &amp; Weiner, G. m. b. H.

Gdynia

„Union“

Skibshandlere og Slagtere

Danzig, Neufahrwasser &amp; »Union« Gdynia

Telefoner: Danzig 35091-92 - Gdynia 71.

**OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK**HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE  
REKLAME- OG KATALOG-TEKST**W. E. CALVERT**

OTTO MALLINGSGADE 3, TLF. RYVANG 2589 y.

STETTIN

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE  
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR. ADR.: "ALFMUNT"

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

HAMBURG

**MUNDT & SCHÜTT**

SKIBSMÆGLERE - BEFRAGTNING

STETTIN

Bollwerk 2.

Telgr.-Adr.: »Skandia«. Telefoner: 28960 - 28961.

**THE MARITIME AGENCY Ltd.**

Telf.: Central 1504 &amp; 10687,

AMALIEGADE 35 - KØBENHAVN K.

Telegram-Adr. "NESEVO"

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE OVER HELE VERDEN

KONTRAHENTER FOR STEVEDORING - PROVIANT - STORES OG TUBBOATS

KØBENHAVN

s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Gandia 25.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Frederikshavn 27.2. til Skive.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Buenos Aires 16.2.  
 m.s. *København*, Andersen, ank. Kbhvn. 22.2.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Singapore 24.2.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Cardiff 23.2.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Susa 24.2.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Cardiff 25.2.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, afg. Newcastle on Tyne 24.2. til Halifax.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Kbhvn. 22.2.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Barry 13.2. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Bloch, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 27.2. til Havre.  
 s.s. *Maine*, Nielsen, afg. Geaker 4.2. til Baltimore.  
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Kbhvn. 24.2.  
 s.s. *Manø*, Huusum, afg. Seaham 24.2. til Algiers.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. San Pedro de Macoris 19.2.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Tyne 24.2. til Catania.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Bordeaux 25.2. til Kalmar.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Madeira 24.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Meonia*, Topp, pass. Gravesend 26.2. p. R. t. Hamburg.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11. 27.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Lund, afg. Palermo 24.2. til Malaga.  
 s.s. *Meen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Stavanger 25.2.  
 s.s. *Nevada*, Andersen, ank. La Plata 22.2.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Dakar 22.2.

## O

m.s. *Odense*, Viero, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 26.2. til Rotterdam.  
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. New York 25.2. til Hampton Roads.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, henligger i Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Væring, afg. Brisbane 16.2. til Vancouver.  
 s.s. *Parana*, Broner, afg. Cape Town 26.2.  
 s.s. *Paris*, Larsen, pass. Brunsbittel 27.2. p. R. t. Kbhvn.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Dok i Helsingør siden 17.2.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfelt, afg. Nordenham 23.2. til Pensacola.  
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Lourenco Marques 22.2. til Cape Town.  
 s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, afg. Libreville 19.2. til Kontinentet.  
 s.s. *Polonia*, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, oplagt.

## R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.

s.s. *Romø*, Olesen, ank. W. Hartlepool 21.2.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Palermo 23.2.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Christensen, ank. Aarhus 27.2.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Bermuda 22.2. p. R. t. Baton Rouge.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Kbhvn. 26.2. til Sunderland.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Reval 21.2. til Riga.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Finisterre 24.2. p. R. t. Antwerpen.  
 m.s. *Stam*, Frandsen, pass. Dover 20.2. p. R. t. Hamburg.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Antwerpen 21.2.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Monrovia 24.2.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Kbhvn. 24.2.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Danzig 25.2.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Oran 24.2.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Odense 25.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Villa Real 24.2.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Berendtsen, afg. Torreveija 24.2.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, pass. Skagen 26.2.  
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Philadelphia 23.2. til Havana.  
 s.s. *Stegelborg*, Harming, ank. Kbhvn. 21.2.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Havana 22.2. til Golfen.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 24.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Sas de Grand 26.2.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Havana 22.2.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Palma 25.2.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Horsens 27.2. til Nakskov.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Tacoma 11.1.  
 s.s. *Texas*, Bencke, ank. Houston 23.2.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Haderslev 26.2.  
 s.s. *Tjaldur*, Falk, afg. Antwerpen 25.2. til Odense.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 24.2. til Neapel.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Azorerne 24.2. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Odense 21.2.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Manchester 26.2. til Ellesmere Port.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Dunkirk 26.2.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 16.2. til New York.  
 s.s. *Urantenborg*, Hansen, ank. Baltimore 26.2.

## V

s.s. *Vega*, Holm, ank. Alexandria.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Gdynia 26.2.  
 s.s. *Venus*, Lund, ank. Bordeaux 15.2.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Gdynia 25.2.  
 s.s. *Veralyr*, Jacobsen, oplagt.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Cienfuegos 25.2.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 27.2.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Aarhus 26.2.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, afg. Kbhvn. 27.2. til Horsens.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Sfax 26.2.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 27. FEBRUAR 1928

3-m. Sk. *Galathea*, Jensen, afg. Douglas o. M. 22.2.  
 3-m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. Langesund 21.2.  
 3-m. Sk. *Meta*, Christoffersen, ank. Langesund 25.2.  
 3-m. Sk. *Hans*, Christensen, afg. Sebutal 25.2. til Trelleborg.  
 3-m. Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Appledore til Setubal.  
 3-m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Appledore 31.1. til Setubal.

3-m. Sk. *Ørnen*, Jensen, ank. Fowey 21.2.  
 3-m. Sk. *Palleen*, Jørgensen, afg. Tønsberg 20.2. til Thuro.  
 3-m. Sk. *Cathrine*, Jørgensen, ank. Charlestown 22.2.  
 3-m. Sk. *Neptun*, Sørensen, ank. Oporto 23.2.  
 3-m. Sk. *Falken*, Rasmussen, afg. Odense 25.2. til Oslo.  
 3-m. Sk. *Solon*, Sørensen, ank. Exmouth 27.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SKAB

AKTIESELSKAB  
KJØBENHAVN K.

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

**M. B. COHN**  
TOLDBODV. 22. TELEFON - 1403  
KØBENHAVN K. TELEGRAM-ADR.: AMIANTE  
GRUNDLAGT 1848

## 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.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adre: Mamdresch

Aalborg

## SEJL · FLAG OG PRESSENINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN  
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

## 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

## TH. IBSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT  
NYHAVN 35

\*

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

## P. POULSEN

AUT. FORHYRINGAGENT  
TOLDBODGADE 9

\*

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

## O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:  
DAMOTIA

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

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## HANS SVENNINGSSEN & ADOLF CARL

TELEGRAM-ADRESSE:  
"STEAMBROKER, KØBENHAVN"

AMALIEGADE 33

CODER:  
WATKINS - SCOTT'S 10TH EDITION  
THE BOE CODE

KØBENHAVN K.

REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER  
 FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLISKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
 BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
 KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDSSEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,  
 LAMBERT STOCK, 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, Newcastle»
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.....		»Lambrose»
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....		»Lambrose, Grimsby»
Immingham, Dock Offices.....		

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

## FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE  
OMLADNINGSHAVN

!!!

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

## DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af  
 PETROLEUM, BENZIN  
 OG BRÆNDSOLSOLIE



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

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

## AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

\*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

# STEGMANN

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

## STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
med Dags Varsel.

## DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

AKTIESELSKABET

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Telf. 1234-12443-12843 · Statstlf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfranske«

## P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

\*

Befragtning &amp; Rederi

Dampskibsselskabet »Norden«

## The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: „ASSOCIATION“

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S &amp; WATKINS'

## MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)...	W. A. Mäkelä Stevedore O. Y. ....	Telgr.-Adr.: "Mittler"
do. ....	Seppinen & Co. Stevedores .....	"Mannela"
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. ....	"Sandholms"
Fredrikshamn .....	Blomberg & Co. A.B. ....	"Blombergs"
Kotka .....	Björklund & Co. i Kotka A.B. ....	"Edvbjörklund"
Lovisa .....	Lovisa Stevedoring Co. ....	"Association"
Borgå .....	Borgå Stuveriaktiebolag .....	"Stevedore"
Helsingfors .....	A.B. Edv. Björklund O.Y. ....	"Edvbjörklund"
Sörnäs .....	A.B. Edv. Björklund O.Y. ....	"Edvbjörklund"
Ekenäs .....	A.B. Hangö 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 .....	Lindquist & Co. ....	"Lindqvist"
Kas ö .....	Lindquist & Co. ....	"Lindqvist"
Wasa .....	A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y. ....	"Ostrobotnia"
do. ....	Mnriivälitys Osakeyhtiö .....	"Merivälitys"
Nykarleby .....	Nykarleby Stevedoring Company .....	"Wilkman"
Jakobstad .....	The Association Stevedoring Co., Ltd. ....	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä .....	Stuvarbolaget .....	"Prompt"
do. do. ....	The Association Stevedoring Co., Ltd. ....	"Stowing"
Möllersvik & Himango .....	Stuvarbolaget .....	"Prompt"
do. do. ....	The Association Stevedoring Co., Ltd. ....	"Stowing"
Brahestad .....	The Association Stevedores .....	"Despatch"
do. ....	F. Thompson .....	"Thompsons"
Uleåborg & Haukipuda .....	Stuvarbolaget .....	"Pnrompt"
Remi .....	S. R. Bygling .....	"Byggilns"
do. ....	Stuvarbolaget .....	"Prompt"
Torneå .....	Torneå Stevedoring Co. ....	"Stevedoringco."

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DIREKTØR: HANS GADE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 11

FREDAG 9. MARTS 1928

35. AARG

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

AF AXEL GERFALK

### ERHVERVENE OG STATEN

I Studenterforenings-Udgaven af hans »eneste Tale« skilte forleden Hans Ekscellence, Statsministeren Erhvervslivets Bukke fra Statens Faar — Erhvervene maa nu klare sig selv, Erhvervene maa ikke komme til Staten om Hjælp!

Hvem er forøvrigt Staten? Er det de Herrer paa Tingene? Man faar ofte det Indtryk, at de Herrer selv tror det. Og der er mange andre Bekendere af den falske Lære. Vi jævne Erhvervsfolk har heller ikke helt Ret i vor Annekering af Staten. Selvfølgelig er Erhvervene ikke Staten. Ikke helt, altsaa. Heller ikke skal Regering og Rigsdag helt være Erhvervenes Tjenere, som de mest rigsdagslede tænker og siger. Men de burde være det i noget højere Grad. For Statens Velfærd afhænger saa at sige udelukkende af Erhvervenes Trivsel. Blomstretr Erhvervslivet, sejler Statsskibet for bliden Bør. I saadanne Blomstrings-tider er Statsskudens Skipper tilbøjelig til at hænge altfor mange kostelige Sejl ud. Blæse være med hvad det koster, naar bare Vælgertøsen morer sig — Erhvervene betaler! Naar saa Modgangens Jævn døgnstorme pludselig raser over Erhverv og Statsskib — »man skimted vel, men ønsed ikke Faren« — kniber det for Skipperen, kan hænde den ny Skipper, at faa de kostelige Klude pillet ned i Tide. Inden det lykkes for ham, er Ulykken sket. Større eller mindre kan Havariet være. Noget opretstaaende gaar der næsten altid overbord, undertiden selve Stormasten.

Det danske Statsskib sejler stadig med for letsindigt mange Sejl. Nogle af dem er det lykkedes for den nuværende djærve Skipper at faa hjerget. Men det økonomiske Stormpres paa Sejl og Stænger er altfor stærkt. Skibet er overrigget og sejler med for let Erhvervs-Ballast. Der maa værsø et Reb eller to endnu i Hovedsejlene — for hvert Stik vil Skattepresset føles mindre og Erhvervs-Ballasten ligesom tungere. Og det er sandelig at friste Forsynet at prøve sig frem med en ny Ballon-Klyver som en underskud-garanteret Statsscene til, eller en *flying-gib*-som Emigrations-Departementet. Ikke flere, men færre Udgifter. Ellers kan Erhvervene ikke vedblive bære Staten paa deres Skuldre. Og til at drive et saa overskueligt Foretagende som Kongeriget Danmark, kræves ikke de nuværende kolossale Driftsomkostninger.

### OASER I TRISTHEDENS ØRKEN

Danmarks to store Erhverv, Landbrug og Skibsfart, lider ilde. Det er triste Tider. En Trøst er det dog, at Danmarks Skibsfart fik udnyttet til sidste Trævl den Smule Medbør et Par af afvigte Aars ellers ret trælske Maaneder bragte den. Andetsteds her i Bladet fortælles glædelig nyt om, hvorledes de dygtige Redere og flere af vore store Selskaber fik Udbytte hjem til deres Aktionærer.

Danske Aktionærers Lod er gennemgaaende ellers ikke misundelsesværdig. Altfor ofte høster de kun

Tab og Utak. Skønt bedre Samfundsborgere end Obligationsskøberen og Sparekasse-Sparerer, forfordeler vore Lovgivere altid disse *aktive* Kapitalister og betragter sig som et særligt Forsyn for den *passive*. Den lille Sparer, alle politiske Partiers lille Kælegris. Den lille Sparer — hvor sødt og faderligt lyder ikke de Ord i en bekymret og omsorgsfuld Rigsdagsmands Mund. Man kan ligefrem høre Vaigflæsket smelte i hans Mund. Og hvad vilde den *gule* Presse være i Nationens Skæbnetime uden den lille Sparer. Hvad blev der af dens overvældende Gavnildhed med andres Penge? Skulde den ikke mere i ædel Harne kunne kræve Statens Garanti for den lille Sparers surt erhvervede lille Spareskilling.

Men prøv kælne Diminutiver i Forbindelse med *Aktionær*. Det lyder ilde. Ingen Rigsdagsmand kan fiske Menneskesjæle med den Madding. Hvad der iøvrigt ikke gør ham ringere — *Aktionæren!*

### D. F. D. S. FLOREAT

Som Erhvervene er, saa er og Staten. Som det Sgaar vore store nationale Firmaer, saalunde er den Anseelse og Kredit, som det danske Samfund opnaar i det fremmede. Af den allerstørste Betydning for Land og Rige er det derfor, at Det Forenede Dampskibs Selskab igen melder sig imellem de udbyttegivende Selskaber. I det sidste Nummer af *Søfarts Tidende* naaede vi lige at bringe de nødtørftige Tal fra Forenede's Aarsregnskab, der udviste et Driftsoverskud af 11,818,113 Kroner. Efter rigelige Afskrivninger og Henlæggelser er Selskabet i Stand til af et Netto-Overskud paa 6,100,040 Kroner at betale seks Procent til Aktionærerne, og saa er der endda betalt seks Procent til Indehaverne af de Reservefondsbeviser, som Glückstadt hængte som en Møllesten om Halsen paa Forenede's skiftende Direktioner.

Naar man tænker paa, hvor ilde der tidligere er handlet med dette store nationale Selskabs helligste Interesser, er det foreliggende Resultat imponerende fint. Det detaljerede Regnskab er endnu ikke udsendt, men det vil sikkert bringe ny Vidnesbyrd om Selskabets fremragende Leder, Direktør A. O. Andersen's Fremsyn og Initiativ.

### ØSTASIATISK KOMPAGNI

Vort andet store nationale Selskab, Det Østasiatiske Kompagni, har kunnet udsende Meddelelse om, at dets Aktionærer igen iaar kan regne med ti Procents Dividende, og Regnskabet udviser, at Driftsoverskudet iaar er 16.6 Millioner Kroner eller to Millioner større end i Fjor.

Det Østasiatiske Kompagni, skriver Selskabets berømte Leder, Etatsraad H. N. Andersen, er underkastet de Vilkaar, der til enhver Tid raader paa Verdensmarkedet. Som Følge af Kompagniets omfattende Organisation og specielle Virkemaade giver en enkelt Aarsberetning ikke det Udtryk for Kompagniets Erhvervsevne som periodiske Oversigter under nor-

male Erhervsforhold. Saaledes har Kompagniet større Virkemidler nu end før Krigen i de opsparede Reserver, og naar det indbyrdes Forhold imellem Kapital og Indtægt, som Kompagniet tilstræber, ikke er til Stede, skyldes det særligt de herskende Verdenskonjunkturner.

Som Helhed har der ikke i det forløbne Aar været nogen Bedring i Fragtraterne paa Kompagniets Ruter, og Skibenes Driftsudgifter staar stadig i Misforhold til Indtægterne. Naar Driftsresultatet desuagtet har været bedre, — Avancen paa Skibene andrager iflg. Regnskabet 6,577,116 Kroner — skyldes det fornemmelig hurtigere Rejser ved gennemført hurtigere Ekspedition i fremmede Havne og lavere Omkostninger ved Lastning og Losning samt Kompagniets specielle Betingelser gennem sin Organisation.

Kompagniets forskellige Ruter paa Kina-Japan, Straits Settlements-Siam, Pacifikkysten, Sydafrika og Australien har været regelmæssigt betjent hele Aaret med egne og chartrede Skibe og tildels i Samsejling med andre Rederier.

Kompagniets Flaade er i Aarets Løb blevet forøget med to Motorskibe bygget paa Nakskov Skibsværft, m.s. »Lalandia« og m.s. »Meonia«, paa henholdsvis ca. 8300 og 8600 Tons Lasteevne og ca. 4900 og 5200 Brutto Register Tons. Begge Skibe er indsat paa Kompagniets Straits Settlements-Siam Rute. Ved Aarets Udgang bestaar Ø. K.s Flaade derefter af 21 Motorskibe med en Lasteevne af tilsammen ca. 192,000 Tons og ca. 127,700 Brutto Register Tons. I Driftsregnskabet er der som sædvanlig afskrevet 6% pCt., hvorefter Skibenes bogførte Værdi andrager Kr. 156.86 per Ton Lasteevne og deres Gennemsnitsalder ca. 9 Aar. Skibene har som hidtil været Genstand for en gennemført Vedligeholdelse. Kompagniet har bestilt 4 Motorskibe paa tilsammen ca. 42,000 Tons Lasteevne og ca. 30,000 Brutto Register Tons, heraf 2 hos Aktieselskabet Burmeister & Wain og 2 hos Nakskov Skibsværft. Skibene bliver af en forbedret Type, konstrueret for Kompagniets Formaal, med større Fart og tekniske og praktiske Forbedringer paa Grundlag af indvundne Erfaringer.

#### Ø. K. OG LANDMANDSBANKEN

Gennemgaar man Ø. K.s Regnskab, finder man, at Indtægterne foruden den allerede nævnte Avance paa Skibene af Kr. 6,577,116 fordeler sig med Kr. 2,650,872 paa Handelen, Kr. 2,703,712 paa Udbytte i fremmede Selskaber, Kr. 4,629,085 paa Avance hos Filialer og Agenturer samt Kr. 25,175 i indvundne Renter.

Kompagniets samlede Aktiver beløber sig til Kr. 198,549,659, men er i Virkeligheden ti Millioner Kroner større. Kompagniets 20 Millioner Kroner Anbringelse i 5 Procent Præference-Aktier i Landmandsbanken staar nemlig kun anført med det halve af dette Beløb. Selvfølgelig bliver Staten nødsaget til at tilbagebetale Kompagniet det fulde Beløb. Et Lands ansvarlige Regering kan anstændigvis ikke gaa til nogle af de store nationale Foretagender, der udadtil, eller i alt Fald overfor den internationale Højfinans, betyder Danmark, og tigge dem til at redde Landet fra økonomisk Kaos, og saa bag efter lade disse Firmaer betale Gildet. Saadan noget gør en anstændig Stat ikke. Havde Ø. K. og Store Nordiske og Nationalbanken ikke overtaget de 30 Millioner Præference-Kapital i Landmandsbanken, da denne brød sammen første Gang, var samtlige Nationens udenlandske Kreditter blevet opsagt. Hvad det vilde have betydet paa det daværende Standpunkt, behøver man ikke megen Fantasi til at udmale sig. Den Præference-Kapital var iøvrigt tegnet under de falske Forudsætninger, at Tabet ved Landmandsbanken ikke vilde overskride de oprindelige 135 Millioner. De blev tegnet paa Grundlag af den daværende Bankinspektørs Opgørelse. Selv om der

ikke forelaa et uafviseligt moralsk Krav paa Statskassen, har samtlige Præference-Aktionærer efterhaanden faaet dette juridiske Krav. Og det er usømmeligt, at det ikke forlængst er ordnet.

Selvfølgelig er en Ordning vanskeliggjort ved den Omstændighed, at den nuværende Regerings Finansminister, som i sin Tid skaffede Præference-Kapitalen, sidder som Medlem af Store Nordiske's Bestyrelse. Denne beklagelige Kendsgerning vil selvfølgelig give Anledning til alle mulige Insinuationer fra politiske Modstanderes Side. Men Minister Neergaards Hæderlighed og Uangribelighed er, ligesom Cæsar's Hustru, hævet over Mistanke, saa det kan han og hans Kolleger tage sig let.

#### TILLID TIL MÆGLERNE

Skibsmæglerne i de danske Provinshavne har foretaget sig et saare forstandigt Skridt. For at underbygge den Tillid, som edsvorne Skibsmæglere bør nyde hos Skibsrederne, har Provinsmæglerforeningen som Garanti for de af Mæglerne indkasserede Fragtbeløb gennemført passende Sikkerhedsstillelse for hvert enkelt Medlem

For yderligere at styrke denne Sikkerhed har Provinsmæglerforeningen ordnet et specielt Garantifond paa Kr. 50,000 — og overtager herefter fra 1. Januar 1928 Ansvar for, at de af Foreningens Medlemmer indkasserede Fragtbeløb bliver afregnet og remitteret til vedkommende Rederier.

Indkasserede Fragter for faste lokale Ruteskibe kommer dog ikke ind under denne Ordning.

Skulde den Hændelse indtræffe, at et skyldigt Fragtbeløb ikke er kommet vedkommende Rederi i Hænde senest 14 Dage efter Skibets Afgang, skal Meddelelse herom uopholdeligt sendes til Provinsmæglerforeningens Kontor i Korsør.

#### NORDISK SAMARBEJDE

I det sidste Nummer af *Søfarts Tidende* gjordes Mødet imellem Repræsentanter for Danmarks, Finlands, Norges og Sveriges ministerielle Søfartsafdelinger til Genstand for ret udførlig Omtale. Jeg berørte ogsaa den glædelige Kendsgerning, at Chefen for den hollandske Fartøjsinspektion deltog for første Gang i disse Møder, hvis Betydning der ingen Anledning er til at undervurdere.

Møderne i Helsingfors, der blev ledet af Generaldirektør Baron Wrede, Chefen for den finske Sjøfartsstyrelse, med Chefen for den svenske Skibskontrol, Bureauef N. G. Nilsson som Viceordförande, var delvis af fortrolig Karakter. Dog er det ingen Hemmelighed, at samtlige Delegerede enedes om at anbefale deres respektive Regeringer at lade sig repræsentere ved den internationale diplomatiske Konference i London til Efteraaret. Man var ligeledes enig om at tiltræde det engelske Forslag om, at intet Land maatte kræve særlig Hensyntagen til Landets specielle Form for Skibsfart paa den forestaaende London-Konference.

Angaaende særlige Bestemmelser vedrørende Skibenes Last- og Losningsanordninger fremførtes Vigtigheden af fortsat Samarbejde mellem de forskellige Landes Myndigheder ved den endelige internationale Behandling af dette Spørgsmaal.

Fra svensk Side var rejst Spørgsmaalet om specielt Lastemærke for Østersøfarten, og i denne Sag erklærede Danmarks, Finlands og Norges Repræsentanter sig villige til at forelægge deres respektive Regeringer Forslag om lignende Bestemmelser, som foreslaaet i Sverige.

#### HAVNEAFGIFTER I FRANKRIG

Frankrigs Regering har i disse Dage fremlagt i Deputeretkammeret et Lovforslag af stor Interesse for Skibsfarten. Det drejer sig om at afskaffe det nuværende noget tilfældige System for Havneafgifter. I



## ER TRAMPSKIBENES SAGA UDE?

AF DIREKTØR H. GETHER, DAMPSKIBSELKABET ORIENT

Spørgsmaalet »Er Trampskibenes Saga ude«, eller med andre Ord Forholdet mellem Trampskibe og Linieskibe, er ikke af nyere Dato; det har været drøftet indenfor Skibsfartskredse i ethvert Tilfælde i de sidste 20 Aar.

At Trampskibene blandt andet beviste deres Eksistensberettigelse under Krigen, kan der jo ikke være Tvivl om, thi det var Trampskibene der dengang tog den største og farligste Risiko, medens de kostbare »Linere« blev holdt borte fra de egentlige Farezoner.

Mon ikke Skibsfarten i Øjeblikket har forset sig paa Linier og Liniefart? Selvfølgelig har de gamle indarbejdede Linierederier, der gennem Aarene har bragt store Kapitalofre for at indarbejde deres Linier, en særlig god Position, specielt paa saadanne Linier, hvor der finder et Samarbejde Sted, og Fragterne derigennem holdes oppe; men hvor Konkurrencen raser i fuld Udstrækning, og i Tider hvor mange Linierederier slutter endog for et længere Tidsrum fremover, til Rater, der er betydelig lavere, end hvad Trampbaadene opnaar i det aabne Marked, vil sikkert mange af de Redere, der er gaaet ind for nye Linier og for Liniefart i det hele taget i Længden komme til at høste bitre Erfaringer, thi man bygger nu engang ikke en Linie op blot ved at lægge nogle Skibe an. Hvis Linien virkelig skal gøres betalende, skal der indarbejdes en fast Organisation og gennemføres regelmæssig Drift, hvad der kræver store Kapitalofre.

Trampfart har den væsentlige Fordel i daarlige Tider, at Rederierne kan lægge Skibene op og reducere Udgifterne til det mindst mulige, medens der ventes paa bedre Tider, eventuelt kan en Del af Flaaden læg-

ges op og derigennem give Støtte for bedre Fragter til de sejlene Skibe, medens Liniebaadene er tvunget til at fortsætte baade i gode og daarlige Tider som Følge af de store Udgifter, det har kostet at indarbejde Linien, Udgifter der maa betragtes som tabt, hvis Linien maa indstille selv for kortere Tidsrum.

Hvis Tramprederierne vilde benytte sig af den Fordel, de har, nemlig at lægge op i Stedet for at sætte Selskabets Kapital til paa tabbringende Rejser eller Rejser, der hverken levner Fortjeneste til Afskrivning eller Forrentning, vilde meget være vundet i de nuværende Tider (se »Fairplay« af 2' Februar 1928 — »The freightmarket«).

**Hvor Skoen trykker**

Naar Dansk Søfartstidende fremhæver Howard Houder's Udtalelser i Brev til »Times« citeret i »Fairplay«, vilde det da ikke være rigtigt at fremdrage, hvad Sir Frederick Lewis skriver om Skibsfarten, nemlig:

At Skibsfarten i og for sig ønsker saa lidt Indblanding fra Statens Side som muligt, men paa den anden Side ønsker en Lovgivning, der gør, at Skibserederne indenfor et Land ikke bliver stillet daarlige end fremmede Skibseredere, med hvem de skal

konkurrere; at Byrderne lettes i Overensstemmelse med de Byrder, der hviler paa Skibseredere i Udlandet, og at man maa kunne forvente Statens Støtte til at imødegå saadanne Overgreb, der sker fra Udlandets Side overfor Landets egne Skibe dvs. gennem Beskatninger.

Disse Principer gælder ogsaa for Danmarks Vedkommende særlig med Henblik paa Konsulatsafgiften, Udgifter til Statens Skibstilsyn og ikke mindst Statens Støtte til Skibsværfterne gennem Exportkrediten, der virker som en direkte Konkurrence til de danske Skibseredere.

København i Marts 1928.



DIREKTØR H. GETHER

## FRA UGE TIL UGE

(Fortsat fra Side 136)

Øjeblikket er det for Eks. saaledes, at en Damper, der kommer fra New York med en Partsladning til Havre og Resten til Rotterdam, maa betale 1 Fr. per netto Register-Ton, medens den samme Damper, naar den kommer fra Rotterdam paa Vej til New York kun betale 0.5 Fr. pr. netto Register-Ton i Havneafgifter i Havre for Partsladningen. Og der er mange andre lignende Meningsløsheder, som Regeringen længe har ønsket at afskaffe, men har ventet med at foretage sig noget, indtil den var nogenlunde sikker paa, at Francen var stabiliseret.

Lovforslaget er tvedtelt. Den første Del omfatter Afgifter paa Tonnagen, den anden paa Varer og Passagerer. Her beregnes 1 Fr. pr. netto Register-Ton for indgaaende og 1 Fr. pr. Ton for udgaaende Skibe med 50 Procents Rabat baade for ind- og udgaaende Skibe

til europæisk Havn. Skal det samme Skib til mere end én fransk Havn, betales kun  $\frac{1}{4}$  Fr. pr. Ton for hver Havn i Stedet for 1 eller  $\frac{1}{2}$  Fr. Og Rutebaade kan opnaa indtil 70 Procent Reduktion eller Rabat. Vareafgiften er 1,375 Fr. pr. Ton for Importvarer og kun  $\frac{1}{2}$  Fr. pr. Ton for Eksportvarer, dog er der nogen Forhøjelse paa »tunge Varer« saasom Kul, Sten, Tømmer, Olie, Erts etc. Ogsaa for Varernes Vedkommende kommer 50 Procents Rabatten Skibsfarten til Gode.

Det franske Lovforslag bør studeres med mere end akademisk Interesse af vort eget Trafikministerium og ikke mindst af Sæmmenslutningen af danske Provinshavne. Det er ikke saa meget Taksterne som det gennemførte Rabatsystem, der anbefales til Efterligning. Det er i Rabattens Tegn, at danske Provinshavne skal genvinde det tabte.



## DEN ALM. DANSKE SKIBSFØRERFORENING

Den alm. danske Skibsførerforening afholdt den 21. Febr. Generalforsamling i Odd Fellow Palæet. Formanden, Kaptajn Hagelberg, bød Velkommen, hvorefter Overretssagfører Steinthal, som sædvanlig valgtes til Dirigent.

Formanden aflagde Aarsberetningen, og dvælede særlig ved de store Vanskeligheder ved at skaffe Beskæftigelse til de mange ledige Medlemmer. De mange Oplægninger gør jo ikke Forholdet bedre. Formanden omtalte de i Aarets Løv ved Døden afgaaede Medlemmer, og særlig de tre sørgelige Totalforlis, hvorved saa mange danske Søfolk var gaaet bort, og føjede hertil nogle smukke Mindeord om de Afdøde, hvortil Forsamlingen gav sin Tilslutning ved at rejse sig.

Formanden aflagde derefter Regnskabet, der viser et Overskud paa ca. 3000 Kr., og knyttede hertil en Række supplerende Meddelelser. Efter forskellige Bemærkninger og Forespørgsler fra Kaptajnerne Therkildsen, Gjerløff, Hejlsø, Neergaard og Løber gav Formanden de ønskede Oplysninger, hvorefter der gaves Decharge.

Revisorerne, Kaptajnerne N. M. Petersen og Chr. Madsen genvalgte.

Kaptajn Therkildsen omtalte de tyske Erstatninger til de forulykkede og skadelidte Sømand under Undervandsbaadskrigen og udtalte sin Forbauselse over, at Nordmændene havde faaet denne Sag i Orden forud for de andre Lande.

Formanden delte Therkildsens Forbauselse, men Foreningen havde gjort, hvad den kunde og havde paany tilskrevet Udenrigsministeriet om yderligere Oplysninger til Brug for Generalforsamlingen, men havde endnu ikke modtaget Svar herpaa.

### AARSUDBYTTE

#### DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Paa et Fredag af Det Østasiatiske Kompagni afholdt Bestyrelsesmøde blev det besluttet af Driftsresultatet for 1927, 16,585,962 Kr. med Tillæg af Overførslen fra forrige Aar, 4,324,473 Kr. tilsammen 20,910,435 Kr., efter Fradrag af Administrationsudgifter, Afskrivninger og Hensættelse til Skatter at foreslaa Generalforsamlingen, som afholdes Tirsdag den 27. Marts Kl. 3 Eftermiddag i Kompagniets Kontorbygning, Holbergsgade Nr. 2, at udbetale et Udbytte af 10 pCt. og efter Fradrag af statutmæssige Tantiømer at overføre Resten 5,160,799 Kr. til næste Aar.

#### DAMPSKIBSSELSKABET »ORIENT«

Dampskibsselskabet Orients Bestyrelse har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen af Overskudet for 1927, som med Saldoen fra 1926 83,288 Kr. beløber sig til 1,466,977 Kr., at foretage Afskrivninger paa Skibene med 540,000 Kr. foruden den ved Salget af 3 Dampere indvundne Fortjeneste 1,874,708 Kr., at henlægge til Survey- og Kedelfond og Nybygningsfond 120,301 Kr., at udbetale 10 pCt. i Udbytte til Aktionærer og at overføre 129,860 Kr. til 1928.

#### DANSK-FRANSK DAMPSKIBSSELSKAB

Akts. Det Dansk-Franske Dampskibsselskab meddeleler, at Netto-Overskudet fra forrige Aar udgør Kr. 432,324.19, hvorfra gaar 46,324.51 til Tantiømer og Kaplak.

Af Resten vil Bestyrelsen foreslaa den ordinære Generalforsamling at udbetale et Udbytte af 5 pCt. — Kr. 240,000 — samt at overføre til Reservefonden Kr. 146,728.26 og i ny Regning Kr. 39,553.42.

Af Reservefonden afholdtes Udgifter og Tab ved

### Oprettelse af Nordiske Navigatorkongressers Støttefond

Formanden indledede Diskussionen om dette Spørgsmaal med en Oversigt over Udkastet hertil, der har sin Oprindelse fra de nordiske Navigatorkongressers Møde i Stockholm 1927. Fonden er tænkt som en eventuel Støtte, naar en af de tilsluttede Foreninger trænger til en midlertidig Hjælp.

Kaptajn H. V. Bang, som havde været med til at stifte Nordiske Navigatorkongresser, glædede sig over, at disse var vokset sig saa stærke, de havde nu en meget betydelig Indflydelse. Derfor vil den nye Plan om økonomisk Samvirke, yderligere fæstne Samarbejdet.

Kaptajnerne Thrane, Gjerløff og Andresen ønskede nærmere Oplysninger, som besvaredes af Formanden, med supplerende Oplysninger af Kaptajn Neergaard og Navigationslærer Ryager.

Forslaget blev derefter sat under Afstemning og vedtaget med 72 Stemmer mod 43.

### Valg

Der foretoges derefter Valg af Bestyrelse, hvoraf den ene Trediedel afgik efter Tur. Følgende valgtes:

Som farende Dampskibsførere: Kaptajnerne H. F. V. Hansen, Grønland Handel; P. Haure-Petersen, Dansk Fransk Dpsk.; P. I. Jans, Dpsk. »Dannebrog«; C. Knudsen, Ø. K.; og Chr. K. Holsøe, D. S. B.

Som farende Sejlskibsførere: Kaptajnerne A. H. Friis, 3mst. Sk. »Nordtrafik« og H. Hansen, 3mst. Sk. »Meta«.

Som ikke farende Dampskibsførere: Kaptajnerne H. P. Hagelberg, Foreningens Formand og J. Kusk Jensen, fhv. Christiansholms Fabriker.

Som ikke farende Sejlskibsfører: Kaptajn J. Jørgensen, fh. Bark »Thalassa«.

Havarier og Survey og desuden afskrives paa Skibene Kr. 169,646.41, hvorefter Reservefonden vil udgøre Kr. 400,000.

#### DAMPSKIBSSELSKABET »MYREN«

Paa et den 1. Marts 1928 i Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen af Aarets Overskud, som inkl. Saldo f. f. A. Kr. 40,659.39 andrager Kr. 604,174.14, at afskrive paa Skibenes bogførte Værdi et Beløb af Kr. 360,071.13, at udbetale i Udbytte 5 pCt. med Kr. 200,000 og at overføre til næste Aar Saldoen Kr. 44,103.01.

#### DANSK-NORSK DAMPSKIBSSELSKAB

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab har — i Følge en den 29. Febr. udsendt Meddelelse — haft et Driftsoverskud for 1927 af Kr. 13,921.87. Efter Fradrag af Tab ved Havarier, Administrationsudgifter, Bestyrelseshonorar etc., samt ekstraordinære Udgifter i Anledning af Skibssalgene og Nedskrivningen af Aktiekapitalen fremkommer et Underskud af Kr. 21,475.08, som Bestyrelsen vil foreslaa overført til næste Aar.

#### DAMPSKIBSSELSKABET NORDEN

Andetsteds i Bladet bringer vi Dampskibsselskabet »Norden«s, det glimrende konsoliderede Selskabs Status for 31. December 1927 og skal her kun fremhæve, at Selskabets samlede Indtægter for det forløbne Aar androg 5,772,680 Kr. og Nettooverskuddet 1,430,535 Kr., der fordeles saaledes: 10 pCt. Udbytte 760,000 Kr., Henlæggelse til Reserve- og Fornyelsesfond 585,000 Kr., Afskrivning paa Ejendommens Kapital Konto 16,198 Kr., medens 69,337 Kr. overføres til næste Aar.

## FORNYELSEN AF »ORIENT« S FLAADE

2 nye, store Dieselskibe i Stedet for de 3, der er solgt.

Som meddelt har Dampskibsselskabet »Orient« i 1927 haft et meget smukt Driftsresultat, idet Overskudet beløber sig til 1,383,869 Kr. mod 605,374 Kr. i 1926, og foruden store Afskrivninger kan der deraf udbetales 10 pCt. Udbytte mod 6 pCt. i Fjor.

Selskabet har endvidere solgt tre Skibe i Aarets Løb og herpaa haft en Fortjeneste paa 1,874,708 Kr., der anvendes til yderligere Afskrivninger paa Skibene, som allerede var nedskrevet til mindre end 100 Kr. pr. Ton. De tre solgte Skibe er Arabien paa 8720

Tons, Transvaal paa 7450 Tons og Rhodesia paa 7250 Tons.

Som Erstatning for disse tre Dampere har Selskabet paa Nakskov Skibsværft bestilt to store, moderne Dieselskibe. De maaler hvert 8250 Tons og er af Trampdampere at være meget hurtiggaaende, idet de med Last kan gøre 11 Knob. Den ene af disse Baade leveres i Juni, den anden i November, saaledes at de begge indgaar i Driften for indeværende Regnskabsaar.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, den 6. Marts 1928.

Et af de faa opmuntrende Momenter i disse Dage — om ikke det eneste — er de hidtil offentliggjorte Regnskaber for en Del af vore Dampskibsselskaber. Det viser sig nemlig, at Aaret 1927 gennemgaaende har været betydeligt bedre end de nærmest foregaaende, i flere Tilfælde er der indtjent endog overraskende pæne Nettoverskud, navnlig paa Baggrund af de sidste Aars Regnskaber, der ofte intet Udbytte tillod til Aktionærerne, og de lydelige Jammersklager for Tiden.

Sagen er som bekendt imidlertid den, at i hvert Fald for Trampfartens Vedkommende er Broderparten af sidste Aars Fortjeneste — om ikke den hele — indsejlet i Aarets første Halvdel, da Fragterne endnu var paa en rimelig Højde. En Del af Fortjenesten har sikkert ogsaa sin Oprindelse i Certepartier, oprettet i Slutningen af 1926 i den engelske Ministrejkes sidste Dage, der først er udført i Begyndelsen af 1927, hvad dog næppe gælder de mindre Baade, men vel nok en Del af de større. Det kan derfor ikke undre om de fortsatte Væraab over de elendige Fragtmarkeds-Forhold paa Udenforstaaende virker mindre overbevisende, naar der i samme Aandedræt læses om et forholdsvis udbytterigt Aar, men hvorom alting er, saa er Forholdene for Tiden med et mildt Ord uholdbare og yderst utilfredsstillende, hvad tilstrækkelig tydeligt fremgaar alene af den fortsatte Oplægning saavel her som i Udlandet og da navnlig i Norge.

### TRÆLASTMARKEDET

Efter en Del utvivlsomt forhastede Afslutninger synes selv de i disse engagerede Redere at se mere fortrøstningsfuldt paa Fremtiden. De stiller sig i hvert Fald afventende, hvad ikke er underligt, hvilket derimod ikke kan siges om den tidligere Ivrighed. Som altid fisker Befragterne i rørte Vande og prøver at indføre nye Betingelser i egen Favør, saaledes bl. a. en engelsk Befragters Forsøg paa Reduktion af Fragten for Dækslasten, hvad der forøvrigt er i direkte Strid med de mellem Importørernes og Redernes Organisationer truffene Aftaler. Paa dette Punkt vil Rederne dog sikkert vide at varetage deres Interesser og sætte haardt imod haardt, om nødvendigt. Ikke alene betyder en Reduktion af Dækslasten med ca. 3/- en meget følelig Forringelse af det eventuelt beregnede Overskud, men Eftergivenhed paa dette Punkt — saa vel som noget andet — vil sikkert snart afføde andre urimelige Krav fra Befragternes Side.

Af Afslutninger kan anføres:

625 stds. 1 Wiborg/Antwerpen, 35/6d., 15/6.; 200 stds. 1 Åbo/Antwerpen, 35/-; 500 stds. Trångsund/Antwerpen, 34/-; 600 Fv. Birkeprovs Wiborg/Hull, 42/6d. f.o.w.; 1100 Fv. Pulpwood. Wiborg/Barrow, 46/-, Juli; 1100 Fv. Pulpwood, Wiborg/Barrow, 47/-, September; 1000 Fv. Pulpwood, Wiborg/Calais el. Dunkerque, 5 Rejser 34/-; 12,000 Fv. Pulpwood, Leningrad/Calais 32/-, Rouen 33/- fri Lastning; og som heraf fremgaar

er der ingen Forandring til det bedre, hvorfor Redernes tiltagende Reservation er i høj Grad paakrævet.

### KUL, KOKS etc.

Det er paafaldende, hvor ofte de samme Ladninger over længere Tidsrum figurerer i Befragternes Ordreliste. Dette viser umiskendeligt, at det volder Vanskeligheder fortsat at faa Tonnage til de øjeblikkelige Rater, som Rederne til det sidste vægrer sig ved at acceptere. Afslutningerne er som Følge heraf yderst faa; vi anfører bl. a.:

Methil/Middelfart, 1450 Tons, 6/-; Tyne/Aalborg, 3000 Tons, 5/-, 600 Losning; Danzig/Frederikshavn, 1900 Tons, 5/- 84/500; Goole/København, 1600 Tons, 6/-, 600 Losning tidlig Marts; Hull/Aarhus, 2100 Tons Furnace Coke, 7/3d., 500 Losning.

### MIDDELHAVET

Hjemgaaende kom Donau i Markedet med et Par Ordre, der blev taget af belgisk og tysk Damper for prompt Lastning, men saa vist som én Svale gør ingen Sommer, blev det ved de samme 2 Afslutninger, og nu meldes der, at Floden atter er ufarbar. Fra Rusland sluttedes ingen Baade, i hvert Fald foreligger der ingen Rapporter. Udover de sædvanlige Ertsladninger bød Markedet fra Middelhavet kun paa yderst sparsom Beskæftigelse. Frugtafskibningerne forsinkes i høj Grad af Regnvej, og Befragterne er derfor uvillige til at tage yderligere Tonnage med mindre, den kan faas for Smaapenge. Dog ventes der en god Efterspørgsel senere hen for April- og Majbaade, hvorfor der er én Grund yderligere for Rederne til at søge de tilbudte Rater: ca. 20/- pr. 100 Cbf. for 100,000 Cbf. Dampere, betydeligt forbedret.

Kul til Middelhavet udviser ingen Bedring, omend Tonen synes fastere, navnlig fra Skotland, hvorfra ogsaa ventes en stigende Efterspørgsel i nær Fremtid. Der sluttedes bl. a.:

Forth/Marseilles, 4700 Tons, 8/- (600 Losning à 1/-); Forth/Trieste, 3200 Tons, 11/6d.; Forth/Port Said, 4400 Tons, 10/-; Glasgow/Barcelona, 1800 Tons, 11/6d.; Tyne/Reggio, 2000 Tons, 10/-.

Coasting og Bay: faa Ordre og flere Baade.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

»Sensationen« var Befragtingen af en enkelt Baad fra Montreal. Det var en ca. 7000 Tonner, der tog 16½ Cents til Middelhavet. Denne Befragting skulde forhaabentlig ikke blive Forbilledet for de følgende. Det er i hvert Fald ikke mere end Raten til Kontinentet sidste Aar paa samme Tid, omend Forholdene den Gang var bedre end for Tiden.

Fra Nordstaterne var Beskæftigelsen ringe. Gulfen tog en Del Baade for Lumber, og Cuba var jævn Afgager af Tonnage for Sukker, hvorfor bl. a. betaltes 16—17 sh. til U.K./Cont. for Baade fra 8500 ned til 2500 Tons, henholdsvis April og Marts. Pacific sluttede Ugen afgjort svagere med helt ned til 27/- for

## ISMELDINGER PR. 6. MARTS 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

**Danmark**

Hobro Havn (4) 43. Hobro-Hadsund (4) 33. Bandholm (5) 33.

**Sverige**

Skutskär og nordl. Stat 98. Ørskär 01. Øregrundsgrepen nordl. Del 3x. Mod Furusund 66. Sandhamn-Stockholm 14. Landsort-Stockholm 39. Kalmarsund N f Kalmar 39, S f 34. Svinesund og Iddefjorden 66.

**Finland**

Hogland 8x. Helsingfors 67. Sveaborg 68. Gråskärsbådarna 88. Porkala 67. Kallbådan Landvand 7. Barösundsfjärden 68. Jusarö 57. Hangö Havn 67. Russarö 57 og Vaager 6. Hangö W-Fjord 67. Gullkronafjärd 68. Aabo 67. Erstan 69. Lövsjär og Widkärsfjär-

den 67. Utö 12 og 01. Skiftet og Föglö 69. Ledsund 39. Nyhamn 01. Kobbaklinter 12. Mariehamn 69.

**Estland**

Zerel, Filsand, Ristna, Tachkona, Odensholm, Pakerort, Surup og Nargø 90. Reval 69. Kokskær Landvand 0. Ekholm 98. Stenskær og Narva Red 68. Pernov, Kynø. Paternoster og Raugi 98. Vorms 98 og 90.

**Letland**

Papensee, Libau, Steinort og Vindau 01. Lyswrort og Michaelsturm 90. Domesnæs Landvand 2 og 6, samt 57. Messaragotsem 59. Riga Søen Landvand 9, Havnen 12. Haynash 88.

**Tyskland**

Königsberg Seekanal 69.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

**Rapporteret Skib**

Kaptajn *Hansen*, Dampskibet »Tjaldur«, har pr. Radio-Telegram meddelt Skibsreder C. V. Petersen, Svendborg, at han Klokken 2 Em. den 3. ds. passerede 3 m. Skonnert »Johanne« af Svendborg ved Lindesnæs, der ønskede sig rapporteret med alt vel om Bord.

**British Merchant Seamen's Hospital i Marseille**

Vi meddelte for nogle Maaneder siden, at det var lykkes den danske Konsul i Marseille at træffe et Arrangement med den britiske Generalkonsul dér, ifølge hvilket danske Skisbofficerer og Sømænd faar Adgang til et dér opført britisk Sømændshospital paa samme Betingelser som Folk hørende til Besætningerne fra engelske Skibe.

Hospitalet er nu blevet indviet ved en smuk Højtidelighed, ved hvilken Konsulatskorpset i Marseille og de stedlige Myndigheder var repræsenterede.

**Sønderho Bombebøsse**

afholdt Søndag Eftermiddag Generalforsamling. Afvigte Aars Regnskab, der balancerer med 1832 Kr. 71 Øre, oplæstes af Formanden Kapt. Hans Thomsen og godkendtes. Der er i Regnskabsaaret til 46 trængende gamle Sømænd og Sømændsenker udbetalt ialt 1615 Kr. Der er nu 79 Medlemmer i Sønderho Bombebøsse.

**Skipperen sov, og Kutteren løb paa Grund**

Svitzerdampner »Bjørn« blev i forrige Uge alarmeret til Skollingen, hvor Isbjerg-Kutteren »Bethania« var løbet paa Grund under Indsejling til Esbjerg Havn. Skipperen havde lagt sig til at sove, og hans Mandskab glemte at kalde paa ham, før det var for sent, og Kutteren strandede;

(Fragtmarkedet fortsat.)

7000 Tonner til Antwerpen 20/4 Annull. Kul fra Europa betalte bl. a. 7/- for 3500 Tons fra Glasgow.

Tons, 9/6d., prompt; Wales/Montevideo, 6600 Tons, 10/- prompt.

**SYDAMERIKA**

Hjemgaaende begyndte La Plata Ugen med livlig Aktivitet til forrige Uges Rater, men løjede desværre hurtigt og føleligt af, og Rederne, der skulde eller vilde slutte, maatte slaa af paa de i Forvejen beskedne Fordringer, hvorfor det blev Marts-Baadene, det kom til at gaa ud over. Helt ned til 17/- blev en Overgang akcepteret af 6700 Tonner, men ganske vist fra Buenos Aires og spotprompt Baad. Interessen for Marts-Tonnage er nu i Stigning og en Bedring af Raterne følger forhaabentlig efter. Sidst er sluttet 5200 Tonner pr. 15/4—15/5 fra Rosario til Bergen—Malmø, Range—Danmark til 23/6d., hvad ikke lover godt, dersom det ikke kan tages som en Undtagelse.

Kul ud fra Europa betales bl. a. med: Forth/Buenos Aires, 5600 Tons, 11/6d., tidlig Marts; Wales/Buenos Aires, 6000 Tons, 10/9d. prompt; Wales/Rio, 5000

**ØSTEN**

Saa vel Indien som Australien var faste og med stigende Tendens trods et ringe Antal Afslutninger af ordinær Tramptonnage, hvilket skyldes i første Række Tilbageholdenhed fra Redernes Side. Det var dog navnlig Marts- og April Baade, der var i Kurs. Fra Sydaustralien betales 33/9d. for ca. 6000 Tonner pr. Marts, ganske vist Motorskib mod sidst 32/- for 7200 Tons Damp 15/4 Annull.

Fra Vladivostok sluttedes bl. a. 7500 Tonner Rotterdam og Hamburg 31/3d. begge Havne, 30/- én Havn April mod sidst 28/- 1 Havn, Juni.

Kul Durban/Port Sudan, 4500 Tons, 12/6d., Marts.

**TIME-CHARTER**

Nærmest uforandret, omend enkelte Afslutninger til noget bedre Rater.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### FORENEDE'S AARSRESULTAT

Naar Drifts-Overskudet for 1927 naar op paa omtrent 12 Millioner Kr. — hvilket formentlig vil vise sig at dække over en Brutto-Indtægt paa omkring 80 Mill. Kr. — og Netto-Overskudet (efter at Reservefondsbeviserne har faaet 6 pCt. Rente) til over 6 Mill. Kr., kan man i hvert Fald uden Overdrivelse sige, at det er en meget følelig — og glædelig — Bedring, der har fundet Sted. Sidste Gang, da Selskabet gav 6 pCt. Udbytte — for 1923 — var Netto-Overskudet endog en Kende mindre.

*Børsen*, 29. Februar 1928.

Det forenede Dampskibs-Selskabs Driftsresultat i 1927 vil almindelig blive opfattet som et afgørende Vidnesbyrd om, at det største danske Rederi af sin nuværende fremragende Ledelse endelig og definitivt er ført ud af den økonomiske Krisetilstand, der i nogle Aar endog syntes at have udviklet sig til en Trusel imod selve Selskabets Eksistens. I det sidst forløbne Aar har D.F.D.S., efter at alle Driftsudgifter — derunder ogsaa Reparations-Omkostninger for Skibene, — er afholdte, indtjent et Driftsoverskud paa næsten 12 Millioner Kroner.

For at naa til Nettooverskudet maa man herfra drage en Administrationskonto paa omtrent 3 Millioner Kroner, næsten  $\frac{1}{2}$  Million til det, som man i moderne tyske Aktieselskabs-Regnskaber kalder »sociale« Udgifter: Pensionering etc., og endelig Renteomkostninger paa over 2.3 Millioner Kroner. Denne sidste Post har jo først og fremmest de 30 Millioner Kroner Reservefondsbeviser at takke for sit mægtige Omfang, idet Reservefondsbeviserne med deres faste Rente paa 6 pCt. alene belaster Selskabet med en aarlig Renteudgift paa 1.8 Million Kroner. Men den store Forrentningsbyrde til Trods, møder D.F.D.S. dog i Aar op med et rent Nettooverskud paa 6.1 Millioner Kroner, og samtidig med at Selskabet foretager meget betydelige ordinære og ekstraordinære Afskrivninger paa Skibene og paa andre Aktiver, tillader Resultatet, at der deklarerer en Dividende paa 6 pCt. til Aktionærerne.

I tre Aar i Træk, i 1924, 25 og 26 har Det forenede Dampskibs-Selskab maattet afslutte sine Aarsregnskaber, uden at kunne give Aktionærerne noget Udbytte af deres Penge, og under Paavirkning af denne Misère, der af mange er bleven betragtet som ret haabeløs, bl. a. netop paa Grund af Reservefondsbevisernes uhyre Belastning af Regnskabsresultatet, sank Aktiernes Værdi paa et givet Tidspunkt helt ned i Omegnen af Kurs 30. Men efterhaanden fæstnedes sig i de interesserede Kredse Indtrykket af, at D.F.D.S. be fandt sig paa sikker Vej ud af Vanskelighederne. Denne Opfattelses voksende Styrke har man direkte kunnet læse sig til paa Aktiekursens Barometer, som viste en Handelsværdi paa omkring 75 for Aktier i D.F.D.S., allerede før den gunstigere Vurdering fik sin sikre Bekræftelse i den nu udsendte Regnskabsmeddelelse. Først og sidst maa man dog glæde sig over Resultatet for Det forenedes egen Skyld i Betragtning af den Betydning, som dette store danske Selskab har for Forretningen Danmark. Malteserkorset vajer atter frit og stolt over Det forenede Dampskibs-Selskabs Flaade, og dets Skibe gaar under danske Farver til Verdenshavnene som Udsendinge for et dansk Stor-Rederi, der paany har indtaget sin anselige Plads blandt Verdens store og sunde Rederi-Selskaber.

*Nationaltidende*, 29. Febr. 1927.

For første Gang i 4 Aar giver D.F.D.S. Udbytte, og hele Regnskabet viser, at Selskabet har arbejdet med et overordentlig tilfredsstillende Resultat. Efter store Afskrivninger — ca. 800,000 Kr. mere end ifjor — kan Selskabet udbetale et smukt Udbytte og endda overføre et Beløb til næste Aars Regnskab. Selskabet har haft en Række vanskelige Aar, men efter en gennemført Konsoliderings-Politik og under dygtig Ledelse i det hele, synes det nu at have klaret Skærene. Og selvfølgelig maa det hilses med Glæde — og ikke blot af Aktionærerne — at dette vort største Dampskibsselskab, der har en lang og ærefuld Fortid, og som har saa stor Betydning for vort Erhvervsliv i det hele taget, saaledes viser sig at have haft Kraft til at ride Stormene af.

*Berlingske Tidende*, 29. Febr. 1928.

### PLADS FOR RUTEBAADE SOM FOR TRAMPS

Den Kendsgerning, at De i sidste No. af *Fairplay* har refereret til mit Brev til *Times* af 14. Februar, nødsager mig til at sende Dem dette for at gøre Situationen klarere. I *Times* for nævnte Dato var der en udmærket ledende Artikel, der som Udgangspunkt tog Prinsen af Wales' Udnævnelse til *Master of the Merchant Navy and Fishing Fleets*, der imidlertid indeholdt den Paastand, at »uden de store Selskaber, ved Hjælp af hvis Kapital og Foretagsomhed de senere Tidens Handelsflaader er byggede og sat i Fart, vilde der hverken have været Skibe, Sø-mænd eller noget maritimt Rige«. Denne Sætning var udeladt i *Times*' Gengivelse af mit Brev, hvilket selvfølgelig ændrede Meningen af det, jeg havde skrevet.

Det er sikkert forkert at sige, at der ikke vilde have været Skibe, Sø-mænd eller noget maritimt Rige, hvis de store Selskaber ikke havde eksisteret. Jeg fandt det ønskeligt, at Offentligheden ikke skulde faa et falskt Indtryk med Hensyn til den Rolle, almindelige Fragtdampere havde spillet ved Opbygningen af vor Handelsflaade.

Det er maaske umuligt at angive nøjagtigt Forholdet mellem Rutebaads-Tonnage og Tramp-Tonnage i Øjeblikket, men de, der er fortrolige med Skibsfart, vil være enige om, at vor maritime Overlegenhed skyldes Generationer af Skibsrederes Foretagsomhed, Dygtighed og Mod. Alle maa erkende de Forandringer, der har fundet Sted, og at Verdenshandelen ikke vilde kunne drives uden Ruteselskaberne med de store Kapitaler. Som Følge af Verdens stadig voksende Fornødenheder vil der imidlertid antagelig stadig være Plads aaavel for Rutebaade som for Tramps.

Hvorvidt Tramp-Tonnagen for Tiden kan anses for at være vor Handelsflaades Rygrad kan der strides om, men under alle Omstændigheder støttes det Synspunkt, jeg fremsatte, at Ødelæggelsen af den lille Skibsreder ved de store Rute-Selskaber af en saa stor Autoritet som Mr. K. D. Holt, der jo er en meget fremragende Reder for Rutebaade, idet han nylig udtalte, at han ønskede at se ikke et lille Antal store Rederier, men et stort Antal mindre, da dette skabte flere Mænd af Karakter og Foretagsomhed end Tilfældet var, hvis Handelen koncentreredes paa faa Hænder, og han beklagede den Tendens, der gjorde sig gældende til Dannelsen af store Sammenslutninger, som undertiden blev omtrent som Regerings-Departementer.

Idet denne Tendens erkendes, er det dog nogen Trøst for den mindre Skibsreder, at Tendenser aldrig resulterer i fuld Gennemførelse.

*Fairplay*, 1. Marts 1928.

*Howard Houlder.*

# DAMPKIBSSELSKABET „NORDEN“

SELSKABETS STATUS DEN 31. DECEMBER 1927.

AKTIVER.							PASSIVER.		Kr.
Bygge- Aar	Tons d. w.	Reg. Br.	Reg. Netto	Oprindelig Kapital	Nedskrevet til				
Nordkap	1896	5840	3582	2254	645,000	100,000.00	Aktiekapital	7,600,000.00	
Nordfarer	1898	6450	3851	2355	785,000	130,000.00	Prioritets-Konto	110,000.00	
Nordhavet	1898	5300	3355	2084	640,000	101,300.00	Reserve- og Fornyelsesfondet:		
Nordstjernen	1903	3800	2130	1338	548,000	245,000.00	Saldo fra forrige Aar	7,535,193.28	
Nordamerika	1905	4770	2647	1685	598,000	340,000.00	÷ Klassifikationer og Tab ved		
Norden	1909	4717	2529	1564	590,000	370,000.00	Havarier	480,000.00	
Nordlys	1916	6800	3718	2307	1,198,500	650,000.00		7,055,193.28	
Nordbo	1923	8250	4465	2730	2,921,700	1,550,000.00	Henlagt i indeværende Aar	585,000.00	
M. C. Holm	1924	5000	2813	1648	1,305,700	1,075,000.00		7,640,193.28	
Nordhval	1924	8200	4473	2736	3,008,200	1,850,000.00	÷ afskrevet paa Skibene	1,000,000.00	
Nordpol	1926	9000	5886	3658	3,099,809	2,200,000.00		6,640,193.28	
Rolf	1903	3070	1916	1202			+ Kursopgang paa Fonds- og		
Niels R. Finsen	1904	3070	1839	1138	8,500,000	655,000.00	Aktie-Konto	180,217.75	
Phønix	1916	3600	1894	1145				6,820,411.03	
Kotonia	1906	4060	2624	1668	1,445,000	400,000.00	+ Overført fra Henlæggelse til		
Sarmatia	1901	3750	2350	1460			Skat m. m.	1,000,000.00	
						9,666,300.00			7,820,411.03
÷ afskrevet						1,000,000.00	Henlagt til Skat m. m.: Saldo fra		
						8,666,300.00	forrige Aar	2,536,644.16	
Kapital-Konto for Ejendommen Amaliegade 49							÷ Overført til Reserve- og Forny-		
og Toldbodvej 48: Saldo						145,783.26	elsesfondet	1,000,000.00	
÷ afskrevet 5 pCt. af 323,962.80						16,198.14			1,536,644.16
						129,585.12	Diverse Kreditorer		2,822,541.51
Diverse Debitorer						358,278.06	Uhævet Udbytte for 1926		6,400.00
Fonds- og Aktie-Konto						6,364,065.00	Udbytte for 1927		760,000.00
Indestaaende i inden- og udenlandske Banker						5,127,438.81	Overført til næste Aar		69,336.88
Kassebeholdning						79,666.59			
						20,725,333.58			20,725,333.58

København, den 31. December 1927.

J. V. MØLDRUP. VALD. PAULSEN. H. SONNE. C. F. MAEGAARD. H. V. PETERSEN. BJ. STEPHENSEN.  
E. FALK-JENSEN. P. O. A. ANDERSEN. VILHELM NIELSEN. P. BROWN JUN. & CO.

Selskabets Regnskab er af os revideret og fundet rigtigt, og ovenstaaende Uddrag er overensstemmende med Selskabets Bøger.  
JOH. JØRGENSEN. L. MORITZ.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Prøvetur med m.s. »Anna Mærsk«

Med Motortankskibet »Anna Mærsk« afholdt Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller en to Dages Prøvefart i Kattegat og Store Belt den 1. og 2. Marts.

M/S »Anna Mærsk«s Dimensioner er følgende:  
Længde over all ..... 411'—6"  
Længde mellem Perpendikulærene ..... 390'—0"  
Bredde moulded ..... 53'—6"  
Dybde moulded ..... 31'—3½"  
Dybgang til Sommerfribord ..... 25'—6"  
Dertil svarende Dødvægt ..... 8110 Tons

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping Klasse + 100. A. 1. som Tankskib efter Foster Kings System med 2 Langskibsskoder, der strækker sig gennem alle Lasttanke, og der findes foran Pumperummet 4 Hovedtanke og 4 Sidetanke og agten for Pumperummet ligeledes 4 Hovedtanke og 4 Sidetanke. Det har et gennemgaaende Hoveddæk samt Bak, Bro og Hytte. Over alle Hovedtankene gaar en Trunk 18'—0" × 4'—9" høj fra Bak til Hytte. Paa Broen findes Dækshuse med Apterling for Kaptajn, Dæksofficerer, Doktor, Telegrafist, Lods, Hovmester samt Hospital, hvorimod Maskinofficerer og Mandskab har deres Apterling agter paa og under Hyttedækket.

Skibet er udstyret med elektrisk Lys over alt, med traadløs Telegraf med særlig Nødsenderstation agter, Radiopejlapparat, Fryseanlæg for Proviant, elektrisk Opvarmning og iøvrigt alt, hvad der hører med til en første Klasses Tanker.

Til Betjening af Lasttankene er der i Pumperummet midtskibs installeret 2 Hayward-Tyler Duplex Lastoliepumper med en samlet Kapacitet af ca. 600 Tons; disse faar Damp fra et Kedelanlæg agter i Maskinrummet paa to enkeltendede Scotch Kedler paa tilsammen 2225 Kv. indrettet til Oliefyring.

Kedlerne leverer ligeledes Damp til Ankerspil, Spil ved Lugen til Torlastrummet foran for Olietankene samt Forhalingspillet agter, hvorimod Styremaskinen er helt elektrisk af Thomas B. Thrings Fabrikat.

Maskinen, der er anbragt agter, er et enkeltskruet Dieselmotoranlæg paa 3000 IHK. af Burmeister & Wains firetakts, enkeltvirkende, tryksmurte, direkte reversible Kryds-hovedtype 6300—S med 6 Cylindre. Cylinderdimensionen er 740 mm, Slaglængden 1500 mm.

Paa Prøveturens første Dag foretoges alle tekniske Prøver saavel med Skib som Maskineri, ligesom der blev korrigeret Kompasser og Radiopejlapparat, hvorefter Skibet gik til Ankers paa Kerteminde Red, hvor dets Tanke blev fyldt for Afholdelse af Fartsprøve. Denne fandt Sted den følgende Dag og her opnaedes en Fart af 12,37 Mil.

I Prøveturen deltog Rederiets Chefinspektør O. Mærsk-Møller; endvidere Inspektør Ørbech fra Lloyds, Direktør Blache og Underdirektør Poul Hansen fra Burmeister & Wain, Statens Skibstilsyn og en Del Gæster.

Ved Prøveturens Afslutning blev Skibet overtaget af Rederiet og afgik umiddelbart derefter paa sin første Rejse.

### Stabelafløbning

Lørdag den 25. Februar Kl. 1½ Eftm. foregik paa Nakskov Skibsværft Stabelafløbningen af Tankmotor-skibet »Hilda Knudsen« til det norske Rederi Knut Knutson, O. A. S., Haugesund.

Skibets Hoveddimensioner er: Største Længde 488' 6" Længde mellem Perpendikulærene 470' 0", Bredde paa Spant 64' 3", Dybde til Hoveddæk 35' 4".

Det faar en Lastevne af ca. 13,000 Tons ved en Dybgang af ca. 27' 0". Det er bygget efter Isherwood's Langskibs Spantesystem til Lloyd's Registers højeste Klasse. Lastrummene bestaar af 20 Højtanke og 10 Sommertanke, som er udstyret med svære Rørledninger til Ind- og Udtagning af Olien.

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

Nakskov Skibsværft har tidligere bygget det 13,000 Tons Tankmotorskib »Ida Knudsen« til samme Rederi.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et 11,000 Tons Tankmotorskib til Klaveness Dampskibsaktieselskab, Oslo.

# REGISTER

## TIL

# DANSK SØFARTS TIDENDE

1. JANUAR—31. DECEMBER 1927

	Side		Side
Aaret der svandt .....	23		
Aarhus Havn igen .....	427, 492	Fagforeningsvæsenets Meningsløsheder .....	303, 515
Aarsberetning for 1926, Dansk Dampskibsrederiforening	343	Faste Fragtrater for de smaa Sejlskibe .....	483
Aarsudbytter .....	110, 140, 142, 174, 188	Finske Isafgifter .....	203
Aktionær eller Spekulant .....	187	Flaadning af Tømmer i aaben Sø .....	633
Alien Seaman Act of 1926 .....	527	Forlisstatistik for 1926 .....	503
Amerikansk Discrimination .....	107	Forurening af territoriale Farvande .....	594
Amerikas Handelsflaade .....	73	Fotografiet som Bevis .....	90
Amerikas Sømandslovgivning .....	156	Fragtforskud, Kurs og Assurancepræmie ved .....	564
Arbejderforsikring i Portugal .....	531	Fragtindtægt 1926, danske Handelsflaade .....	231
Arbejderorganisationernes Ansvar for Overliggedags penge .....	619	Fragtratetallet 15, 72, 140, 202, 276, 332, 389, 456, 494, 554, 616, 668	494, 554, 616, 668
Arbejdsbureauet i Genève .....	491	Franske Værftindustri i Vanskeligheder .....	175
Arbejdsforholdene i australske Havne .....	109	Frugtfarten paa Spanien .....	633, 643
Australien, Fagforeningstyranni .....	515		
Australian Grain Charter .....	347	Georg Stage .....	217
Australsk Indførselsforbud .....	593, 683		
Australien, Skibsafgifter .....	543	Hamburg og København, Kajpakhuse .....	287
Australien, Skibsfarten paa .....	541	Havneafgifter i Hamburg og Cuxhafen .....	528
Australske Stats-Handelsflaade .....	667	Havneafgifterne i Provinsen 31, 199, 215, 231, 399, 415, 427, 515, 540, 615, 707, 719	427, 515, 540, 615, 707, 719
		Havne og Børsusancer i Tallinn .....	260
Ballastrejse eller Kullast .....	332	Havnelodders Forsømmelse, Hamburg ikke ansvarlig ..	93
Baltcon-Cerlepartiet .....	710	Havneudgifterne i Spanien .....	400
Befragtning til danske Havne .....	433	Havneusancer i Leningrad .....	630
Bemandingsskalaen .....	371, 387	Hollands Skibsfart .....	289
Bemandingsskalaen i Nogle .....	679	Hyreforholdene .....	24, 139
Beskyttelse af Fiskeredskaber .....	471	Hyresag for Højesteret .....	97
Betaling for Hjælp i Havsnød .....	615, 707	Høj Dækslast .....	493
Borgerligt Samarbejde .....	87		
Britisk Rederivirksomhed .....	25	Internationale Skibsfarts Konventioner .....	125, 187, 359
Bunkerkul i Genova .....	347	Isobservation fra Flyvemaskiner .....	643, 655
Burmeister overtager Flydedokken .....	141	Italiens Handelsflaade .....	555
		Italienske Dampskibsselskabers Sammenslutning .....	345
Canadas Eksport af Bacon .....	125		
Charterers Agents .....	447	Jordnødlaster .....	681, 720
Damp- og Dieselmotor .....	25, 71, 173	Kainitcerteparti .....	64
Danmarks Handel over Hamburgs Havn .....	581	Kanalen ved Korinth .....	492
Danmarks hurtigste Motorbaad .....	519	Karahavet, Besejling af .....	508
Danmarks Skibsfart i 1926 .....	3, 231, 699	»Kendtmand« i danske Farvande .....	349, 432, 515
Danske Handelsflaadens Fragtfart i 1926 .....	699	Kiel-Kanalen .....	496
Danske Handelsaadens Fragtindtægt i 1926 .....	231	Konkurrencedygtighed .....	455
Dansk-japansk Traktat om Rederivirksomhed .....	709	Konstantinopels Havn .....	553
Dansk Motorskonnert sprunget i Luften .....	468, 480	Konsulatafgifter .....	156
Dansk Lloyd .....	418	Kulimporten fra Polen .....	697
Dansk-Norsk Dampskibsselskab .....	455, 503, 564	Kulafskibning i Danzig .....	251
Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund .....	416	København og Hamburg .....	527, 539, 563, 606
Dansk Sejlskibs-Rederiforenings Beretning for 1926 ..	457	Københavns Havn .....	627
Danske Sejlskibsrederi .....	129		
Dansk Sejlskibs-Rederiforening for mindre Skibe .....	108	Landsretsdom i et Losningspørgsmaal .....	304
Dansk Sejlskibs-Rederiforenings Generalforsamling ..	448	Lappegrund Fyrskib .....	480
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club .....	529	Lastelinje-Bestemmelser i Østersøfart .....	667
Danske Skibsførerforening .....	172	Lastning i Australien .....	592
Danske Stats-Isbrydere .....	145	Laws of Storms .....	444
Dansk-spanske Traktatforhandlinger .....	275	Leningrads Havn .....	720
Desertører, effektiv Straf .....	39, 527	Letlands Skibsfart .....	516
D. F. D. S.s Regnskab .....	171	Letters of Indemnity .....	479
Dokanlæg i Frankrig .....	171	Lloyds Forlisstatistik .....	563, 656
»Dronning Alexandrine« .....	390	Lloyds Register Book 1927—28 .....	445
Dybdemaalere, nyt dansk Patent .....	684	Lødsforholdene i Aarhus .....	679
Dækslast, høj .....	493	Lødslønninger .....	428
Dæklasts Højde, finske Bestemmelser .....	250	Lødsning i Finland .....	456
		Lødstakster i Australien .....	362
Eksportkrediten .....	55, 71	Lødstakster i Helsingfors Havneomraade .....	696
Eksporten til England .....	187		

	Side		Side
Losning i Rotterdam .....	616	Skibsfarten paa Gdynia ..	216, 234, 288, 360, 578, 606, 670
Losning med eget Mandskab .....	305	Skibsfarten paa Portugal .....	217
Losningsgodtgørelse for Kul etc. i danske Havne ....	90	Skibsfarten paa Reval i 1926 .....	110
Lugerne i moderne Skibe .....	657	Skibsfarten paa Rotterdam 132, 218, 262, 321, 360, 376,	
Lægekonsultation pr. Traadløs .....	682	389, 430, 456, 492, 494, 528, 552, 604, 644, 659, 708, 721	
Lønninger om Bord .....	467	Skibsfarten U. S. A.—Skandinavien .....	455, 467
<b>Magnetiske Forstyrrelser i Østersøen .....</b>	<b>216</b>	Skibsføreres Erhvervsskat .....	680
Memels Havn, Udviklingen under lithauisk Herredømme .....	31	Skibshypotekbank .....	123
Moderne Clipper .....	205	Skibsmaaling .....	26, 41, 89
Motorskibe, ny Type .....	371	Skibsprovantering i rumænske Havne .....	56
Motorskib mod Dampskib .....	415, 427	Soviets Skibsbygning forsinket .....	171
Navigationsskolerne, Adgangen til .....	531	Spanske Afgifter .....	99, 493
Nordiske Landes Handelsflaader .....	40, 74, 417	Spanske Frugtbefragtere .....	288
Nordiske Navigatorer .....	540	Spanske Havneudvidelser .....	468
Norges Handelsflaade i 1926 .....	28	Spanske Toldregulativer .....	317
Norges Skibsbygningsindustri .....	429	Statslaan og Statssubventioner .....	123
Norges Skibshypotekbank .....	374	Statsskibsfarten .....	480
Nybygninger til D. F. D. S. ....	707	Statstøtte til Sejlskibene ....	216, 350, 362, 419, 667, 679
Ny Type af Motorskibe .....	371	Statstøtte til Spaniens Skibsfart .....	427, 467, 482
<b>Ophugning af gammel Tonnage .....</b>	<b>603, 695</b>	Statssubvention til Skibsfart og Skibsbygning .....	276
Oplægningerne .....	140, 177, 190, 205 719	Suezkanalen, Nedsættelse af Taksterne .....	722
8-Timers Dagen om Bord .....	88, 359, 551	Sundhedspas i U. S. A.'s Havne .....	507
Overenskomst med Styrmandene .....	563, 575	Svensk Dampskibslinje Leningrad—New York ....	619
Overenskomst med Styrmandene og Maskinmestre ..	575	Svenske Handelsflaades Bruttoindtægt i 1926 ..	401, 516
<b>Passagertrafikken over Atlanterhavet .....</b>	<b>109</b>	Svenske Rederilaan .....	401, 551
Pensionsforsikringsanstalten .....	418	Svenske Statsbryders Virksomhed .....	647
Polens Kuleksport .....	108, 142, 516, 542, 564, 616, 668	Svensk Østasiatisk Kompagni .....	505
Polske Kul over Danzig 61, 142, 362, 388, 458, 494, 580,		Søfartskonferencen i Amsterdam .....	479
606, 656, 722		Søfartsteknisk Konference .....	173
Polske Kul over Gdynia ....	41, 57, 444, 506, 554, 606, 670	Søfyrbøderne .....	503, 527
Polens Kulindustri .....	124, 577	Sømandsuddannelsen .....	157, 189
Portugal, Afgifter i Guld .....	333	Sø- og Handelsretsdom .....	13, 130, 232, 554
Portugisisk Discrimination .....	504	Sønøring og Navigationsundervisning .....	400
<b>Radioen og Sikkerheden til Søs .....</b>	<b>681</b>	Sørøvere i Kina .....	158
Radioforb. mellem Skib og Land ved korte Bølger	459	Tankbaadene, gode Tider for .....	159, 172
Radiokonferencen i Washington .....	671	Tilbagebetaling af Skat .....	443
Radio i Navigationens Tjeneste .....	126, 316, 345, 681	Tonnageafgiften i Dunkerque .....	670
Radio i russiske Farvande, Handesiskibes Benyttelse af .....	316	Tonnageafgiften i Kina .....	494, 528, 578
Randers Havn .....	551, 563, 575	Tonnage søsat hvert Aar i Perioden 1893—1926 ....	93
Redningsvæsenets Administration .....	627	Traadløs Telegrafs Benyttelse i spanske Havne ..	400
Redningsvæsenets Virksomhed 1926—27 .....	433	Traadløs Telegrafs Betjening om Bord .....	345
Rederilaanefond, finsk .....	607	Traadløs Telefon i Hvalfangere .....	94
Rederilaanefond, svensk .....	551	Trafikken paa Amsterdam i 1926 .....	95
Rederivirksomhed før og nu .....	655	Trafikken paa Dordrecht i 1926 .....	92
Responsa .....	261, 594, 685	Trafikken gennem Panamakanalen .....	708
Rusland, Befragtningsforhold .....	30	Trafikken i Kiel Kanalen 1926 .....	132, 372
Russiske Ordre .....	107	Trafikken i Oslo Fjord .....	484
Rutefarten paa Østen .....	130	Trafikken over Broerne .....	707
Rønne Havn .....	427	Trafikken paa Stockholm, Gøteborg og Malmø ....	161
<b>Saltfarten Cadiz—New Foundland .....</b>	<b>251, 495</b>	Tunis, Skibsafgifter .....	109
Sammenslutning i den tyske Værftsindustri .....	101	Tysk Fusion af Skibsværfter .....	594
Siams Handel og Skibsfart .....	74	Tysk Søretsdom .....	131
Sikkerheden til Søs .....	469	<b>Uddannelsen til Søs .....</b>	<b>443</b>
Skandinavien-Amerikalinjen .....	391	Udlændinges Adgang til Sverige .....	172
Skibsafgifterne i Australien .....	565	Udlændinges Adgang til hollandsk Indien .....	595
Skibsafgifterne i Portugal .....	528, 551, 680, 719	Udsigterne for Trampfarten .....	315
Skibsbygningen i 1926 .....	55	U. S. A.'s Handelsflaade .....	124
Skibsdampmaskiner og Lavtryks-Dampmaskiner ....	89	<b>Vejning af Træmasseballer .....</b>	<b>645</b>
Skibsfarten paa danske Havne Oktober Kvartal 1926	233	Verdens Skibsbygning stigende .....	39, 430
Skibsfarten paa danske Havne i 1. Kvartal 1927 ..	402	Verdensskibsbygningen i 1. Kvartal 1927 .....	247
Skibsfarten paa danske Havne i April Kvartal 1927	577	Verdensskibsbygningen i 3. Kvartal 1927 .....	591
Skibsfarten paa danske Havne i Juli Kvartal 1927 ..	710	Verdenstonnagen .....	57
Skibsfarten paa Danzig i 1926 .....	248	Vintersejlsads paa Estland .....	58
Skibsfarten paa Danzig 264, 291, 363, 374, 468, 496,		Vintersejlsadsen paa Leningrad .....	60
553, 595, 659, 722		Vintertrafikken paa Finland .....	9, 13, 628
		Visering i finske Havne af Manifeste til Spanien ..	607
		<b>Ø. K.'s Aarsberetning .....</b>	<b>155</b>
		Økonomiske Dampmaskiner .....	591
		Økonomiske Stilling ved Aarsskiftet .....	42



## POLENS KULEKSPORT

Den polske Regering har afsluttet Kontrakt med forskellige øvreschlesiske Kulmineforetagender om Leje af Kajplads paa en af Kajerne i Havnen i Gdynia. Det drejer sig om Firmaerne »Progress«, der skal have lejet 225 m Kaj, »Skarboferm«, der skal have taget 200 m, og »Giesche Erben«, der skal have sluttet Kontrakt om 100 m Kaj.

Efter hvad der meddeles forudsættes det i Kontrakterne, at de paagældende Firmaer for egen Regning installerer de nødvendige Kraner, der efter Udløbet af Kontrakterne bliver Regeringens Ejendom. Man regner med, at der efter Foretagelsen af nævnte Installationer vil kunne indlades indtil 500000 Tons Kul maanedligt.

### DØDSFALD

En af Marstals og dansk Sejlskibsfarts Førstemænd, Skibsreder, Kaptajn Claus Rasmussen, Ommel ved Marstal, er død.

Som ungt Menneske fo'r han med Marstalskibene og blev i en ung Alder Føreren af Marstalskonnerterne »Irene« og senere af Barkskibet »Habil«. Senere blev Kaptajn Rasmussen Fører af *Vendila's* Damper »H. C. Andersen«, indtil han for en halv Snes Aar siden gik i Land. Han blev paa sin Fødeø, der havde hele hans Interesse, og var Reder for 3mst. Skonnerterne »Alf« og »Astræa«, samtidig med at han de sidste Aar var Bestyrer af Sydfyns ny Diskontobank's Marstal Afdeling.

## POSITIONSLISTE PR. 5. MARTS 1928

### MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

**A**  
 s.s. *A. P. Bernstoff*, Jacobsen, i Dok i Helsingør fra 5.3.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Kbhvn. 20.1.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, *Hjort*, i Timecharter paa Amerika.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Algiers 3.3. til Djidjelli.  
 s.s. *Alfred Hage*, ank. Aarhus 3.3.  
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Lissabon 5.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Amalienborg*, Møllerup, afg. Hampton Road 1.3.  
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, ank. Nakskov 22.2.  
 s.s. *Aneberg*, afg. Newport News 3.3.  
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Las Palmas 3.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Cardiff 25.2. til Buenos Aires.  
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Portland 5.3. til St. John N. B.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Honkong 3.3. til Shanghai.  
 s.s. *Askø*, Petersen, afg. Methil 22.2. til Genoa.  
 m.s. *Astoria*, Belding, pass. Panama 28.2.  
 s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Marseilles 3.3. til Trapani.  
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. Hongkong 28.2.  
 s.s. *Azel*, Kanstrup, oplagt.

**B**  
 s.s. *Beira*, Kjær, afg. Palermo 2.3. til Valencia.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.  
 s.s. *Bergenhuis*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Burntisland 4.3.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. København 4.3.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, oplagt.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Windau 3.3.  
 s.s. *Bolivia*, Prah, ank. New York 28.2.  
 s.s. *Bornholm*, Nielsen afg. Reykjavik 4.3.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Danzig 4.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Oran 1.3. til Hamburg.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Santos 2.3. til Rio.  
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Durban 4.3.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Sluiskil 5.3. til Blyth.  
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Ceuta 5.3. til Melilla.

## Bekendtgørelse.

### Aktieselskabet Dampskibsselskabet Heimdal.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Onsdag d. 14de Marts d. A. Kl. 3 Eftm. i København i Dansk Dampskibsrederiforenings Bygning, Amaliegade 33.

Forhandlingsgenstandene er:

- 1) Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1927, samt Fastsættelse af Udbytte.
- 3) Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Uddrag af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor daglig mellem Kl. 11—1 fra den 6te Marts til den 10nde Marts incl. imod Opgivelse af Numre for de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændehaber lydende Aktier.

P. B. V.  
Martin Carl.

### OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne viser ogsaa for denne Uge en lille Opgang, idet de den 6. ds. androg 53 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 64,069 Tons, hvortil svarer 98,253 Tons d.w. For en Uge siden var de tilsvarende Tal 51 Skibe, 62,350 Bruttotons og 95,631 Tons d.w.

s.s. *Brynild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. Freeport 2.3.

**C**  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Thomsen, ank. Esbjerg 5.3.  
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Vanconver 29.2.  
 s.s. *Christian*, Simonsen, afg. Paulsboro 29.2. til Nyborg.  
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, afg. Cardiff 3.3.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Sulina 5.3.  
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Dakar 1.3. til Bordeaux.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Sunderland 3.3.

**D**  
 s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Spalato 29.2.  
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. London 29.2.  
 s.s. *Danevirke*, Stage, oplagt.  
 s.s. *Dania*, Kolster, i Dok i Helsingør sid. 14.2.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Fremantle 25.2. til Aden.  
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, afg. Durban 16.2.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 5.3. til Königsberg.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

**E**  
 s.s. *E. M. Dalgas*, oplagt.  
 s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Marseilles 5.3. til Tarragona.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Antwerpen 4.3.  
 s.s. *Elite*, Schmidt, ank. West Afrika 27.2.  
 s.s. *Ella*, Zum Vohrde, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Gøteborg 3.3.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Canakry 22.2.  
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Tyne 3.3.  
 s.s. *Erik Boye*, ank. Dakar 19.2.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6. Marts 1928.

London	18,21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Madrid	63,15
New York	373,75	Amsterdam	150,45
Berlin	89,35	Stockholm	100,30
Paris	14,80	Oslo	99,55
Antwerpen	52,15*)	Helsingfors	9,43
Zürich	72,00	Prag	11,10
Rom	19,90	Wien	52,75

\*) Nv Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fres.

### A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder. Scott's og Watkins'

#### HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaende Ruter til de vigtigste Havne paa Jorden



s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Bordeaux 4.3.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. St. John N. F. 19.2.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen ank. Danzig 4.3  
 s.s. *Expres*, Aggerholm, Kbhvn.-Horsens Ruten.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Colombo 3.3. til Penang.  
 s.s. *Fano*, Michelsen, oplagt.  
 s.s. *Feddy*, Møllhassen, oplagt.  
 s.s. *Fiona*, Possell, Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, pass. Sort Said 2.3. p. R. t. Genoa.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. New Orleans 16.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Kbhvn. 1.3.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Progreso 20.2.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 29.2.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Mobile 4.3.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Petersen, i Timecharter paa U. S. A.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Nordenham 16.2 til Norfolk VA.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 27.2.

## H

s.s. *H. Pontoppidan*, pass. Gibraltar 3.3.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 5.3. til Danzig.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Reval 4.3.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. St. Kitts 24.2.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Aalesund 5.3.  
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Algier 3.3.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.

s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 4.3.  
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Port Gentil 29.2.  
 s.s. *Hindsholm*, Bastholm, afg. Swansea 3.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 29.2. til Manchester  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, oplagt.  
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. New Orleans 24.2.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dunkirk 3.3. til Barry.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. West Afrika 1.3. til Bordeaux.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Panamakanalen 5.3.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Oslo 6.3. til Boston.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, oplagt.  
 m.s. *Java*, Hjernum, afg. Chimwantao 2.3. til Shanghai.  
 s.s. *Jeling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
 s.s. *Jolantha*, Andersen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.2.  
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Barbados 3.3. til St. John.  
 s.s. *Junghoved*, Clausen, ank. Cape Town 4.3.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Antwerpen 3.3.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 5.3.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 3.3.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Beaumont 3.3.  
 s.s. *Kina*, Heisterberg, afg. Port Said 29.2  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i Dok i Helsingør siden 2.3.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## ASSENS

## KØBENHAVN

**ALFRED LARSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**  
 TELGR.-ADR. „SHIPPING“ -- STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
 PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

**ALFRED CHRISTENSEN**  
 Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390  
*Dampskibsreder*  
*Dampskibs- og Havariagent*  
*Befragtningsforretning*

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**  
 (H. MUNCH'S EFTFL.)  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 (SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)  
 HAVNEVEJ 40  
 Telefon Nr. 166 **HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«  
 ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET  
**“MYREN”**  
 KØBENHAVN  
 Korreponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmøld"  
 Amaliegade 38

## KOLDING

## NØRRESUNDBY

**A. GJØRDING**  
 KOLDING  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
 BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPÉDITION -:- ASSURANCE  
 AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
 TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

**N. C. BACH**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
 NØRRE-SUNDBY  
 Telefon 1047 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

## KORSØR

## SAXKJØBING

**P. JØRGENSEN & CO.**  
 (ETABLERET 1867)  
 EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**KORSØR**  
 Telefoner: Provins Nr. 6 - 16 - 68 Telegram Adresse:  
 Statstelefon Nr. 11 »JØRGENSEN«

**HOLGER KRISTIANSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 DAMP- & SÆJLSKIBSBEFRAGTNING  
**SAXKJØBING**  
 DANMARK  
 TELEFON Nr. 184 & 302 TELEGRAM-ADR.:  
 „SKIBSMÆGLEREN“

s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, pass. Vigo 2.3. p. R. t. Antwerpen.  
 s.s. *Knud*, Clemmesen, afg. Struer 6.3. til Lemvig.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Dok i Frederikshavn siden 2.3.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Fernando Noronha 2.3.  
 m.s. *København*, Andersen, ank. København 22.2.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Colombo 5.3. til Suez.  
 s.s. *Lars Kruse*, ank. Hamburg 28.2.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Cardiff 23.2.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Susa 2.3.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Ruteart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Lissabon 6.3.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, afg. Halifax 4.3. til New York.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Kbhvn. 22.2.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Barry 13.2. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Block, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Bordeaux 3.3.  
 s.s. *Maine*, Nielsen, afg. Grecker 4.2. til Baltimore.  
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Kbhvn. 24.2.  
 s.s. *Manø*, Huusum, afg. Seaham 24.2. til Algiers.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Macoris 19.2.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Tyne 24.2. til Catania.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Kalmar. 5.3.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Kbhvn. 5.3.  
 m.s. *Meonia*, Topp, ank. Kbhvn. 4.3.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11. 27.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Lund, afg. Lissabon 5.3. til Oporto.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

## N

s.s. *N. F. Højding*, oplagt.  
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Kalmar 4.3.  
 s.s. *Nevada*, ank. La Plata 22.2.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Dakar 22.2.

## O

s.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Rotterdam 28.2.  
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Hampton Roads 28.2.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 1.3. til New York.

## P

s.s. *P. Madsen*, afg. Afrika 29.2.  
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Liverpool 1.3.  
 m.s. *Panama*, Væring, afg. Brisbane 16.2. til Vancouver.  
 s.s. *Parana*, Broner, afg. Capetown 26.2.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 28.2.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfelt, afg. Nordenham 23.2. til Pensacola.  
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Cape Town 27.2.  
 s.s. *Phønix*, i Ruteart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, pass. Monrovia 29.2. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Polonia*, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, oplagt.

## R

s.s. *Rhøne*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.

s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Kbhvn. 27.2.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Palermo 1.3.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Christensen, afg. Thisted 3.3. til Ghent.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, ank. Baton Rouge 1.3.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Sunderland 5.3.  
 s.s. *Seine*, Bellec, ank. Riga 3.3.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Hamburg 3.3.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Hull 3.3.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Aalborg 3.3.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Monrovia 24.2.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Blyth 2.3.  
 s.s. *Skaane*, Kyhl, afg. Danzig 3.3.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Waterford 3.3.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 28.2.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Villa Real 3.3.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Torrevieja 24.2.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, pass. København 4.3.  
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Havanna 29.2. til Tuxpan.  
 s.s. *Stegelborg*, Harming, ank. Danzig 3.3.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Galveston 3.3.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 5.3. til Odense.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Odense 4.3.  
 s.s. *Svend Pii*, pass. Las Palmas 3.3.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Baltimore 2.3.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, St. Vincent 29.2.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *T. M. Werner*, oplagt.  
 s.s. *Taarborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, ank. Danzig 3.3.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Yokohama 2.3.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Galveston 29.2.  
 s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 5.3. til Dunkirk.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 24.2. til Neapel.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Azorerne 24.2. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Danzig 2.3.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Liverpool 29.2.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 4.3.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 3.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. Hampton Roads 1.3.

## V

s.s. *Vega*, Holm, afg. Alexandria 2.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Gdynia 6.3.  
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Cardiff 2.3.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Oslo 3.3.  
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.  
 s.s. *Viborg*, Dissing-Larsen, afg. Cienfuegos 1.3.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 5.3.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 2.3.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Oran 4.3.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 5. MARTS 1928

3/m. Sk. *Galathea*, Jensen, ank. Fowey 1.3.  
 3/m. Sk. *Hans*, Christensen, afg. Setubal 25.2. til Trelleborg.  
 3/m. Sk. *Haabet*, Madsen, afg. Ebeltoft 3.3. til Marstal.  
 3/m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, afg. Langesund 27.2.  
 3/m. Sk. *Meta*, Christoffersen, afg. Langesund 3.3.

3/m. Sk. *Nathalia*, Groth, afg. Aberdeen 3.3.  
 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Setubal 2.3.  
 3/m. Sk. *Albert*, Clausen, ank. Malaga 1.3.  
 3/m. Sk. *Elisabeth*, Raahauge, afg. Hadsund 3.3. til Marstal.  
 3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Setubal 1.3.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer i Bristol Kanalen  
**MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED**  
 DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

CARDIFF  
 BARRY  
 NEWPORT  
 AVONMOUTH

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**  
 Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26-KØBENHAVN K.

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:  
 Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: **THE MARITIME AGENCY, LTD.**  
 Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »NESEVO«.  
 Telf. Central 1504.

**S. H. OHLSEN & CO.**

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

LLOYDS AGENTER, SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER  
**BUNKERS**

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

Telefoner { Grimsby No. 621  
 { Immingham No. 31

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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. Cham-  
 bers,  
 Exchange Street . . Sheffield

**JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.**

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. 5 S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.  
 GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

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

110, FENCHUCH STREET, LONDON E C. 3

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

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, **LISSABON** TELGR.: »KNUDSEN«

**KARL BRESEMANN**

SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT  
 BUNKERKUL-LEVERANDØR

STEVEDOR

**STETTIN**

Telegram Adr. »BREMAKA«

**WILTON'S**

**ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
 OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
 KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

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

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 T.	
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 500 Fods Længde

TELEGR. ADR.: TELEFON-NR.:

„WILTON, ROTTERDAM“ 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE**

**HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR. ADR.: „ALFMUNT“

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

**THE MARITIME AGENCY Ltd.**

Telf.: Central 1504 & 10687,

AMALIEGADE 35 — KØBENHAVN K.

Telegram-Adr. "NESEVO"

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE OG OVERSØISKE KULEXPORTRØRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE OVER HELE VERDEN

KONTRAHENTER FOR STEVEDORING — PROVIANT — STORES OG TUBBOATS

**HANS SVENNINGSSEN & ADOLF CARL**

TELEGRAM-ADRESSE:

„STEAMBROKER, KØBENHAVN“

AMALIEGADE 33

CODER:

WATKINS · SCOTT'S 10TH EDITION  
 THE BOE CODE

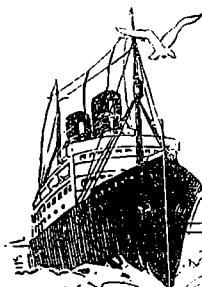
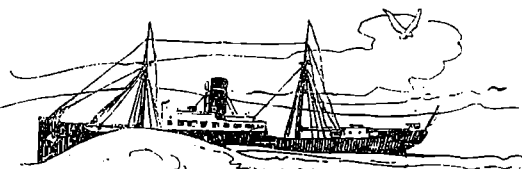
KØBENHAVN K.

REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BP BRITISK PRODUKT BP



## FUEL & DIESEL OIL

BUNKERSTATION I FRIHAVNEN

Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

Amaliegade 22. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

BUNKER ENTREPRENØRER

FØR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FØR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,  
LONDON E.C.3.

FILIALER:

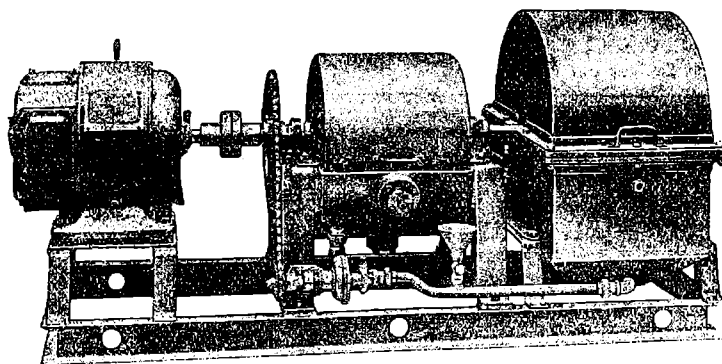
	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} Lamberte
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.....	} Lambrose, Newcastle.
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} Lamberte
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

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

# GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF A/S ATLAS KØBENHAVN L.



**DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIAANT**  
DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD  
OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAAVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:  
Glent & Co., København.

SVERIGE:  
Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:  
A/S Mejeribureauet, Oslo.

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
hvis de læses i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

## HOWALDTSWERKE A.G. · KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.  
Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedokke for Skibe op til 500 Fods Længde.

## KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Kunstig Træk- og Oliefyrlingsanlæg  
fra James Howden & Co.

GLASGOW

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS



## SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Fax: 3930 &amp; 3902

Nattefoner: Fax: 3704 &amp; Vester 9795

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

## IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL &amp; SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

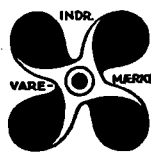
Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach



Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter



BRUG

## Holzapfel's

Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København, K.

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 &amp; 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

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

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

## Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI OG RESERVEFOND

CA. 600,000 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.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

## NATIONAL

KØBENHAVN K.

TEGNER ALLE ARTER  
FORSIKRINGER

Forlang Tilbud.

GRUNDLAGT 1905. TELEFON 7565

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 12

FREDAG 16. MARTS 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### OPTIMISME OG KENDSGERNINGER

Paa dette Sted er der nogle Gange rettet en bestemt Protest imod den geløjlige Optimisme, som ved Aarets Begyndelse er fremkommen, da navnlig i England og endda fra Fagfolk, der burde vide bedre. Paa Skibsfartens og Skibsbygningens Omraade er der i Øjeblikket ingen som helst Anledning til optimistiske Skaaltaler. Der er forsaavidt heller ingen Anledning til at male Fanden paa Væggen — for han sidder der saamænd allerede.

Behageligt fri for billig Optimisme er den Beretning, som vort store nationale Foretagende, Aktieselskabet Burmeister & Wain i disse Dage har udsendt for 1927. I den ser man Kendsgerningerne i Øjnene. »Den Stagnation i Indgangen af ny Ordre, som fandt Sted i 1926, bevirkede som nævnt i forrige Aars Beretning, at nye Ordre maatte tages ind til meget lave Priser, hvilket har haft Indflydelse paa det forløbne Aars Resultat, idet de da nærede Forventninger om en Reduktion af Fremstillings-Omkostningerne ikke er blevet indfrieede« — saadan lyder den sidste Passus i Aarsberetningen, der helt igenem er præget af ansvarlige og kyndige Mænds Opfattelse af Situationen.

Det fremgaar ikke af Regnskabet, hvor stor Aarets Omsætning har været. Man faar imidlertid et Begreb derom igennem Arbejdsloønnens Størrelse. Denne andrager næsten tyve Millioner Kroner. Selve Driftsoverskuddet er Kr. 2,465,897, og Bestyrelsen foreslaar at udbetale otte Procents Dividende paa Aktiekapitalens 23 Millioner Kroner. Af Overskuddet anvendes 50,000 Kroner som Bidrag til Arbejdernes Hjælpefond og godt 75,000 Kr. overføres til næste Aars Regnskab.

En ikke ringe Del af Driftsoverskuddet skyldes Licenser fra de mange udenlandske Firmaer, der bygger efter de geniale B. & W. Patenter. Dette maa man ikke glemme, hvis man lægger B. & W.'s Regnskab til Grund for en Bedømmelse af Skibsbygnings-Industrien. Hvad der forøvrigt er fraraadeligt. Navnet Burmeister & Wain staar omgivet af en international Straaleglorie som Pionerbyggere af Dieselskibe og kommer aldrig helt i samme Vogn som andre Skibsbyggere. Naar Udbyttet til Trods for slige værdifulde Aktiver og *goodwill* ikke er overvældende, kan man trygt gaa ud fra, at de mange lyserøde Beretninger om glimrende Udsigter for Skibsbygningen her og der bygger paa de glade Forhaabningers løse Sand.

### BURMEISTER & WAIN BERETNING

Iøvrigt oplyser Beretningen, at dets Værfter i Aarets Løb har afleveret ikke mindre end 13 Nybygninger, deraf 5 til danske Selskaber, Resten til udenlandske.

Maskinfabriken har i det forløbne Aar været godt beskæftiget, sidste Halvdel af Aaret med forceret Drift. Paa Grund af Nedgangen i Ordremængden i 1926 var der kun faa Afleveringer i de første 4 Maanedes af Aaret 1927.

Efterspørgslen efter Staal- og Smedegods har været tilfredsstillende, og B. & W. har haft en stor Produktion, men paa Grund af den stærke Konkurrence fra Udlandet har Fortjenesten været for ringe.

Jernstøberiet har hele Aaret arbejdet med fuld Produktion, ligesom det med A/S. Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft overtagne Støberi i Strandgade har været fuldt beskæftiget siden Overtagelsen.

Den i Beretningen for 1926 omtalte følelige Nedgang i Nybygningsarbejdet paa Værftet paa Refshaleøen strakte sig langt ind i 1927 med det Resultat, at ingen Nybygninger afleveredes fra dette Værft før ved Udgangen af Maj Maaned, hvorfor det afleverede Antal Nybygninger blev noget mindre end Aaret forud, nemlig 7.

Fra de fra A/S. Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft overtagne Værfter er i det forløbne Aar afleveret 6 Skibe, som alle paa en enkelt mindre Undtagelse nær var gamle Kontrakter, afsluttede af A/S. Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft og overtagne af os sammen med dette Firma.

Beskæftigelsen i Værfternes samlede Reparationsafdelinger har omtrent været som Aaret forud.

Arbejdet paa de dobbeltvirkende Dieselmotorer paa 20,000 IHK. for Svenska Amerika Liniens Passagerliner »Kungsholm«, under Bygning paa Blohm & Voss' Skibsværft i Hamborg, er fremmet saaledes, at begge Hovedmotorerne færdigprøvedes og afsendtes til Værftet i Februar 1928.

Fra det japanske Rederi Nippon Yusen Kaisha, Tokio, er modtaget Ordre paa et Maskineri af samme Størrelse.

Selskabets italienske Licensfirma, Stabilimento Tecnico Triestino, Triest, har afleveret det første dobbeltvirkende Skibs-Dieselmotoranlæg af samme Størrelse til Rederiet Cosulichs nye Passagerliner »Saturnia«, som har været i Fart siden September 1927.

B. & W.'s engelske Licensfirma, Harland & Wolff Limited, Belfast, har afleveret 5 Passagerbaade, der alle er i Fart, med samme Type dobbeltvirkende Dieselmotorer og har mange Skibe i Ordre med samme Maskintype.

Det til Trawleren »Victoria«, Værftets Byggenummer 545, som afleveredes i indeværende Aar, udførte Dieselmotoranlæg er af særlig ny Type og repræsenterer nye Afsætningsmuligheder for Burmeister & Wains Skibsdieselmotorer til Anvendelse i denne specielle Type Skibe.

I Aarets Løb har B. & W. foruden 22,655 IHK. Hoved- og Hjælpe motorer til egne Nybygninger leveret Hoved- og Hjælpe motorer til 16 andre Dieselskibe, deraf 5 bygget til danske Firmaer. Hvilket giver en samlet Hestekraft for leverede Skibsmotorer af 66,340 IHK. mod 96,330 IHK. forrige Aar.

Af Land-Dieselmotorer er afleveret 8 Anlæg paa ialt 4,320 EHK. imod 4,350 EHK. Aaret forud.

Af andre større Landanlæg er afleveret ialt 4 Vandrørskedler, 4 Overhedere, 6 Kæderiste og 4 Sodafblæsere.

I Arbejdsløn er udbetalt:

i 1927	Kr. 19,880,200.00
mod i 1926	- 11,917,500.00
og i 1925	- 15,146,200.00

Arbejdslønnen for 1927 inkluderer udbetalt Arbejdsløn i de fra A/S. Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft overtagne Virksomheder.

Den stigende Efterspørgsel paa Skibe og Dieselmotorer har gjort det muligt at afslutte Kontrakter, saaledes at Virksomheden er godt beskæftiget i det indeværende Aar med Undtagelse af det fra A/S. Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft overtagne Søndre Værft.

#### HAVNEUDVIDELSE I NYKJØBING F.

Man har nu vedtaget i Nykjøbing Falsters Byraad at foretage den her i Bladet tidligere omtalte Havneudvidelse. Med nogle Modifikationer. Den tidligere omtalte Plan vilde koste 2 Millioner Kroner at gennemføre. Den havde Byraadets borgerlige Gruppe faaet Betænkigheder ved, og man endes sluttelig om kun at udvide Havnen syd for Aaløbet. Udgifterne til denne Udvidelse maa ikke overskride 1,432,500 Kroner.

Nykjøbing Falster er en vigtig Havn, og Udvidelsen er utvivlsomt paakrævet. Kun Skade, at Modifikationerne ved Projektet ikke alene udstrækker sig til Beløbet, der ofres paa Udvidelsen, men ogsaa til den oprindelige Plan om samtidig at nedsætte Bro- og Havnetaksterne. Nu skydes denne haardt tiltrængte Nedsættelse ud i en uvis Fremtid. Medens Byraadet tidligere syntes selv at ville gaa i Spidsen for en saadan Nedsættelse, stiller det sig nu tilsyneladende afventende. I Referatet af Mødet hedder det saa smukt, »at Bro- og Havnetaksterne sikkert bør nedsættes i 1930«. Men det er ikke ensbetydende med, at de nedsættes. I alt Fald nedsættes de ikke nu som lovet. Hvad der er beklageligt.

#### SELVFLØGELIG EN TUNNEL

Ifølge Dagspressen beskæftiger Myndighederne sig for Alvor med Tanken om at føre en stor Færdstunnel under Havnen ved Langebro.

Tunnelen er selvfølgelig den rette Løsning af Færdelsesproblemet, hvis man ikke vil gaa saa radikalt til Værks som at opfylde Havnen mellem Knippelsbro og Langebro, hvad der er uigennemførligt førend Sydrenden, der forbinder Sydhavnen og Køge Bugt er tilstrækkeligt uddybet. Desuden er der en kraftig Opinion imod Opfyldningen af Havnen mellem Broerne, og inden den overvindes er Færdelsesproblemet over Broerne blevet til Færdelseskaos.

Derfor lad os samle Kræfterne om en hurtig Gennemførelse af Tunnel-Projektet. Firmaet Christiani & Nielsen har udarbejdet et særdeles akseptabelt Tilbud, der er betydeligt billigere end de Summer, man

hidtil har kalkuleret med. Der er endnu en Fordel ved dette Tilbud: det vil ikke skamskænde vor snart eneste smukke Boulevard i København som tidligere fremsatte Tunnel- og Højbro-Projekter unægtelig vilde gøre.

De fleste ved sikkert ikke, at der allerede findes Tunneller under Havnen. Ganske vist ikke store nok til kørende Færdsel. Men givet er det, at Firmaet Saabye og Lerche for Aar tilbage byggede to Tunneller for Vej- og Kloakvæsenet under Havnen. Saa de tekniske Vanskeligheder er ikke større, end at de kan overvindes.

#### TYSK SKIBSFARTS UDVIKLING

Hamburger Fremdenblatt« har offentliggjort en Artikel vedrørende tyske Rederiers nuværende Stilling, der indeholder en Oversigt over de store Rederiers Udbytte og Aktiekapitaler i 1926 og 1927.

Den stærkere Intensivitet i den tyske Skibsfartsvirksomhed viser sig ved, at den arbejdende Kapital indenfor Kresen af de betydeligere tyske Rederier er steget fra 206.5 Millioner Rmk. i 1926 til 350.2 Millioner Rmk. i 1927, altsaa en Stigning paa 75 pCt. Herved maa det imidlertid bemærkes, siger Generalkonsulatet i Hamborg, at disse Summer ikke er identiske med de Beløb, der er investerede i de paagældende Selskaber, men kun udgør den dividendeberettede Del af Kapitalerne. Gennemsnitsudbyttet udgør for 1927 8.1 pCt. mod 6.6 pCt. i det foregaaende Aar. Disse Tal viser bedre den stærke Stigning i Udbyttet, naar man tager Udbyttebeløbene med i Betragtning. I 1926 udbetaltes der 13.4 Millioner Rmk. mod 28.4 Millioner i 1927. Stigningen androg saaledes 115 pCt.

Om de Slutninger, man kan drage af disse Tal, skriver Bladet følgende:

»Disse Resultater maa anses for ret tilfredsstillende. thi de viser ikke blot en gunstig Udvikling, men de lader sig ogsaa paa Baggrund af den nuværende Tilstand udlægge paa gunstig Maade for Fremtiden. Bortset fra den betydelige Styrkelse, der allerede indenfor en overskuelig Fremtid kan ventes ved Frigivelsen af de under Krigen beslaglagte Værdier, viser ogsaa de i den senere Tid krævede Kapitalforhøjelser, at Skibsfarten kan regne med Sandsynligheden for en yderligere Udvidelse af Virksomheden . . . . At Rente-højden naturligvis ikke er noget uangribeligt Udtryk for den forretningsmæssige Udvikling, men ogsaa er afhængig af Opportunitetsgrunde skal man ikke lade uomtalt. Det Indtryk man har faaet kan dog ikke paa afgørende Maade influeres heraf.«



#### TILFØJELSER TIL DET SPANSKE TOLDREGULATIV

I Gaceta de Madrid for den 25. Februar offentliggøres et kongeligt Dekret indeholdende følgende Tilføjelser til Toldregulativet:

Til Art. 89 føjes et Punkt 10 gaaende ud paa, at der i Deklarationer om Skibes Ladninger skal indeholdes en Angivelse af Varernes virkelige Oprindelsesland.

Art. 341 Punkt 5 forøges med en Bestemmelse om, at der ved Beregning af Bøder for urigtig Mængdeangivelse af Varer, naar der er angivet mere end der i Virkeligheden findes, ogsaa skal tages Hensyn til den Toldifference, der kan fremkomme ved forkert Angivelse af Oprindelseslandet. ligesom der til

Art. 341 føjes et nyt Punkt 13, der indfører en særlig Mulkt paa 100 til 200 Pesetas for den blotte urigtige Angivelse af Oprindelse — bortset fra de Bøder, der i Henhold til Artiklens Punkt 5 kan paalignes.

#### OPLÆGNINGERNE

Sidste Uge bragte en Nedgang i Oplægningerne, hvad angaar Skibsantallet, der var 50 mod 53 den foregaaende Uge. Tonnagen af de oplagte Skibe var imidlertid større, idet den den 13. ds. androg 64,071 Bruttotons, hvortil svarer 99,071 Tons d.w. mod en Uge tidligere 64,069 Bruttotons og 98,253 Tons d.w.



## ER TRAMPSKIBENES SAGA UDE?

Hermed bringer vi endnu et Indlæg i Spørgsmaalet **H**om, hvorvidt Trampskibenes Saga er ude, velvilligst tilstillet os af Seniorchefen i det største danske Tramp-Rederi, »Dannebrog«, Generalk. *Johan Hansen*:

Den ærede Redaktion har ønsket en Udtalelse fra mig i Anledning af Citatet fra »Fairplay« med Overskrift »Er Trampskibenes Saga ude?« Det forekommer mig, at »Fairplay« i sine Kommentarer gaar videre end Ordlyden af Mr. Howard Houlder's Brev til »Times«, og selvom de gengivne Ræsonnementer maaske for Tiden ikke er helt uberegtede, synes jeg, at den nærede Frygt er overdreven. Saadanne Overvejelser er næsten altid fremkommen i Depressionstider, hvor Forholdene paa Fragtmarkederne for saavel Linje-Rederierne som for Trampbaadene er vanskelige og til Tider katastrofale. Jeg erindrer for mange Aar tilbage, vistnok i de vanskelige Aar i 90'erne, at en kendt engelsk Reder offentliggjorde et Indlæg, hvorefter han med mange forskellige Beviser søgte at godtgøre, at Skibsfarten overhovedet aldrig efter dette nogensinde kunde blive et lønnende Erhverv. Ikke mange Aar efter var vi i en Periode, der laa langt borte fra slige Tanker, og Forholdene har saavist vist, at de onde og gode Aar følger automatisk efter hverandre.

At Depressionsperioden, efter en Verdensomvæltning som den vi har oplevet, skulde rette sig paa een Gang var næppe at vente, men det gamle Ord om, at den der dør af Frygt skal begraves i en Rendsen, har saavist Gyldighed endnu den Dag i Dag, og

jeg tror ikke, at Trampflaaden, der ogsaa for Danmarks Vedkommende er af fuldt saa stor Betydning som Linje-Rederierne, foreløbig behøver at nære nogen Frygt.

Det er utvivlsomt rigtigt, at der i de senere Aar er opstaaet en Del Ruter, som uden at være regulære »Linjer« heller ikke kan benævnes Trampbaade, og som paa Grund af Vanskeligheden ved at erholde Fragt bevæger sig ind paa Trampbaadenes Omraade ved at fylde op med de almindelige Bulk-Laster, som ellers er reserveret Trampbaadene, og som Linje-Rederierne under normale Forhold næppe giver sig Tid til eller har Raad til at interessere sig for, naar særlig Hurtigheden og Stykgods-Trafikken er det afgørende.

Naar Forholdene kommer i Lave, vil det vise sig, at Verden endnu trods alt stadig byder nye Omraader og nye Muligheder, og jeg føler mig overbevist om, at saalænge Trampbaadene blot nogenlunde er konkurrence-dygtige, vil de ogsaa i en overskuelig Fremtid kunne finde Beskæftigelse og Fortjeneste.

Jeg behøver ikke her overfor Sagskundskaben at nævne hvilke af de forskellige Markeder, der næsten udelukkende har været betjent af Trampfarten, og som næppe kan tænkes at ville interessere de egentlige Linje-Rederier, saa snart Vare-Omsætningen bliver nogenlunde normal mellem Landene og den med Længsel imødesete Opløsmstring indtræffer.

*Johan Hansen.*



Generalkonsul Johan Hansen.

## AARSUDBYTTE

## DAMPSKIBSSELSKABET »DANIA«

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Dania« har paa et Torsdag afholdt Møde besluttet at foreslaa den kommende Generalforsamling en Dividendefordeling af 10 pCt. = 150,000 Kr. for det forløbne Aar. Regnskabet udviser efter Fradrag af alle Omkostninger et Nettooverskud af 397,091 Kr.

Dividenden er den samme som foregaaende Aar.

## DAMPSKIBSSELSKABET »TORM«

Dampskibsselskabet »Torm« har udsendt Regnskabsmeddelelse for 1927. Den er af følgende Indhold:

A/S Dampskibsselskabet »Torm« meddeler, at Skibenes Overskud inklusive Renter, men med Fradrag af Tab ved Havarier udgør 1,035,835 Kr. Efter Afholdelse af Administrationsomkostninger og Tantiømer etc., vedtoges det paa et Onsdag afholdt Bestyrelsesmøde at foreslaa at udbetale 20 pCt. i Udbytte med 400,000 Kr. og at benytte Resten til Afskrivninger, Henlægninger og Overførsel til næste Aar.

## SVENDBORG SKIBSVÆRFT

A/S Svendborg Skibsværft af 1926 holdt forleden Generalforsamling. Det vedtoges at udbetale 5 pCt. i Udbytte. 1927 har altsaa været et godt Aar — og dette blev yderligere bekræftet gennem den Beretning og det Regnskab, som blev aflagt paa Generalforsamlingen.

## DAMPSKIBSSELSKABET »PACIFIC«

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Pacific« har vedtaget at foreslaa den forestaaende ordinære Generalforsamling, at der af Aarets Netto-Overskud, som inklusive Saldoen fra forrige Aar udgør 176,253 Kr., udbetales 18 pCt. til Aktionærerne, afskrives 55,000 Kr. paa Skibene og overføres 5056 Kr. til næste Aar. Sidste Aar var Dividenden ligeledes 18 pCt.

## DAMPSKIBSSELSKABET AF 1925

»Dampskibsselskabet af 1925« af Esbjerg afholdt nylig Generalforsamling. Det vedtoges at udbetale 10 pCt. i Dividende for 1927.

## SVITZERS BJERGNINGS-ENTERPRISE

Bestyrelsen for Akts. Em. Z. Svitizers Bjergnings-Enterprise har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen ikke at udbetale noget Udbytte for 1927, men af Overskudet, der beløber sig til 101,103 Kr., at henlægge de statutmæssige Beløb til Reservefonden og Pensionsfonden og overføre Restbeløbet 52,464 Kr. til næste Aar.

## DET FORENEDE BUGSERSELSKAB

Paa et Fredag afholdt Bestyrelsesmøde i Akts. Det Forenede Bugsererselskab blev det besluttet at overføre Underskudet for 1927, 78,429 Kr., til Vindings- og Tabs Kontoen.



## VARETRAFIKKEN OVER HAMBORGS HAVN

Hamborgs handelsstatistiske Kontor har i disse Dage udsendt en Oversigt over de Varer, opgjort efter Vægt, der i det forløbne Aar er indført til og udført fra Hamborgs Havn.

Nedenstaaende gengives den Del af Statistikken, der omfatter Varetrafikken paa Norden og de baltiske Lande, idet for Sammenlignings Skyld tilføjes de tilsvarende Tal for 1925 og 1926.

## Indførsel til Hamborgs Havn fra:

	1925		1926		1927	
	Tons à 1000 kg	Tons à 1000 kg	Tons à 1000 kg	Tons à 1000 kg	Tons à 1000 kg	Tons à 1000 kg
Danmark (Island indbefattet)	155,770.1	189,603.4	213,188			
Norge	138,668.0	161,727.6	258,526			
Sverige	288,770.0	293,319.0	379,064			
Finland	83,378.7	107,408.0	99,516			
Estland	10,628.0	6,451.3	12,261			
Letland	27,748.7	31,736.9	51,369			
Memelomraadet (Lithauen indbefattet)	37,803.1	38,134.9	44,789			
Danzig	14,289.4	22,567.8	48,738			

## Udførsel fra Hamborgs Havn til:

	1925		1926		1927	
	Tons à 1000 kg	Tons à 1000 kg	Tons à 1000 kg	Tons à 1000 kg	Tons à 1000 kg	Tons à 1000 kg
Danmark (Island indb.)	601,210.4	530,732.3	828,486			
Norge	214,544.9	230,715.2	218,681			
Sverige	371,555.1	396,502.6	453,216			
Finland	257,372.7	241,151.6	265,534			
Estland	94,204.5	57,842.2	77,154			
Letland	136,848.4	107,159.3	169,804			
Memelomraadet (Lithauen indbefattet)	29,801.2	22,060.5	27,748			
Danzig	108,209.6	57,366.1	131,647			

Som det vil ses, viser Trafikken en stærk Stigning for Danmarks Vedkommende baade forsaavidt angaar Indførslen og Udførslen. Sammenlignet med Aaret 1926 andrager Stigningen for Indførselens Vedkommende 23,884.6 Tons og for Udførselens Vedkommende 297,753.7 Tons.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 12te Marts 1928.

End ikke den største Optimist har vel ventet nogen nævneværdig Forandring til det bedre i Ugen, der svandt. Det er derfor for saa vidt overflødigt at konstatere, at Stillingen i det store og hele er uforandret, hverken værre eller bedre, dersom da ikke det gamle Ord, at »Stilstand er Tilbagegang« er paa sin Plads her, hvad vi næsten vil anse for berettiget.

Blev der end i Ugens Løb gjort Tilløb til en Bedring i dette eller hint Marked, saa udlignedes den ganske ved Tilbagefald paa andre Kanter, hvad der vil fremgaa af Omtalen af de enkelte Markeder i det følgende. Da en Profet sædvanligvis ikke er agtet i sit Fædreland, skal vi afholde os fra Udtalelser om Fremtiden og Udsigterne for denne, omend der er Tegn til en Bedring, bl. a. en stigende Aktivitet i det amerikanske Timecharter Marked med moderate Forbedringer af Raterne.

## TRÆLASTMARKEDET

Rederne er naturligt nok stedse tilbageholdende, og da Tilgangen af nye Ordre er sparsom for Tiden, gøres der ikke meget. Den svenske Lockout omfatter nu ikke mindre end ca. 60,000 Arbejdere indenfor Cellulose-, Savværks- og Papirindustrien. Der er desværre Tegn til, at Konflikten saa langt fra er nær sin Afslutning, i hvert Fald dersom man skal domme efter Udtalelserne i den svenske Arbejderpresse angaaende Stemningen blandt Arbejderne. Det er nemlig tilsyneladende mere en Strid mellem Arbejdernes 2 Lejre — »Gammelsocialisterne« og Kommunisterne — end Striden mellem Arbejdsgiverne og Arbejdernes Organisationer, der vanskeliggør en snarlig Løsning af Konflikten. Førstnævnte Gruppe af Arbejderpartiet har tilraadet en Bilæggelse af Striden, medens Kommunistpartiet agiterer voldsomt herimod. Cellulosefabrikationen har nu været standset siden Nytaar, og Størsteparten af Savmøllerne har ligget stille i snart 7 Uger. Selv med en øjeblikkelig Bilæggelse af Konflikten vil Arbejdsstandsningen vel nok gøre sig ufordelagtigt gældende for det svenske Trælastmarked paa Grund af den forringede Produktion, omend en stor Del af det forsømte vil kunne indhentes ved Treskiftearbejde i den lyse Periode. Trækker Konflikten derimod fortsat i Langdrag vil, selv ved uafbrudt Arbejde som nævnt, det tabte ikke kunne indhentes iaar, saa meget mere som Søvningen af Fyrretræ maa indstilles i den varmeste Tid.

Den Stramning af det finske, russiske og norske Marked, der maatte blive en Følge af Arbejdsstandsningen i Sverige, har indvirket føleligt paa de hidtidige

Salg, der ikke tilnærmelsesvis kommer op imod sidste Aars Salg i samme Tidsrum.

Af Ugens Afslutninger anfører vi:

375 stds. 2 Kristianssand/Brysselkanalen, 25/- (!), prompt. 300 stds. 1 Kristianssand/Ostende, 26/- (!), prompt. 535 stds. Staver, Raumo/Ghent, 40/-, 1/15. Juli. 800 stds. DBB, 1 Umeå/London, 41/3d. (!), 15/5 (F.O.W.). 850 Fv. Pulpwood, Sörnäs/Rotterdam, Hfl. 20,00, 1/15. Maj, 100/200 Fv. Lastning/Losning, ingen despatchmoney, Hfl. 2,25 Losning, 3 pCt. Fradrag for Pontoonmaaling. 975 Fv. Pulpwood, 5 Rejser, Wi-borg/Calais el. Dunkerque, 34/6d. 3600 Loads Sleepers, Danzig/Plymouth, 11/9d. 1570 Loads Sleepers, Danzig/Grangemouth, 9/9d., April/Maj.

## HVIDEHAVET

Herfra foreligger endnu ingen Rapporter om Afslutninger.

## CANADA

Derimod har dette Marked allerede taget flere Baa-de pr. f.o.w. og senere, bl. a.:

1200 stds. DBB, Pugwash el. Pictou/Dublin, Belfast el. Glasgow 57/6d. een Lossehavn, 60/- dersom 2 Havne, Maj Lastning. 1200 stds. DBB, St. John N. B./Glasgow, 58/9d., Maj Lastning. 500 stds. DBB Halifax/W.B.E.I., 63/9d. prompt (Vinterdækslast).

## KUL, KOKS etc.

Som sidst: yderst ringe Beskæftigelse og lige elendige Rater. Mange Redere vil end ikke diskutere Forslag om Kul eller Cokes, hvad tilstrækkeligt tydeligt forstaas af de enkelte Afslutninger, vi anfører:

Forth/Svendborg, 700 tons Kul, 7/6d., option 250 tons Cokes 10/-. Forth/København, 2300 tons Kul, 4/10½d., 1000 Losning, Forth/Odense, 1700 tons Kul, 5/9d., 450 Losning. Danzig/Odense, 1650 Tons, 5/3d., 84/400.

## MIDDELHAVET

Donau fortsatte mod Forventning Befragtingerne for Marts Afskibning og betalte for prompt 3800 Tonner 18/6d. og for 4600 Tonner med 25/3' Annull. 16/6d., begge til Danmarks, henholdsvis 3 og 4 Lossehavne. Antwerpen/Hamburg Range fik 6500 Tonner til 14/6d., 2. Halvdel Marts. Den 5. Marts var der 24 Fod Vand i Floden indtil Braila og paa Sulina Bar 22 Fod.

Frå Rusland meldes ikke om nogen Afslutning.

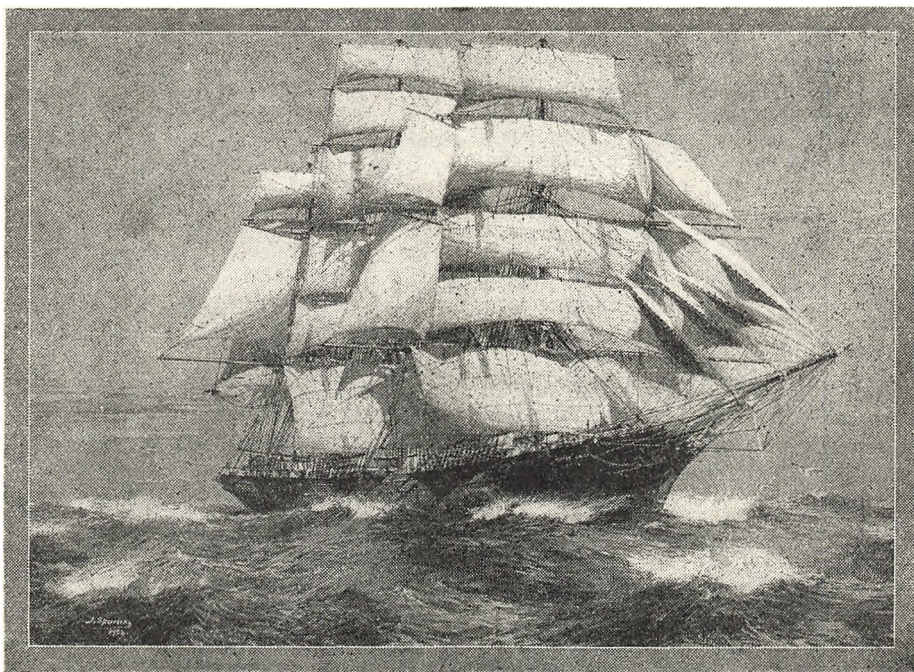
Middelhavet var lige saa fattigt paa hjemgaaende Beskæftigelse som det nu snart i lange Tider har været Tilfældet, saa her skal ingen Reder spinde Guld, end ikke paa den fineste Ten. Fragtafskibningerne vanskeliggjordes som sidst meddelt paa Grund af

## » CUTTY SARKS « BERØMTE FØRER DØD

Føreren af den i sin Tid verdenskendte Clipper »Cutty Sark«, Kaptajn *Richard Woodget*, er nylig afgaaet ved Døden i England i en Alder af 82 Aar. Kaptajn Woodget, der var Søn af en Landmand, gik til Søs inden han var 16 Aar gammel. Det var en haard Skole, de unge Sømand den Gang gennemgik, men Richard Woodget bestod Prøven med Glans, og i 1868 blev han Styrmand og i 1881 Fører af et gammelt Skib, »Coldstream«, der ejedes af Skibsreder Jock Willis. Han førte Skibet hjem i 1885 efter at have foretaget nogle Rejser med det, der vakte Rederens Forbavselse, og Mr. Willis gav ham derefter Kommandoen over »Cutty Sark«. Dette smukke Skibs Historie er bleven udførligt skildret af Mr. Basil Lubbock, de

den kunde ligge som et varigt Minde om de Tider, da saadanne Skibe blev førte af Mænd som Kaptajn Woodget. Den blev lagt op i Falmouth, og Kaptajn Woodget tog endnu en Gang Kommandoen over den for at føre den til Fowey, hvor den skulde fungere som Flagskib ved en Regatta. Kaptajn Woodget var gift to Gange og havde tre Sønner, der alle gik til Søs og fik Kommandoen over smukke Dampere i Østen.

Hans Død beklages i alle Kredse, der har Interesse for Sejlskibsfarten, idet hans Ry var større end nogen andens paa en Tid, da det var meget vanskeligt at skabe sig Ry som Sejlskibsfører, som Følge af, at deres Standard var overordentlig høj. Der er bleven



gamle Sejlskibes Historiker, i Bogen »The Log of the Cutty Sark«. Skibet var bygget i 1869 som en af et Dusin Clippers, der blev bygget til Te-Farten paa Kina. Mr. Willis var bestemt paa at slaa den amerikanske Rekord og naaede fuldt sin Hensigt, idet intel andet Sejlskib har naaet at komme op paa Siden af »Cutty Sark«.

Da Woodget førte »Cutty Sark«, sejlede den i Uldfarten paa Australien og gjorde her ti Rejser, af hvilke nogle, der er beskrevne i Mr. Lubbocks Bog, er ganske enestaaende. Han anfører bl. a., at Kaptajn Woodget har fortalt ham, at den længste Distance Skibet nogensinde har tilbagelagt, medens han førte det, var 353 knots i et Døgn og den længste Distance i elleve Dage 3,457 miles. Under Woodgets dristige Føring holdt »Cutty Sark« til al den haarde Sejlads, han bød den, og det berettes, at Skibet aldrig i de ti Aar, han var dets Fører, havde ligget underdrejet. Han fik det yderste ud af sine Officerer og sit Mandskab, fordi han aldrig bød dem gøre andet, end hvad han selv vilde gøre, og hans Lærlinge forgudede ham. Skønt han hverken drak eller røg, var han paa ingen Maade nogen Stivstikker. Da han i 1895 efter en Rejse paa 84 Dage vendte hjem fra Brisbane, erfarede han til sin store Harm, at Willis paatænkte at sælge »Cutty Sark« til en portugisisk Reder. Han fik derefter Kommandoen over Skibet »Coldingham«, der ogsaa gik i Fart paa Australien, men dette blev hans sidste Skib, idet han trak sig tilbage fra Søen og købte en Farm paa Kysten af Norfolk. Det var en stor Dag for den gamle Sømand, da han i August 1924 var Hædersgæst ved en Middag i The Seven Seas Club. Kaptajn W. H. Dowman havde da købt »Cutty Sark« tilbage, for at

anført mange Grunde til hans Held som Fører af den berømte Clipper, men der er ingen Tvivl om, at det for Størstedelen skyldtes to Ting. For det første, at han aldrig tabte Hovedet og blev nervøs. Selv under de vanskeligste Forhold var han fuldkommen rolig. Dernæst at han lærte sin Haandtering i nordengelske Skonnerter, hvilket vel nok var den haardeste Skole, der kunde tænkes, men som medførte at den unge Sømand ikke var uvidende om noget som helst vedrørende Søen. Han maatte her kunne rigge saavel som sejle en Baad, idet det ikke faldt Rederne ind at bruge deres Penge paa Værfterne. Resultatet var, at han aldeles nøje vidste, hvor stærkt et Pres hans Rigning kunde staa for, og han sørgede altid for nøje at undersøge hver enkelt Ting, før han sejlede. Medens han førte »Cutty Sark«, mistede den overordentlig faa Rundholdter, skønt Clipper-Førere var kendt for at være ligegyldige, hvad dette angik.

Kaptajn Woodget havde i nogle Maaneder ligget hjælpeløs som Følge af et Slagtilfælde, men forinden dette indtraf var hans Haandtryk som hos en Mand, der maa have været i Besiddelse af en kolossal fysisk Styrke, da han stod i sin fulde Kraft og forbavsede enhver, der første Gang saa hans sammensunkne Skikkelse. Han var altid glad ved at fortælle om sine Oplevelser om Bord i »Cutty Sark«, og navnlig morede det ham at fortælle om, hvorledes han altid plejede at have en Kasse med religiøse »Traktater« paa Skansen, som han kastede i Søen, naar han overhalede et andet Sejlskib, idet han var fuldstændig klar over, at de paa det andet Skib bandede ham og »Cutty Sark«.

## ISMELDINGER PR. 13. MARTS 1928

Det første Cliffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Cliffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

**Danmark**

Udbyhøj (12) Indløb 22, Fjorden 23 og 33. Roskilde (12) 33. Nakkehoved (13) 31. Præstø (12) 32. Søen-Kallehave 34. Stege 13. Færgestrømmen 33. Guldborg (12) 32. Nykøbing F. (12) 33. Bandholm (12) Havnen 43. Farvandet 11.  
Skelskør (12) 33 Rende.  
Hyllekrog (13) under Land 11.

**Sverige**

Skutskär og nordl. Stat 98. Ørskär 3x. Øregrundsgrepen nordl. Del 3x. Söderarm 24. Mod Furusund 66. Sandhamn-Stockholm 37. Landsort-Stockholm 39. Hävrings-Oxelösund 12. Kalmarsund 9x. Svinesund og Iddefjorden 66.

**Finland**

Hogland 8x. Helsingfors 67. Sveaborg 68. Porkala 67. Kallbådan Landvand 7. Barösunds-fjärden 68. Jusrö 01. Hangö Havn 66. Russarö 01. Hangö W-Fjord 67. Gullkronafjärd 68. Åbo og Erstan 69. Lövsjär 67.

Widskärsfjärden 67. Utö 01. Skiftet og Föglö 67. Led-sund 36. Nyhamn 01. Kobbaklinter Landvand 6. Mariehamn 69.

**Estland**

Zerel, Filsand og Ristna 01. Tachkona 56 og 87. Odensholm 57. Pakerort og Surup 67. Nargö 57 og 67. Reval 69. Kokskær 67. Ekholm, Stenskær og Narva Red 68. Pernov, Kynö, Paternoster og Raugi 98. Vorms 98 og 88.

**Letland**

Papensee, Libau og Steinort 01. Vindau Havn 11, Søen 01. Lyserort 01. Michaelsturm Landvand 7. Domesnæs 87 og Landvand 6. Messaragotsem 57. Riga Søen 57, Havnen 34. Haynash 88.

**Tyskland**

Pillau Havn 11. Königsberg Seekanal 69. Swinemünde Havn 32, Haff 33. Warnemünde Warnow 33.

(Fragtmarkedet fortsat.)

Regnskyl, hvad ogsaa fik uheldig Indflydelse paa forestaaende Befragtninger, ydermere som Strejkefaren i Hamborg ogsaa truer. Dog ventes der i en nær Fremtid en Genoptagelse af Befragtningerne i jævnt Omfang. En Del Baade sluttedes for Salt til Island og Norge, hvortil yderligere Ordre udbydes, samt til New Foundland.

Kul nedgaaende sluttedes til samme lave Rater som sidst, bl. a.:

Glasgow/Vestitalien, 4000 Tons, 8/-. Humber/Barcelona, 1800 Tons, 10/4½d., 400 Losning à 2 Pesetas. Humber/Civita Vecchia, 3800 Tons, 9/6d., 500 Losning à 10d. Humber/Genoa, 5500 Tons, 7/9d., 600 Losning à 6½d.

Den ventede Aktivitet fra Scotland udeblev ganske.

**NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.**

Montreal kan igen opvise enkelte Afslutninger, bl. a. for saa sen Annullering som 25/6' for hvilken Termin 6500 Tonner fandt det tilraadeligt allerede nu at sikre sig Last til Middelhavet til sidste Uges 16½ cents, der dog gjaldt noget større Baad og pr. Maj. Northern Range var ganske bar for Ordre, hvorimod Cuba bød paa Beskæftigelse af moderat Omfang. Herfra betales bl. a. 16/6d. til U.K./Cont. for 6000 Tonner pr. April mod sidst 16/- for 8500 Tonner samme Termin og Destination, og 17/- betales i flere Tilfælde for ca. 5000 Tonner pr. Marts som sidst for 2500 Tonner samme Termin. Fra Nord Pacific kom i Ugens Begyndelse en Del Ordre frem, men da Befragterne forsøgte at reducere sidste Uges Minimumsrate, 27/- til Antwerpen/Rotterdam pr. April, med 1/- trak Rederne sig tilbage, men accepterede dog senere 26/9d., omend for en 9000 Tonner og Maj Lastning, 6d. Tillæg, dersom U.K.

Kul fra Europa betalte bl. a. 9/- for 3000 Tonner Wales/Havana.

**SYDAMERIKA**

Den begyndende Interesse for Marts-Tonnage tiltog stærkt, og Følgen blev en Bedring af Raten for prompt og øvrig Martstonnage. Helt op til 18/6d. blev betalt for spotprompt 6000 Tonner fra Buenos Aires til Antwerpen/Rotterdam mod sidst 17/- for noget mindre og spotprompt Baad til Rotterdam direkte. Senere

Positioner er endnu ikke saa paaagtet som ønskeligt, men kommer forhaabentlig ogsaa snart i Kurs.

Af øvrige Afslutninger anføres:

Buenos Aires/Antwerpen, 6200 Tons, 18/9d., 31/3' Annull. n.a. Rosario/U.K.-Bordeaux/Hamburg Range, 4500 Tons, 21/-, 28/3' Annull. n.a. San Lorenzo/U.K.-Gibraltar-Hamburg Range, 5300 Tons, 21/-, Antwerpen/Rotterdam 6d. mindre, 25/3' Annull. Santa Fé/U.K.-Bordeaux-Hamburg Range, 6500 tons, 12/- prompt. Bahia Blanca/Antwerpen el. Rotterdam, 9000 Tons, 18/6d., 31/3' Annull. Bahia Blanca/Genoa el. Neapel, 6200 Tons, 20/6d., 27/3. Annull.

Medens ellers de ud- og hjemgaaende Fragter forholder sig omvendt til hinanden, oplever vi for Tiden, at det er jævnt daarligt hjemgaaende og udpræget elendigt udgaaende. Grunden maa i første Række være et Misforhold mellem Tilbud af og Efterspørgsel efter Tonnage, men vel ogsaa, at Rederne kvier sig ved at gaa ballastet ud, saalænge de hjemgaaende Fragter ikke er bedre end for Tiden og derfor foretrækker at tage Last med ud i Forventning om, at den noget senere Position, Baadene derved bringes i, maa gøre dem mere værd, naar Tiden kommer til at slutte hjemgaaende Last. Trods megen Modstand maatte Rederne i enkelte Tilfælde slaa 3d. af paa sidst betalte Kulrater, idet der sluttedes bl. a. 6000 Tons til Buenos Aires til 10/6d. og 8300 Tons til Rio de Janeiro til 9/3d., begge fra Wales.

**ØSTEN**

Indien og Kulmarkedet fra Sydafrika var de Markeder paa disse Kanter, der tiltrak sig størst Opmærksomhed, mens Australien og Far East kun var svagt repræsenteret. Der sluttedes bl. a.:

Karachi/E.C.U.K., 7500 Tons, 23/6d. d.w., option B/H Range 22/7½d., primo April, og lignende Størrelse U.K./Cont. 22/6 d.w. for 25/5' Annull.

Kul fra Sydafrika betalte bl. a.: Bombay, 6000 Tons, 11/-, 31/3 Annull.

Singapore, 6500 Tons, 10/-. Marts/April, Sabang 7000 Tons 9/6d. 3/4' Annull.

Australien hørte man intet til for Trampbaadens Vedkommende.

**TIME-CHARTER**

Stigende Aktivitet med moderate Forbedringer.



## SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

I følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de to første Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Peri-ode i 1927 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1928 .....	2,397	3,931,532	1,986	3,294,688
1927 .....	2,603	4,004,115	2,214	3,468,957
Forskel ...	- 206	- 72,583	- 228	- 174,269

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1928 .....	2,507	3,398,849	1,835	3,286,738
1927 .....	2,058	3,173,320	1,867	3,233,432
Forskel ...	+ 449	+ 225,529	- 32	+ 53,306

### BUENOS AIRES & BAHIA BLANCA PESTSMITTEDE

Under 12. Marts 1928 har Ministeriet for Sundhedsvæsen erklæret Havnestæderne Buenos Aires og Bahia Blanca i Argentina for pestsmittede og derefter i fornødent Omfang sat Bestemmelserne i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 12. April 1911 i Kraft.

## Bekendtgørelse.

### Aktieselskabet

### Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes **Torsdag d. 22. Marts 1928 Kl. 2** i Dansk Dampskibsrederiforenings Mødesal, Amaliegade 33, 1. Sal.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomhedens Gang i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab tilligemed en Angivelse af Selskabets Status.
3. Forslag til Fastsættelse af Udbyttets Størrelse for det forløbne Aar, samt Meddelelse af Decharge for Bestyrelsen.
4. Valg af et Medlem til Bestyrelsen.
5. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen, lydende paa Navn, samt Stemmesedler og trykt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 12. til den 19. Marts inkl. paa Selskabets Kontor, Amaliegade 35, Kl. 10—1 imod Legitimation af Egenskab som Aktionær i Medfør af Vedtægternes § 7.

**Bestyrelsen.**

## POSITIONSLISTE PR. 5. MARTS 1928

MEDELDT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

### A

s.s. *A. P. Bernstoff*, Jacobsen, i Dok i Helsingør siden 5.3.  
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Hammerhus 11.3.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Suez 11.3. p. R. t. Penang.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Lissabon 5.3. til Kbhvn.  
s.s. *Amalienborg*, Møllerup ank. Curacao 9.3.  
m.s. *Annam*, Wolff. Jørgensen, ank. Nakskov 22.2.  
s.s. *Anneberg*, ank. San Domingo 11.3.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Las Palmas 3.3. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Cardiff 25.2. til Buenos Aires.  
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. St. John N.B. 10.3. til Kbhvn.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Dairen 12.3.  
s.s. *Askø*, Petersen, ank. Genoa 8.3.  
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. San Pedro 11.3.  
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Trapani 6.3.  
m.s. *Australien*, Christensen, afg. 7.3. til Shanghai.  
s.s. *Azel*, Kanstrup, oplagt.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Gandia 10.3. til Lissabon.  
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.  
s.s. *Berghus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Bang, pass. Kbhvn. 12.3. p. R. t. Stettin.  
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Danzig 12.3.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, oplagt.  
s.s. *Bogo*, Rasmussen, pass. Skagen 12.3. p. R. t. Hull.  
s.s. *Bolivia*, Prah, ank. New London 10.3.  
s.s. *Bornholm*, Nielsen, ank. Ayr 10.3.  
s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Aalborg 10.3. til Amsterdam.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Hamburg 12.3.  
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Bahia 10.3. til Las Palmas.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Durban 4.3.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 7.3.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Algier 10.3. til Tunis.

s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. Tampico 8.3.

### C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, ank. Newport 12.2.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. San Francisco 10.3.  
m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Cape Race 5.3. p. R. t. Nyborg.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Braila 6.3.  
s.s. *Cimbria*, Petersen, afg. Kbhvn. 12.3. til Frederikshavn.  
s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Dakar 1.3. til Bordeaux.  
s.s. *Cyriel*, Duhn, ank. Kbhvn. 11.3.

### D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Dan*, Marlinsen, ank. Sebenico 7.3.  
s.s. *Danefeldt*, Voss, afg. London 9.3. til Kbhvn.  
s.s. *Danevirke*, Stage, oplagt.  
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Fremantle 25.2. til Aden.  
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Dakar 8.3.  
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 11.3.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13. Marts 1928.

London .....	18,21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Madrid .....	62,90
New York .....	373,75	Amsterdam .....	150,45
Berlin .....	89,35	Stockholm .....	100,30
Paris .....	14,80	Oslo .....	99,55
Antwerpen .....	52,20*)	Helsingfors .....	9,43
Zürich .....	72,00	Prag .....	11,10
Rom .....	19,90	Wien .....	52,75

\*) Nv Mentenhed - 100 Belgas = 500 Fres.

# C. L. OVERSIER

## DORDRECHT (FILIAL I ROTTERDAM)

### SKIBSMÆGLER · STEVEDOR · BEFRAGTER

OMSKIBNING AF LADNINGER MED MODERNE KRANER TIL MODERATE PRISER

s.s. *Dronning Maud*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, oplagt.  
s.s. *Ebro*, Ankersøe, afg. Valencia 10.3. til Gandia.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Antwerpen 10.3. til Tanger.  
s.s. *Elie*, Schmidt, ank. West Africa 27.2.  
s.s. *Ella*, Zum Vorhde, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, pass. Hammershus 11.3.  
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Marseilles 9.3.  
s.s. *Erik B*, Lerche, afg. Rotterdam til Italien.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Alborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Bayonne 8.3.  
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Parahyba 8.3.  
s.s. *Estonia*, Rasmussen, ank. Danzig 4.3.  
s.s. *Expres*, Aggerholm, Kbhvn.-Randers Ruten.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Ruetfart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladsen.  
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Port Swettenham 12.3. til Singapore.  
s.s. *Fanø*, Michelsen, oplagt.  
s.s. *Feddy*, Matthiassen, oplagt.  
s.s. *Fiona*, Posselt, i Ruetfart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
m.s. *Fionia*, Heindorn, pass. St. Vincent 12.3. p. R. t. London.  
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Florida*, Holm, afg. New Orleans 16.2. til Kbhvn.  
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. København 1.3.  
s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Campeche 6.3.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Oslo 9.3. til New York.  
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Mobile 4.3.  
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Petersen, i Timecharter paa U. S. A.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Norfolk 8.3.  
s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 10.3.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aabenraa 9.3.

s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Reval 9.3. til Riga.  
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. St. Kitts 24.2.  
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Barrow in Furness 7.3.  
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, pass. Ushant 11.3.  
s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 10.3. til Kbhvn.  
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Port Gentil 24.2. til Cassablanca.  
s.s. *Hindsholm*, Bastholm, ank. Aalborg 11.3.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Manchester 6.3.  
s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Irland*, Petersen, pass. Panama 4.3.  
s.s. *I. D. S. Adolph*, oplagt.  
m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. New Orleans 6.3.  
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Penarth 10.3. til Oran.  
s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. West Africa 1.3.  
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Newcastle 9.3. til Boston.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jan*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Java*, Hjernum, afg. Hongkong 9.3. til Singapore.  
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
s.s. *Jolantha*, Andersen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.12.  
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Barbados 3.3. til St. John.  
s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Cape Town 4.3.  
m.s. *Jyllandia*, Kragelund, afg. La Pallice 10.3. til Port Said.  
m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Køge 10.3.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 3.3.  
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Beaumont 9.3. til Rotterdam.  
s.s. *Kina*, Heisterberg, afg. Oran 11.3.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i Dok i Helsingør siden 2.3.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Barry 11.3.

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. Cham-  
bers,  
Exchange Street .. Sheffield

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Telegram-Adresse: »Mactaggart«, Methil.  
Coder: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904

## LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter  
METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

## JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. 5 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, FENCHUCH STREET, LONDON E C. 3

## WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

### REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP · HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, LøfteEvne 46,000 T.	
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

## JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

## INTERNATIONAL STEVEDORING

### ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR. ADR.: "ALFMUNT"

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

s.s. *Knud*, Clemmesen, ank. Antwerpen 10.3.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. St. Vincent 11.3.  
 m.s. *København*, Andersen, ank. Nørresundby 9.3.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Colombo 5.3. til Suez.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Lissabon 11.3.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Gibraltar 7.3.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Penarth 11.3.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, ank. New York 6.3.  
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Kbhvn. 10.3. til Danzig.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 11.3.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Block, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen afg. Havre 12.3. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Nielsen, ank. Baltimore 7.3.  
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Göteborg 11.3.  
 s.s. *Manø*, Huusum, ank. Carboneras 9.3.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Macoris 9.3. til Norfolk.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Catania 11.3.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Malmø 10.3.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Malmø 9.3.  
 m.s. *Meonia*, Topp, afg. Nørresundby 10.3. til Middlebrough.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11. 27.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Lund, afg. Oporto 7.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

## N

s.s. *N. F. Høfding*, oplagt.  
 s.s. *Natal*, Lund, ank. Nakskov 12.3.  
 s.s. *Nevada*, ank. Buenos Aires 6.3.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Bordeaux 6.3.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rotterdam 10.3. til Buenos Aires.  
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Preston (Cuba) 10.3. til Bonston.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt afg. Halifax 10.3. til New York.

## P

m.s. *Panama*, Væring, afg. Brisbane 16.2. til Vancouver.  
 s.s. *Parana*, Broner, afg. Capetown 26.2.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Rouen 11.3.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfelt afg. Nordenham 23.2 til Pensacola.  
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Cape Town 8.3. til Rotterdam.  
 s.s. *Phönix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, pass. Teneriffe 11.3. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Polonia*, ank. København 1.1.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Kbhvn. 9.3. til Inningham.

## R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.

s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Granton 9.3.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Torrevieja 11.3.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Christensen, ank. Haderslev 11.3.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Hatteras 8.3. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Danzig 11.3.  
 s.s. *Seine*, Belec, afg. Kbhvn. 12.3. til Dunkirk.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Kbhvn. 10.3.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Skagen 10.3. p. R. t. Aarhus.  
 s.s. *Sigrun* Huus, afg. Aarhus 12.3. til Aabenraa.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Monrovia 24.2.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Mariager 9.3.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Bristol 9.3.  
 s.s. *Skanderborg*, Andreassen, ank. Dublin 9.3.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Haderslev 10.3.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Garston 10.3.  
 s.s. *Steipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Stesvig*, Hansen, ank. Bildudal 10.3.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, pass. Brunshüttel 10.3.  
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Havanna 29.2. til Tuxpan.  
 s.s. *Stegelborg*, Harnung, ank. Danzig 3.3.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Houston 11.3. til Bremen.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 12.3.  
 s.s. *Swava*, Christensen, ank. Struer 10.3.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Guanlanamo 9.3.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. St. Vincent 29.2.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *T. M. Werner*, oplagt.  
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Stettin 10.3.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Nagoya 29.2.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Galveston 29.2 til Bremen.  
 s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 10.3. til Bordeaux.  
 s.s. *Tjaldur*, afg. Kbhvn. 12.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Livorno 12.3. til til Genua.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Panama Kanal 10.3. p. R. t. San Pedro.  
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Antwerpen. 11.3.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Swansea 9.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Danzig 9.3.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 3.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Cardenas 6.3.

## V

s.s. *Vega*, Holm, afg. Algier 11.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Gdynia 9.3. itl Lemvig.  
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Cardiff 2.3.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Danzig 10.3.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. New York 2.3.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 11.3.  
 s.s. *Vidar*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Kbhvn. 10.3. til London.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Seubal 8.3.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 12. MARTS 1928

3-m. Sk. *Hans*, Christensen, afg. Setubal 25.2 til Trelleborg.  
 3-m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Setubal 2.3.  
 3-m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Setubal 1.3.  
 3-m. Sk. *Elisabeth*, Raahauge, ank. Marstal 9.3.  
 3-m. Sk. *Frem*, Jørgensen, ank. Gibraltar 9.3.  
 3-m. Sk. *Galathea*, Jensen, afg. Fowey 10.3.  
 3-m. Sk. *Haabet*, Madsen, ank. Marstal 8.3.  
 3-m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. Ballina 7.3.

3-m. Sk. *Nathalia*, Groth, afg. Dysart 9.3.  
 3-m. Sk. *Pallesen*, Jørgensen, ank. Thurø 28.2. for Oplægn.  
 3-m. Sk. *Falken*, Rasmussen, ank. Oslo 2.3.  
 3-m. Sk. *Norden*, Olsen, ank. Fowey 6.3.  
 3-m. Sk. *Cathrine*, Jørgensen, afg. Charlestown 7.3.  
 3-m. Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, afg. Oslo 11.3. til Gr. Yarmouth.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB  
AKTIESELSKAB



KJØBENHAVN.

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**M. B. COHN**  
TOLOBODV. 22 TELEFON · 1403

KØBENHAVN  
K.

TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

*Reparationer i Bristol Kanalen*

## MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26-KØBENHAVN K.

CARDIFF  
BARRY  
NEWPORT  
AVONMOUTH

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mammresch

Aalborg

## 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

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.

## KJØBENHAVNS HANDELSBANK

STIFTET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000  
Reservefond Kr. 30.713.665

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



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NYBYG-  
NINGER



OMBYG-  
NINGER

NOBISKRUG SKIBSVÆRFT  
RENSBURG

Tragtdampere, - Fiske-dampere,  
Motorstibe, Bugserbaade, Læg-  
tere, Særtøjer, Pramme, Pontoner

OMBYGNINGER-NYBYGNINGER  
REPARATIONER



BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke



Tæres ikke

SUPER-NICKEL

KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE

FØRÅRSAGET AF

TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,  
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

**THE MARITIME  
AGENCY Ltd.**

Telf.: Central 1504 & 10687

Telegram-Adr. "NESEVO"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRØR

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKER DEPOTER OG ENGBLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULKESPORTØRER · DAMPSKIBAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEL

**LAMBERT BROTHERS  
LIMITED**

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

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange.....	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	} Lamberts
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} Lambros,
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
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
Linningham, Dock Offices.....	
	} Grimsby

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der dokkesættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er frit for wet-Dock Afgifter hvis de læstes i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

### S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869

METHIL

Methil 1887

\*

LLOYDS AGENTER • SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

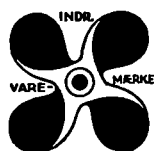
**STEGMANN**  
N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER  
TELEFONER 18&918 TELEGRAFER „STEGMANN“  
NØRRE SUNDBY

### DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85 %



BRUG  
**Holzapfel's**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København, K.

### INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE**  
HAMBURG

STEINHÖFT 9 • TELEGR. ADR.: „ALFMUNT“

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

### WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE • MARINE-, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

#### REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP- HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

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

En » » » » 511 » » » 20,000 »

En » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

TELEFON-NR.:

„WILTON, ROTTERDAM“ 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.



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

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

## „PACIFIC“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 • Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

SEJL • FLAG • KOMPASSER

## WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 • KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306

GRUNDLAGT 1755

## FRIEDRICH MENTZ

SKIBSMÆGLER

ROSTOCK &amp; WARNEMÜNDE

TELEGR.-ADR.: FRIEDMENTZ.

TELEFON 48 — 2336.

## KARL BRESEMANN

STEVEDORER

BUGSERINGS-AGENTER

STETTIN

TELEGR.-ADR. »BREMKA«

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 13

FREDAG 23. MARTS 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### SELVFØLGELIG EN TUNNEL — MEN

Det maa synes indlysende for alle, forekommer det mig, at Færdelsesproblemet København-Amager bedst løses ved Gennemførelsen af det Tunnel-Projekt, som *Dansk Søfarts Tidende* har gjort sig til Talsmand for, og som Havnens fortræffelige Leder, Havnedirektør Borg har arbejdet saa stærkt for. Det fra Firmaet Christiani og Nielsen foreliggende Tilbud ligger desuden saa langt under de Beløb, man tidligere regnede med, at en Tunnel vilde koste, at det er et stort Spørgsmaal, om en Tunnel ikke ogsaa vil blive den billigste Løsning. Men ét er i alt Fald givet: Tunnellen er en Løsning, Broudvidelsen kun en kostbar Galgenfrist.

Ubegribeligt er det, at Havneudvalget har kunnet være Borgmester P. J. Pedersen følgagtigt og foreløbig opgivet Tunnellen til Fordel for Langebro-Udvidelsen og en ekstra Bro til Jernbanetrafikken. Ganske ubegribeligt. Den ny Langebro vil blive kostbar og vil ganske ødelægge de smukke Omgivelser med sine hæslige Ramper. Disse vil medføre, at der ikke kan blive direkte Tilkørsel til Broen hverken fra Langebrogade eller fra Islands Brygge. Saa man kan ikke nøjes med at ødelægge Vestre- og Amager Boulevarderne, men man maa Herren hjælpe mig bygge Dæmning over Voldgraven omkring Skydeskolen, en fuldkommen Vandalisme. Men den er vel sagtens anbefalet af Forskønnelsesforeningen. Man skal intet forsværge i et Land, hvor Ordene har mistet deres Mening.

Skyldtes denne Vandalisme endda det praktiske Livs uafviselige Krav, saa maatte man bøje Hovedet og tie. Men den ny Højbro løser intet Problem. Den er blot et Borgmesterlune.

### FORENEDE'S AARSBERETNING

Det Forenede Dampskibsselskabs Regnskab og Aarsberetning foreligger nu.

Omend Afslutningen af den store engelske Kulstrejke i November 1926 nødvendigvis udøvede sin store Indflydelse paa de Forhold, hvorunder Skibsfarten ved Aarets Slutning og i Begyndelsen af 1927 arbejdede, idet et Fald i Raterne fulgte Nedgangen i de høje Kulpriser, var Fragterne paa Verdensmarkedet, siger Beretningen, dog saaledes, at der kunde opsejles gode Driftsoverskud, og disse forholdsvis tilfredsstillende Fragtkonjunkturer fortsattes til henimod Efteraaret 1927, da der indtraadte en Depression paa Fragtmarkedet, som foraarsagede en Nedgang i Selskabets Fortjeneste, navnlig for de i den oversøiske Fart beskæftigede Skibe. De forskellige Ruter har været tilfredsstillende trafikeret, og Driften af disse i Forbindelse med de stadig fortsatte Bestræbelser for at opnaa Beparelser i alle Driftsudgifter har givet et tilfredsstillende Resultat af Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.

Gennemgaar man Beretningen Punkt for Punkt udviser den mange interessante Enkeltheder. Passager-

farten paa New York blev drevet i samme Udstrækning som i de senere Aar, idet Passagerskibene har udført i alt 28 Rundrejser, paa hvilke Halifax blev anløbet 26 Gange i vestgaaende Retning og én Gang i østgaaende. Medens den østgaaende Passagertrafik tilnærmelsesvis opviser Tal svarende til det foregaaende Aars Transporter, udviser den vestgaaende Trafik, særlig for den kanadiske Farts Vedkommende, betydelige Fremskridt. Forenede har i Aarets Løb aabnet eget Kontor i Montreal og har under Oprettelse Filialkontorer i Edmonton og Saskatoon.

Ifølge den for 1928 lagte Fartplan skal Passagerskibene udføre ialt 36 Rundrejser, og den hurtige og bekvemme Forbindelse med New York for saavel Passager- som Godstrafikkens Vedkommende vil derved blive betydeligt forbedret. For at kunne holde Skridt med Forholdenes Udvikling og deltage i Konkurrencen paa en for Landet tilfredsstillende og værdig Maade har Selskabet besluttet sig til at iværksætte Bygningen af et fuldt ud moderne Passager- og Lastskib af større Kapacitet og med større Fart end »Frederik VIII«. De i det forløbne Aar paa adskillige oversøiske Markeder raadende gode Frægter har ogsaa gjort deres Indflydelse gældende paa Stykgods-ruten paa New York, hvor Skibene Aaret igennem har haft fulde østgaaende Laster til lønnende Rater.

Montreal aabnede i 1927 meget tidligt og viste gennemgaaende stor Aktivitet i det meste af Sæsonen, men desværre holdt de gode Kornrater, hvormed denne indlededes, sig ikke ret længe, og omend de efter en særlig mat Periode i Sommermaanederne rettede sig noget i Løbet af September Maaned, ebbede Sæsonen dog ud under yderst svage Fragtkonjunkturer. Desuagtet har Aarsresultatet været tilfredsstillende og de befordrede Stykgodsmængder ligesaa.

Ruterne paa de øvrige nordamerikanske Havne, saavel Østkysten som den mexikanske Golf, har ogsaa givet tilfredsstillende Resultater og er i fortsat Udvikling. Fragterne for Oliekager laa gennemgaaende lidt bedre end de nærmest foregaaende Aar.

Farten paa Sydamerika har givet gode Resultater. Der er udført 24 Rundrejser med gennemsnitlig 14 Dages Mellemløb, og Ruten opretholdes med den i denne Fart størst opnåede Præcision. Medens de udgaaende Kulfragter har været lave, har de hjemgaaende Kornfragter, takket være Rekordeksporten af Korn fra Argentina, til Gengæld det meste af Aaret været gode.

Den europæiske Fart. Saavel Østersø- som Nordseelinierne og Farten paa franske Havne og Middelhavet er opretholdt i samme Omfang som i Aaret 1926 og er i god Udvikling baade hvad Last og Passagerer angaar.

Den faste Rute paa Leningrad er opretholdt med Anløb hver 14de Dag.

Paa Stettin—København—Oslo Ruten, hvor i Sommersæsonen Farten besørgedes af »Dronning Maud« og efter Sommermaanedernes Ophør af »Kong Haakon«, vil der i Aar finde en Omlægning Sted, idet

baade »Dronning Maud« og »Kong Haakon« vil anløbe Stettin, hvorved Afgangene derfra forøges til 2 Gange ugentlig i Overensstemmelse med Fartplanen før Krigen.

Landbrugseksport Farten har arbejdet under rolige Forhold og de befordrede Godsmængder har vist en betydelig Stigning. Den i disse Ruter anvendte Tonnage giver Landbruget en fuldt ud tilfredsstillende Tjeneste og sikrer den danske Landbrugseksport den hurtige Transport og rettidige Ankomst til Lossehavnene, som er paakrævet, og Selskabet har intet Middel sparet for at naa dette Maal. Den daglige Fart (Søndag undtagen) mellem Esbjerg og Harwich har været fortsat og er i god Udvikling, saavel hvad Passagerer som Gods angaar, og som et Led i Bestræbelserne for paa denne vigtige Passenger- og Godsroute at anvende saa ensartet og tidssvarende Materiel som muligt har Selskabet hos Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri bestilt et Motorskib af samme Type som »Parkeston« og »Jylland«, der i enhver Retning har svaret til de stillede Forventninger. Ruten vil da blive betjent af tre Motorskibe og Dampskibet »A. P. Bernstorff«, medens Dampskibet »J. C. la Cour« derefter benyttes som Reserveskib.

#### ERSTATNINGSKRAVET PAA TYSKLAND

Ved Den Almindelige Danske Skibsførerforenings nylig afholdte Generalforsamling oplyste Formanden, Kaptajn H. P. Hagelberg, at Foreningen havde henvendt sig til Udenrigsministeriet angaaende dette Erstatningskrav. Foreningen havde fra Ministeriet modtaget følgende Svar:

»Under Henviisning til den ærede Forenings Skrivelse af 18. ds. vedrørende Spørgsmaalet om Fremsettelse af Erstatningskrav i Anledning af den Skade, der under Verdenskrigen er tilføjet dansk Skibsfart ved Foranstaltninger fra de krigsførende Magters Side, meddeler Udenrigsministeriet herved, at man i Samarbejde med Ministeriet for Industri, Handel og Søfart til Stadighed har beskæftiget sig med denne Sag, herunder saavel Spørgsmaalet om Erstatning for Tab af Menneskeliv og Skade paa Person som Erstatning for de materielle Tab.

Udenrigsministeriet har overfor den tyske Regering fremsat en Række Enkeltkrav og har i en Del Tilfælde opnaaet gunstige Resultater, medens andre Tilfælde endnu er Genstand for Forhandling med den tyske Regering. I Forbindelse med Ministeriet for Industri, Handel og Søfart har Udenrigsministeriet derhos til Stadighed bearbejdet det af nævnte Ministerium i sin Tid indsamlede Materiale med det Formaal at danne sig et Skøn over de til enhver Tid foreliggende Muligheder for at foretage yderligere Skridt, hvad enten disse nu maatte forme sig som en samlet Fremsettelse af alle Kravene eller Grupper af disse eller som en Fremsettelse af yderligere Enkeltkrav.

Efter Modtagelsen af Efterretningen om, at der mellem den norske og den tyske Regering var afsluttet en Erstatningsoverenskomst, har Udenrigsministeriet søgt Oplysning indhentet om de nærmere Enkeltheder angaaende Overenskomstens Indhold. De paagældende Regeringer har imidlertid ikke ønsket paa nærværende Tidspunkt at give nærmere Oplysninger herom, og Udenrigsministeriet ser sig til sin Beklagelse indtil videre ikke i Stand til at fremkomme med yderligere Udtalelser angaaende Erstatningsspørgsmaalet, der imidlertid fortsat har Regeringens fulde Opmærksomhed.

#### FØRERNES KAPITALINDSKUD OG PENSION

Paa samme Generalforsamling, hvor Foreningens populære Formand, Kaptajn H. P. Hagelberg genvalgte, omtalte denne, at Kapitalindskud spiller stadig en stor Rolle i nogle faa mindre Selskaber, og det

giver stadig Foreningen et stort Arbejde. Fra vor Side tilraader vi altid, udtalte Hr. Hagelberg, Førerne ikke at gaa med dertil, da vi kun har meget daarlige Erfaringer i denne Retning. Der er saaledes sidste Aar gaaet et Selskab i Stykker, hvori to Førere var interesseret med 18,000 hver, og en afdød Førers Enke med 20,000, altsaa ialt 56,000 og der er efter alle Solemærker ikke noget som helst at erholde af Selskabets Konkursbo. I et andet Tilfælde lykkedes det Foreningen ved dens juridiske Konsulent at skaffe et Medlem hans Indskud tilbage, da han fratraadte som Skibsfører, dog først efter mange Vanskeligheder. Bestyrelsen maa derfor paa det bestemteste fraaade Medlemmerne at sætte Penge i Selskaber mod Opnaaelse af Førerplads og i hvert Fald raade dem til først at konferere med Foreningen om Betingelserne.

Ogsaa Pensionsspørgsmaalet blev drøftet indgaaende, og det omtaltes, at et enkelt Rederi havde truffet en Pensionsordning for sine Førere. Denne var imidlertid ordnet gennem Pensions- og Livrenteinstituttet, hvilket har foranlediget en Protest ikke alene fra Skibsførerforeningen, Styrmandsforeningen og Maskinmestrenes Forening, men ogsaa fra Dansk Dampskibsrederiforenings Side, da man mente, at man burde holde sig til Pensionsforsikringsanstalten, som de forskellige Organisationer har været med til at oprette. En anden Ulempe ved denne Ordning er, at Styr mændene har deres Police i Pensionsforsikringsanstalten, og at denne altsaa ikke kan fortsættes efter Avancement til Fører.

Selv om der kan rettes Indvendinger mod Pensionsforsikringsanstalten, saa har det vist sig, at hvor det drejer sig om Enkepensioner, har det været til stor Velsignelse, naar Førerne har været forsikret der, idet Enkerne altid pensioneres med Halvdelen af den højeste Pension, deres Mænd vilde have opnaaet, hvis de havde naaet fuld Pensionsalder.

#### »UDENLANDSK KONKURRENCE«

Vor engelske samtidsige, *Fairplay*, er ikke altid ganske fair overfor den ikke-engelske Skibsfart. Det gamle Blad snærrer lidt vel ofte og lidt vel umotiveret ad andre Skibsfartsnationer. Et saadant umotiveret Angreb fra *Fairplay's* Side gengiver vi paa Side . Med Hensyn til Føden tror jeg oprigtig talt, at meget faa Nationers Sømænd vil bytte deres Kost med den, der serveres i engelske Skibe. Og de engelske Lønninger er ikke mere de mest attraaværdige; de ligger jo gennemgaaende betydeligt under de skandinaviske, selv om de ogsaa er højere end de tyske, franske og italienske.

*Fairplay* skyder ved samme Lejlighed de ikke-engelske Redere i Skoene, at deres Skibe er ladet dybere end de engelske. Det er utaaleligt, skriver Bladet, at engelske Redere skal handicappes paa en saadan Maade. Det er selvfølgelig Nonsens, hvad *Fairplay* skriver. Og Bladets Afslutnings-Salut om, at Assurandørerne betaler, er intet mindre end en Fornærmelse. Her paa Kontinentet har vi iøvrigt aldrig haft en lignende Overlastnings-Skandale som den, Retten i Cardiff fornylig afslørede med det Resultat, at en stor Cardiff Reder maatte vandre i Fængsel.

Vore engelske Venner er forøvrigt svært uenige med *Fairplay* med Hensyn til Begrebet »Unfair Foreign Competition«. I Parlamentet protesterede et fremragende Skibsfarts-Medlem sidste Uge imod slige løse Sigtelser. Den udenlandske Konkurrence var ikke den eneste unfair Konkurrence. Der var ikke saa lidt unfair britisk Konkurrence, sagde han og fremførte nogle vel underbyggede Klager over unfair Metoder anvendte af engelske Selskaber.

Ingen af os er Engle. Der er sorte Faar indenfor ethvert Lands Skibsfart, og *Fairplay* gør sikkert vel i ikke at fremture med sine uvederhæftige Sigtelser imod ikke-engelske Skibsfarts-Nationer.

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM

Skibsfarten paa Rotterdam var i den forløbne Maa-ned betydeligt mindre end i Februar ifjor, kun Tilførslerne af Træ og Korn viser Fremgang. Nedenstaaende Oversigt viser Antallet af Skibe, ind- og udgaaede med Ladning:

	Febr. 28	Febr. 27	Jan. 28
Ialt ankommet .....	800	824	622
Ialt udgaaet .....	742	800	800
Ankommet med Stykgods .....	512	468	542
Udgaaet med Stykgods .....	477	473	508
Udgaaet med Kul og Koks .....	245	306	249

Tilførslerne af engelske Kul var 77,700 Tons mod 127,000 Tons i Februar 1927.

Tilførslerne af Erts gik ligeledes tilbage, hovedsageligt paa Grund af Stagnering i Produktionen i Nord-europa. Fra Nordeuropa ankom 270,000 Tons (Februar 1927: 475,000 Tons) og fra andre Lande 392,000 Tons (450,000 Tons).

Af Korn var Tilførslerne større end ifjor, fremfor alt fra Nordamerika, derimod var Tilførslerne fra Donau og Rusland i den forløbne Maaned ret ubetydelige. Ialt ankom 301,000 Tons (Februar 1927: 286,000), hvoraf 143,000 Tons fra Nordamerika og 131,000 Tons fra Sydamerika. Desuden udlossedes 245,000 Sække Korn, hvoraf bl. a. 92,500 Sække Hvede fra Australien og 21,700 Sække Majs fra Nederlandsk Indien.

Med Tankskibe ankom 57,700 Tons mineralsk Olie og 3450 Tons Planteolie.

## Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Dampskibe	Sejlskibe	Med Ladning	i Ballast
	Antal	Tons Netto	Antal	Tons Netto
U. S. A. . . . .	18	68,238		18
Belgien . . . . .	3	1,877		4
Brasilien . . . . .	2	7,514		1
Danzig . . . . .	1	5,055		1
Danmark . . . . .	16	20,291		12
Tyskland . . . . .	201	297,163		198
Estland . . . . .	1	1,103		1
Finland . . . . .	7	10,210		5
Frankrig . . . . .	74	104,798		67
Grækenland . . . . .	16	38,966		5
Storbritanien . . . . .	209	282,506		160
Italien . . . . .	62	169,715		49
Japan . . . . .	7	33,281		5
Letland . . . . .	4	5,739		3
Nederlandene . . . . .	214	338,295	1	214
Norge . . . . .	50	80,142		26
Polen . . . . .	2	1,466		1
Portugal . . . . .	5	10,280		4
Rumænien . . . . .	1	1,531		2
Rusland . . . . .	3	4,492		2
Spanien . . . . .	12	26,729		3
Sydsлавien . . . . .	2	5,287		1
Sverige . . . . .	52	47,267		42
Ialt . . . . .	962	1,561,945	1	214
				781
				158

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 19. Marts 1928.

Det kan være fristende ved Konstateringen af de smaa Forandringer til den rigtige Side, som sidste Uge trods alt kan opvise indenfor enkelte af de ledende Markeder at indvarsle bedre Tider, som mere eller mindre nær forestaaende. Ganske vist er der kun faa andre Erhverv end netop Skibsfarten, hvor Udøverne mere ufortrødent sætter Lid til Fremtiden, naar Forholdene er imod, i Forvisning om, at det gamle Ord: »Efter Regn kommer Solskin« stadig staaer ved Magt. Det var for enkelte af de oversøiske Markeders Vedkommende noget bedre Efterspørgsel efter Tonnage, og Forbedringer af de sidst betalte Rater blev ogsaa præsteret. Dette gælder — eller rettere gjaldt — navnlig Australien, hvad vil fremgaa af den senere Omtale af Østens Markeder. Som Tilfældet var sidst, blev der imidlertid givet med den ene Haand og taget med den anden, naar ses paa det samlede Fragtmarked. Det er dog ikke disse Forskydninger i enkelte Markeder, der helt eller delvis udligner de i andre Markeder nøjsommeligt opnaaede Forbedringer, der faar os til at holde Optimismen og Pennen i Tømme, men et langt alvorligere Faktum: *Tonnageoplægningen*. Det er desværre ikke udelukkende den ældre og ældste Del af Flaaderne, der er lagt op, omend disse Dele naturligt nok er i Majoritet. Saalænge der endnu er blot én Damper oplagt, der endnu burde være under Damp, er Forholdene ikke normale. Oplægningen omfatter som bekendt navnlig de forholdsvis mindre Dampere, der er bestemt for Fart hovedsagelig paa Nord- og Østersøen samt Middelhavet, og desværre er Størsteparten (i hvert Fald talmæssigt) af Danmarks Trampbaade at søge indenfor denne Kategori. Med den mildere Aarstid, der nu nærmer sig, vil forhaabentlig ogsaa mildere Vinde tilvifte Skibsfarten.

## TRÆLASTMARKEDET

Udviklingen vil naturligt nok for en Del afhænge af, hvor tidligt eller sent Besejlingen af de forskellige Lasteplasser kan genoptages. I Begyndelsen af Maaneden ventedes det f. Eks., at Besejlingen af Brahestad Distrikt vilde kunne forventes genoptaget i Slutningen af Maj, eller nærmest lidt senere end normalt,

medens der nu rapporteres, at et Distrikt som Sundsvall ventes genaabnet i Begyndelsen af April med Undtagelse af de øvre Lasteplasser, der først ventes tilgængelige i Slutningen af April. Det er dog vist for tidligt allerede nu at profetere noget i den Henseende. Fra Finland meddeles, at Vinteren har været »ideel«, d.v.s. tilstrækkeligt med Sne til at muliggøre Transporten af Træstammerne til Savmøllerne. Store Kvanta af D.B.B. er rede fra Savmøllerne, men Salgene er desværre endnu af mindre Omfang end sidste Aar ved samme Tid af Grunde som paavist i sidste Beretning. Eksporten ventes dog at blive af samme Omfang som sidste Aar, om ikke større dersom den svenske Konflikt trækker i Langdrag. Salget af Props og Pulpwood er gaaet villigere, men en stor Del af disse Ladninger er allerede bortsluttede, navnlig ved Kontrakter paa fra 5000 til 20,000 Favne. Hvorledes Arbejdssituationen i Finland vil udvikle sig, er vanskeligt at sige, men i hvert Fald for Tiden er der heldigvis intet, der tyder paa, at Freden vil blive brudt. F.O.W. Ordrene er vedblivende i sørgelig Minoritet, saa en særlig tidlig Aabning er derfor næppe paa-krævet.

Der kom kun faa Afslutninger i Stand, bl. a.:

590 stds. DBB 2 Gefle/Calais, F.O.W. (361), 630 stds. DBB Walkom/Hull, 15/6' 37/6d. (!), Danzig/Boness, 1550 Loads Sleepers, 9/3d., Danzig/Boston, 1600 Loads Sleepers, 10/6d., Danzig/E.C.C.P., 400 Favne Props, 32/-.

## HVIDEHAVET

Befragterne herfra har nu løst Startskudet, og Resultatet er allerede en ret hidsig Jagt efter at komme først til Fadet, trods de magre Retter, der serveres.

Der er bl. a. betalt: 62/6d. Archangel/Southampton, 750 stds. DBB, 10/6' 65/- Archangel/Poole (n.a.a.), 510 stds. DBB, F.O.W., hvad er rundt regnet ca. 4/- lavere end sidste Aar.

## KUL, KOKS etc.

Dette Marked var og er uforandret, elendigt.

Der sluttedes bl. a.: Boness/Aarhus, 1950 Tons, ult. Marts, 5/-, Tyne/Randers, 2900 Tons, 5/1½d., 550

## POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Havn er ifølge derom modtaget Oplysning gennem Havneudvalget i Løbet af Februar Maaned udført ialt 336.532 Tons Kul, deraf til Danmark 100.415 Tons, mod 362.201 Tons, deraf til Danmark 124.145 Tons i Januar Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

Danmark .....	100.415 T.
Sverige .....	86 029 -
Frankrig .....	47.271 -
Norge .....	39.266 -
Letland .....	23 279 -
Italien .....	20.429 -
Finland .....	5.745 -
Lithauen .....	4.503 -
Belgien .....	4.250 -
Holland .....	3.200 -
Tyskland .....	2.145 -
	336.532 T.

Kuleksporten er i Februar Maaned gaaet en Del tilbage, hvad der væsentligst hidrører fra Nedgangen i Eksporten til Sverige — fra 140.926 T. til 86.029 T. — og til Danmark. Eksporterne til Norge, Italien og særlig til Frankrig er steget ret betydeligt.

(Fragtmarkedet fortsat.)

Losning, Tyne/Aalborg, 3100 Tons, 5/-, 500 Losning, Tyne/Svendborg, 1500 Tons, 5/6d., 350 Losning, Duns-ton/København, 1700 Tons Cokes, 7/9d., 400 Losning, Grimsby/Korsør, 1300 Tons Cokes, 8/3d., 300 Losning.

### MIDDELHAVET

Hverken *Donau-* eller *Sortehavet* mærkede man noget til, og Middelhavet var den samme Elendighed som sidst.

Den ventede Genoptagelse af Frugtbefragtningerne fandt Sted, men desværre lykkedes det Befragterne at presse Citronen yderligere, idet der bl. a. sluttedes: 119,000 — 90,000 — og 81,000 Cbf. Dampere for prompt Lastning til Lumpsumfragter, der kun udgjorde henholdsvis 18 6d., 20/- og 20/- pr. 100 Cbfd. Resultatet heraf er indlysende, naar alene ses hen til, at selv til sidstnævnte 2 Rater gaar godt 25 pCt. af Fragten alene til Omkostninger i Spanien. For ult. Marts og April Lastning noteres dog 21/- og 20/- for henholdsvis 90,000 og 100,000 til 115,000 Cbfd. Dampere, men selv dette er og bliver meget for lidt. Erts-ladninger er der som sædvanlig rigeligt af. Blot Betalingen var ligesaa rigelig. Det kneb ofte at anbringe de større Baade for nedgaaende Kul, hvorimod der var jævnt god Efterspørgsel efter mindre Skibe, der i enkelte Tilfælde præsterede Forbedringer, bl. a. spot-prompt 3000 Tonner Forth/Genoa Range 9/6d.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Fra *Montreal* fortsattes Befragtningerne, og der udbydes vedblivende en Del Ordre, men nogen Forbedring af Raterne lykkedes det desværre ikke at opnaa. 16½ Cents blev igen accepteret til Middelhavet, ganske vist for 7500 Tonner med 20/5' Annullering mod sidst 6500 Tonner for 25/6' Annull.

Hverken *Gulfen* eller *Northern Range* mærkede man videre til. Fra *Gulfen* sluttedes dog en Del Baade for case-oil til Østen, bl. a. 210,000 Kasser: Shanghai og/eller *Tsingtao*, 25½ cents, April.

*Cuba* kan ene opvise en passende Aktivitet i Forbindelse med en Bedring af Raterne, idet 7500 Tonner opnaaede 17/- pr. Marts, hvad hidtil kun har været præsteret af 5000 Tonner, og for 3200 Tonner betaltes fra *Santo Domingo* til U.K./Cont. op til 18/6d. med 15/4' Annull. Kul fra *Europa* er lige elendigt, bl. a. 7/- à 7/3d. for handy size: *Glasgow/New York*, 1000 Tons fri Losning.

## POLSKE KUL OVER GDYNIA

I Februar Maaned er der ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik eksporteret 101.658,5 Tons Kul fra Gdynias Havn mod 98.868 Tons i Januar Maaned.

Udførselen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

Belgien .....	3.900 T.
Danmark .....	22.547 -
Frankrig .....	5.338 -
Letland .....	4.472,5 -
Norge .....	12.157,5 -
Sverige .....	53 243,5 -
	101.658,5 T.

### OPLÆGNINGERNE.

Sidste Uge bragte en lille Nedgang i Oplægnin-gerne, idet disse den 20. ds. androg 45 Dampere af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Skibe med en samlet Bruttotonnage af 61.699 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 97.076 Tons. Den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal 50 Skibe, 64.071 Bruttotons og 98.253 Tons d.w.

### SYDAMERIKA

Hvad Efterspørgslen angaar, svingede *La Plata* ned og op et Par Gange, og var saaledes en jævnt god Af-tager af Tonnage. Det var dog stadig Marts-Baadene, der var i Kurs, og saadanne opnaaede yderligere Forbedringer, bl. a. 7000 Tonner *Buenos Aires/Nordfrankrig* 19/- prompt og 4500 Tonner, n.a. *Santa Fé/Antwerpen*, *Rotterdam* eller *Amsterdam*, 21/9d., 30/3' Annull. Sammesteds fra sluttedes senere ca. 5400 Tonner til E.C.U.K. pr. Marts til endog 22/6d., Basis én Losseplads, mod sidst 6500 Tonner 21/-.

Da de fleste Redere stadig foretrækker at tage Last med ud fremfor at sejle ballastet, saa har ethvert Forsøg paa at forbedre Kulraterne været forgæves, og i et enkelt Tilfælde blev der endog accepteret 10/3d. til *Buenos Aires* af 6000 Tonner og en lignende Baad tog *Rio de Janeiro* til 9/-, begge fra *Wales* ult. Marts.

### ØSTEN

*Australien* kom for en Stund i Markedet med en Del Ordre, tilstrækkelige til, at ret pæne Forbedringer af Raterne blev Resultatet. Saaledes sprang Raten i et Par Dage fra 34/- for 9500 over 35/- for 7500 Tons til 36/- for 5600 Tonner, alle fra *Sydlandet* til *Middelhavet* — U.K. — Cont. og pr. April. Befragterne blev dog hurtig mætte, eller maaske er det kun taktiske Grunde, der drev dem til atter at melde »udsolgt«. Meget vil til Gengæld afhænge af Redernes Taktik.

Fra *Bombay*, *Karachi* eller *Marmagoa* sluttedes 10,000 Tonner for Majslastning til 22/6d. d.w. U.K., 6d. mindre dersom *Middelhavet* eller *Continentet*, mod i forrige Uge 6500 Tonner pr. April til 6d. lavere Fragt.

Fra *Birma* betaltes 25/6d. for 8500 Tonner til *Bremen* eller *Hamburg*, 2den Halvdel April, og fra *Vladivostock* sluttedes bl. a. to 7000 Tonnere til *Rotterdam* eller *Hamburg* til 28/3d., Maj og Juni, eller ca. 1/6d. lavere end i Begyndelsen af Maaneden for April Tonnage.

### TIME-CHARTER

Af amerikanske Afslutninger kan anføres følgende, som det vil bemærkes til betydeligt forbedrede Rater: 2250 Tonner 1 vestindisk Rundtur Doll. 1.50; 3300 Tonner 1 vestindisk Rundtur Doll. 1.55; 3000 Tonner 1 vestindisk Rundtur Doll. 1.65; 5000 Tonner 1 vestindisk Rundtur Doll. 1.20.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### Ø. K.'s PRÆFERENCEAKTIER

Den udsendte aarlige Regnskabsmeddelelse beskæftiger sig som sædvanligt kun med Resultatet af det forløbne Aars Drift. Imidlertid havde et Aftenblad i Gaar under Omtalen af dette fremsat en Formodning om, at Kompagniet, saaledes som Forholdene har udviklet sig, vil lade saavel Præference-Aktierne som deres Modpost Dispositionsfondens udgaa af Aarets Status, med andre Ord, at Kompagniet skulde have bestemt sig til at afskrive Præference-Aktierne i Landmandsbanken.

Denne Formodning ligger nær, idet Regeringen jo i sit Landmandsbank-Forslag har slaaet en Streg over Præference-Kapitalen og man naturligt vil gaa ud fra, at dette maa være sket efter Aftale med Præference-Aktionærerne. Tilmed udtaler de to fremragende Jurister, som har haft Spørgsmaalet om Præference-Aktionærernes Stilling til Overvejelse, i den Lovforslaget vedhæftede Erklæring, at de for Præference-Aktionærernes Vedkommende gaar ud fra, at Spørgsmaalet ordnes ad Forhandlingens Vej. Det vilde da ogsaa kun være en rimelig Hensyntagen, om man havde forsøgt dette.

Noget saadant er imidlertid ikke sket, og Kompagniet har da heller ikke frafaldet nogen Ret, men opretholder den sædvanlige Postering i sit Regnskab. Derudover har Kompagniet for nylig overgivet Spørgsmaalet om sin Stilling som Præference-Aktionær til Bedømmelse af en anset københavnsk Højesteretssagfører. *Dagbladet Børsen.*

### OVERLASTEDE UDENLANDSKE SKIBE

Den Vanskelighed, som britiske Skibsredere har ved at konkurrere med udenlandske Skibe i nogle Trader tilskrives almindeligvis den Kendsgerning, at de udenlandske Skibes Udgifter til Lønninger og Kost om Bord er langt mindre end de britiske, og at de derfor kan have Fortjeneste paa Rater, som vilde være tabbringende for britiske Skibe. Der er imidlertid, siges der, endnu én Grund til de fremmedes Overlegenhed i Konkurrencen, nemlig at mange af deres Baade er lastet langt dybere end de britiske, og at de ekstra 100—500 Tons, de tager, er Aarsagen. Det er utaaeligt, at britiske Redere skal være handicappede paa denne Maade. Ankommer et overlastet udenlandsk Skib til en britisk Havn, vil Board of Trade utvivlsomt tage Affære. Gaar Skibet derimod til en fremmed Havn for at losse, er der ingen Straf for det, hvormeget Skibet end er overlastet, og skulde det gaa galt, betaler Forsikringselskabet.

*Fairplay*, 8. Marts 1928.

### ER MOTOR-TRAMPBAADE ØKONOMISKE?

I al Almindelighed viser det sig, at de hurtige Fragtbaade, der anvendes paa de lange Trader, er fordelagtigst, naar de er forsynede med Dieselmotor, og at denne Fordel bliver mindre, naar det drejer sig om langsommere Skibe, men at Fordelen er til Stede i de fleste Tilfælde, kan paavises. For nogen Tid siden udtalte en britisk Reder, at Damperen efter hans Erfaring var Motorskibet overlegent, naar det drejede sig om Tramps. Saa vidt vi ved, ejer han ingen Motorskibe.

Vi kunde maaske citere fra Beretninger fra andre Tramp-Redere, der har forsøgt Motorskibe. Dansk-fransk Dampskibsselskab, København, der er et Tramp-Selskab, bestilte sit første Motorskib for et Aar eller to siden; siden da har Selskabet kun bestilt et Skib,

ligeledes et Motorskib. Dampskibsselskabet »Dannebrog«, ogsaa i København, det største Tramp-Selskab i Danmark, har bestilt et Motorskib, og der er mindst et halvt Dusin Tramp-Rederier i Danmark, Sverige og Norge, hvis Bestillinger i de sidste Par Aar udelukkende har været paa Motorskibe.

Vi er absolut af den Mening, at man ikke bør fremsætte nogen Udtalelse angaaende Dampskibes og Motorskibes Driftsøkonomi, før man har haft virkelig Erfaring med begge Slags Skibe sejlene under samme Forhold i enhver Henseende. De hyppige Udtalelser af britiske Skibsredere, som ikke har den fornødne Erfaring, burde fraaades.

*The Motor Ship*, Marts 1928.

### SKIBSREDERENS HAAB.

Hvad Skibsfarten haaber paa er en stigende oversøisk Trafik, i hvilken Grene af Storindustrien som Kul, Jern og Staal, Skibsbygning, Tekstil og Landbrug udgør en mere betydende Del end de mere værdifulde men mindre fyldende Luksusvarer. At de nævnte Industrier viser Bedring, er jeg fast overtydet om, men Bedringen er endnu ikke tilstrækkelig stor, til at den i væsentlig Grad kan føles af Skibsfarten af den simple Grund, at den oversøiske Trafik stadig ikke er stor nok til at kunne beskæftige den overflødig Tonnage, der er oplagt i Verdens forskellige Havne, og som den 1. Januar i britiske Havne alene androg 371,674 Nettotons.

*Sir Frederick W. Lewis.*

### SPANSKE SKIBSSUBSIDIER.

Efter hvad vi erfarer, er der i 1926 til forskellige spanske Rederier betalt Statssubsidier som følger: Sota y Aznar 1,993,499 Pesetas, Ibarra y Cia. 550,929, Maritima del Nervion 510,136, Naviera Vascongada 364,612, Compania Naviera Bachi 200,008, Vasco Cantabrica de Navegación 364,388, Maritima Unión 170,438, Compania Trasocœania 149,864, Compania Naviera Amaya 134,567, Compania Naviera Easo 114,864, Auxiliari Maritima 103,212, Maritima Bilbao 98,210, Compania General de Navegacion 97,136, Naviera Guipuzcoana 92,816, Zugade & Cia 90,284, Compania Aldicoa 90,596, Naviera Elcano 77,425, Naviera Bermeo 75,243, Sociedad Comercial de Oriente 72,880, Naviera Bidasoa 68,969, Compania General de Filipinas 61,244 eller ialt 5½ Million Pesetas eksklusive det Beløb, der betales til Compania Transatlantica for Postbesørgelse til Nordamerika.

*The Syren and Shipping*, 29/2 1928.

### QUEBEC SOM FRIHAVN FOR KORN

Ved en Kabinetsordre offentliggjort i *Canada Gazette* for den 18. Februar, vil Quebec fremtidig være Frihavn for Skibe, der transporterer Korn. Ændringen til de hidtil gældende Statutter lyder som følger: »Skibe, der laster eller lossere hele Ladninger af Korn, er fritagne for Betaling af Tonnage- og Moleafgifter.«

Dette Dekret stiller Quebec paa lige Fod med Montreal, hvad angaar Kornskibe. Saafremt en Trampbaad laster Stykgods, maa den derimod betale Afgifterne, som Følge af, at den i saa Fald gør Brug af Varehusene ved Lastningen. Lasteafgifter, Afgift for syge Sømænd, Lodsafgift og Bugserafgift skal vedvarende betales i alle Tilfælde.

*Fairplay*, 15. Marts 1928.



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

KØBENHAVN

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

**ASSENS**TELØR.-ADR. „SHIPPING“. — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder**Dampskibs- og Havariagent**Befragtningsforretning*

HADERSLEV

**J. C. HANSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HADERSLEV**

Agent for:

Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København

Lloyds Sub Agent

Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Mallsand"

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adr.: "Holmsild"

Amaliegade 36

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**A. N. PETERSEN**

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

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

LANDMANDSBANKENS ANNEX

LAXEGADE 8

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

HOLBÆK

NAKSKOV

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

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

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

KOLDING

NYKØBING F.

**A. GJØRDING****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

Telefon 137 &amp; 737

Telegram-Adr.: »Marquardt«

**Marquardt & Tornøe***Skibsmæglere**Nykøbing F.*

KORSØR

NØRRESUNDBY

**P. JØRGENSEN & CO.**

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

**KORSØR**Telefoner: Provins Nr. · 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**NØRRE-SUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

KØBENHAVN

SVENDBORG

**Hans Svenningsen & Adolf Carl**

Amaliegade 33, København K.

Telegram Adr. „Steambroker, København“.

Coder: Watkins — Scott's 10th Edition —

The Boe Code.

*Rederi — Befragtning — Assurance — Køb og  
Salg af Skibe — Klarering — Havariagentur.***C. V. PETERSEN, SVENDBORG**

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

## ISMELDINGER PR. 20. MARTS 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Danmark

Kolding (14) indre Fjord 43. Odense (13) Fjorden 31. Roskilde (12) 33. Frederikssund (17) N. fra 01, mod S. 3x. Præstø (20) 2x. Færgestrøm (12) 33. Nykøbing F. (19) 21. Bandholm (18) Havnen 12. Skelskør (12) 33, Rende.

Meldt isfri: Mariager Fjord, Vejle, Stege og Ulfund.

## Sverige

Skutskär og nordl. Stat. 98. Ørskär 01. Øregrundsgrepen nordl. Del 3x. Mod Furusund 66. Sandhamn-Stockholm 37. Landsort-Stockholm 39. Hävringe-Oxelösund 12. Kalmarsund N. f. Kalmar 36, S. f. 4x. Svinnesund og Iddefjorden 66.

## Finland

Hogland 8x. Helsingfors 67. Sveaborg 68. Gråskärsbådar 88. Porkala 67. Kallbådan 87. Barösundsfjärden 68. Jusrö 01. Hangö Havn 34. Russarö 01. Gullkronafjärd 68. Aabo og Erstan 67. Lövsjär 69. Widskärsfjärden 67. Utö 66 og 01. Skiftet og Föglö 69. Ledsund 57. Nyhamn og Kobbaklinter 47. Mariehamn 67.

## Estland

Zerel, Filsand, Ristna og Tachkona 01. Odensholm 87, 57 og Landvand 6. Pakerort 12 og 24. Surup Landvand 6 og 67. Nargö 57. Reval 69. Kokskær 57. Ekholm 58. Stenskær og Narva Red 68. Pernov, Kynø, Paternoster og Raugi 98. Vorms 98 og 59.

## Letland

Papensee, Libau, Steinort og Vindau 01. Lyserort og Michælsturm 01. Domesnæs 67, Landvand 4 og 87. Mes-saragotsem 57. Riga Søen Landvand 7, Havnen 12. Haynash 88.

## Tyskland

Königsberg Seekanal 59. Swinemünde Haff 01. Warnemünde Warnow 22.

## VINKE &amp; CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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

## A/B NIELSEN &amp; THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Ruter til de vigtigste Havne paa Jorden

## AKTIESELSKABET

## DAMPSKIBSSELSKABET „ORIENT“

SELSKABETS STATUS PR. 31. DECEMBER 1927.

Aktiver:	
Selskabets Flaade:	
	Tons d. w.
T/S »Botnia«	10.470
T/S »Parana«	10.470
M/S »Tacoma«	9.100
M/S »Indien«	8.750
S/S »Kina«	8.720
M/S »Astoria«	8.285
S/S »Natal«	7.350
	63.145
Bogført Værdi pr. 31. December 1927	7.852.033,46
÷ Fortjeneste ved Salg af Damp-erne »Arabien«, »Rhodesia« og »Transvaal«	1.874.708,65
	Kr. 5.977.324,81
Beholdning af Fonds og Aktier	454.002,00
Indbetalt å Konto paa Nybygninger	797.387,85
Diverse Debitorer	1.540.240,55
Kassebeholdning	4.639,34
Tilgodehavender hos Banker og Bankiers	535.300,68
	9.308.895,23

Passiver:	
	Kr.
Aktiekapital	5.000.000,00
Konto for Reservefond	2.000.000,00
Konto for Survey- og Kedelfond	Kr. 200.000,00
÷ Belalt Reparationer i Forbindelse med Survey	20.301,37
+ Henlagt for 1927	179.698,63
	20.301,37
	200.000,00
Nybygningsfond: Henlagt	100.000,00
Diverse Kreditorer	1.235.160,98
Skibenes løbende Rejser	87.391,11
Akcepterede Veksler	10.103,43
Ikke hævet Udbytte for 1926	60,00
Konto for Udbytte til Aktionærerne	500.000,00
Tantiemer	46.319,28
Saldo til næste Aars Regnskab	129.860,43
	9.308.895,23

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Orient«, Aktieselskab.

A. F. M. Evers.

Oskar Fich.

J. F. Fenger.

O. C. Scavenius.

A. Reimann.

H. Gether.  
Direktør.

Ovenstaaende Regnskab er af os revideret og befundet i Overensstemmelse med Aktieselskabets Bøger. — Beholdning af Fonds og Aktier samt Kassebeholdning fandtes til Stede.

Carl Andersen,  
Statsautoriseret Revisor.

K. Ulrich.

## POSITIONSLISTE PR. 19. MARTS 1928

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Danzig 17.3.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Perim 15.3. p. R. t. Penang.  
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Kbhvn. 14.3.  
 s.s. *Amalienborg*, Møllerup, ank. Curacao 9.3.  
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Nørresundby 16.3. til Hamburg.  
 s.s. *Anneberg*, afg. San Domingo 16.3. til Queenstown.  
 m.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Odense 17.3.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, pass. Madeira 2.3. p. R. t. Buenos Aires.  
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. St. John NB. 10.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Kobe 19.3.  
 s.s. *Askø*, Petersen, ank. Burriana 15.3.  
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. San Pedro 11.3.  
 s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Oran 18.3. til River Tyne.  
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Moji 19.3. til Kobe.  
 s.s. *Axel*, Kanstrup, oplagt.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Lissabon 14.3. til Hull.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Danzig 19.3.  
 s.s. *Birte*, Christensen, pass. Brunsbüttel 18.3. p. R. t. Genua.  
 s.s. *Bjarke*, Petersen, oplagt.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Hull 14.3.  
 s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Norfolk 16.3.  
 s.s. *Bornholm*, Nielsen, ank. Bilbao 18.3.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Rotterdam 18.3.  
 s.s. *Botnia*, i Dok siden 15.3.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, oplagt.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Bahia 10.3. til Las Palmas.  
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Durban 12.3.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 19.3.  
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Palermo 19.3. til Valencia Distriktet.  
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. Cienfuegos 15.3.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Thomsen, ank. Newport Mon. 12.3.  
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. San Francisco 16.3. til Panama Kanalen.  
 m.s. *Christian*, Simonsen, afg. Nyborg 19.3. til New York.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Braila 6.3.  
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Dok i Frederikshavn siden 13.3.  
 s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Bordeaux 17.3.  
 s.s. *Cyrit*, Duhn, ank. Danzig 15.3.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Sebenico 16.3. til Manchester.  
 s.s. *Danfælt*, Voss, ank. Danzig 18.3.  
 s.s. *Danevirke*, Stage, oplagt.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, pass. Port Said 17.3. p. R. t. Dunkirk.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Las Palmas 14.3.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 19.3. til Königsberg.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Lissabon 16.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Melilla 19.3. til Oran.  
 s.s. *Elite*, Schmidt, afg. West Africa 16.3. til Königsberg.  
 s.s. *Ella*, zum Vorhde, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, pass. Skagen 17.3.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Oran 16.3.  
 s.s. *Erik B*, Lerche, pass. Cap St. Vincent 16.3.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. Bilbao 19.3. til Rotterdam.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Bahia 16.3.

s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. Newcastle o. T. 16.3. til Halifax.  
 s.s. *Expres*, Bayer, Kbhvn.-Randers Ruten.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Bangkok 18.3.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, oplagt.  
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, oplagt.  
 s.s. *Fionia*, Posselt, i Rute fart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Nordenham 18.3.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Kbhvn. 18.3.  
 s.s. *Flynderborg*, Sønnichsen, pass. Kbhvn. 19.3.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. New Orleans 12.3.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Halifax 17.3. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Barbados 17.3.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Petersen, i Timecharter paa U. S. A.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Norfolk Va. 13.3. til Golfen.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. New York 10.3.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Fredericia 20.3.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Windau 15.3.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Paramaribo 12.3.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Barrow in Furness 9.3.  
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Flekkefjord 17.3.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, pass. Cape Wrath 19.3. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Henning B*, Jørgensen, afg. Port Gentil 1.3.  
 s.s. *Hindsholm*, Bastholm, afg. Aarhus 17.3. til Danzig.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, ank. Liverpool 16.3.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. New Orleans 6.3.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Oran 18.3.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. West Africa 1.3. til Bordeaux.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Baltimore 17.3.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Newcastle 9.3. til Boston.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, oplagt.  
 m.s. *Java*, Hjernum, afg. Penang 10.3. til Suez.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Danzig 19.3.  
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. St. John 18.3. til Halifax.  
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, afg. Cape Town 15.3.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Gibraltar 14.3. p. R. t. Port Said.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 17.3.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 19.3. til Esbjerg.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Beaumont 9.3. til Rotterdam.  
 s.s. *Kina*, Heisterberg, ank. Le Havre 18.3.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20. Marts 1928.

London . . . . .	18,20 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Madrid . . . . .	63,00
New York . . . . .	373,50	Amsterdam . . . . .	150,45
Berlin . . . . .	89,30	Stockholm . . . . .	100,20
Paris . . . . .	14,80	Oslo . . . . .	99,70
Antwerpen . . . . .	52,20*)	Helsingfors . . . . .	9,43
Zürich . . . . .	72,00	Prag . . . . .	11,10
Rom . . . . .	19,85	Wien . . . . .	52,75

\*) Nv Møntenhed - 100 Belgas = 500 Fres.

s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i Dok i Helsingør siden 2.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Barry 15.3. til Cagliari.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Rieme 19.3. til Aarhus.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Mortensen afg. Las Palmas 17.3.  
 m.s. *København*, Andersen, pass. Skagen 16.3. p. R. t. Buenos Aires.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Port Said 16.3. p. R. t. Marseilles.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Lissabon 11.3.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Glasgow 15.3.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Wales 9.3. til Barcelona.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, afg. New York 13.3.  
 s.s. *London*, Caspersen, pass. Kbhvn. 17.3. p. R. t. Bergen.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 11.3.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Block, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Fredericia 18.3.  
 s.s. *Maine*, Nielsen, ank. Philadelphia 17.3.  
 s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Antwerpen 16.3.  
 s.s. *Manø*, Huusum, afg. Aguilar 15.3. til Granton.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Norfolk 17.3. til Queenstown.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen ank. Sousse 18.3.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Helsingør 14.3.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Aarhus 19.3. til Xsand.  
 m.s. *Meonia*, Topp, ank. Rotterdam 19.3.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11. 27.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Ankersen, pass. Brunsbüttel 19.3. p. R. t. Antwerpen.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Nakskov 12.3.  
 s.s. *Nevada*, Andersen, afg. Buenos Aires 16.3. til Santos.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Bordeaux 14.3.

## O

s.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Oluf Bager*, i Dok i Kbhvn. siden 15.3.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, pass. Cap Finisterre 13.3. p. R. t. Buenos Aires.  
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Boston 16.3.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 17.3.

## P

m.s. *Panama*, Væring, ank. Vancouver 12.3.  
 s.s. *Parana*, Broner, pass. Los Palmas 16.3.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Aalborg 18.3.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfelt, afg. Norfolk Va 15.3. til Pensacola.  
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Cape Town 8.3. til Rotterdam.  
 s.s. *Phoenix* i Rutefart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, pass. Finisterre 16.3. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Polonia*, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Kalundborg 17.3.

## R

s.s. *Rhone*, Emdal, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Randers 16.3.  
 s.s. *Rosenborg*, Jan, pass. St. Catherines Point 19.3.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, ank. Antwerpen 18.3.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 14.3. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Scotta*, Rosbæk, ank. Danzig 19.3.  
 s.s. *Seine*, Belec, afg. Havre 19.3. til Bordeaux.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Nakskov 13.3.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Halmstad 18.3.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Kbhvn. 17.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Bremen 17.3.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Burntisland 17.3.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Cardiff 16.3.  
 s.s. *Skanderborg*, Andreassen, ank. Swansea 13.3.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aalborg 17.3.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Garston 19.3.  
 s.s. *Sleipner*, Dalm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Stesvig*, Hansen, ank. Isafjord 15.3.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, ank. Bayonne 18.3.  
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Puerto Mexico 16.3. til Santa Cruz.  
 s.s. *Stegelborg*, Harming, pass. Skagen 14.3.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Houston 11.3. til Bremen.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 12.3.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Antwerpen 15.3.  
 s.s. *Soborg*, Madsen, afg. Guantanamo 9.3.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. St. Vincent 12.3.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 15.3. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Nagoya 12.3.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Galveston 29.2. til Bremen.  
 s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Pallice 18.3. til Havre.  
 s.s. *Tjaldur*, Petersen, afg. Antwerpen 16.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Marseille 16.3.  
 m.s. *Tonking*, Kolls, pass. Panama Kanal 10.3. p. R. t. San Francisco.  
 s.s. *Trondhjelm*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen afg. Antwerpen 14.3.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Horsens 19.3. til Haderslev.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Reval 16.3.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 15.3.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Cardenas 6.3.

## V

s.s. *Vega*, Holm, ank. Drammen 16.3.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 20.3.  
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Aalborg 19.3.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. New York 17.3.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Danzig 19.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. London 16.3. til Kbhvn.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Setubal 8.3.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 19. MARTS 1928

3. m. Sk. *Hans*, Christensen, pass. Hirtshals 16.3. p. R. t. Trelleborg.  
 3.m. Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Setubal 17.3. til Plymouth.  
 3.m. Sk. *Meta*, Christoffersen, ank. Londonderry 12.3.

3.m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Setubal 16.3. til New Lynn.  
 3.m. Sk. *Falken*, Rasmussen, afg. Oslo 16.3. til Gr. Jar-mouth.  
 3.m. Sk. *Ørnen*, Jensen, ank. Halden 16.3.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer i Bristol Kanalen  
**MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED**  
 DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**  
 Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

CARDIFF  
 BARRY  
 NEWPORT  
 AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26-KØBENHAVN K.

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

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORERS  
 Agenter for: Nordisk Skibsrederforening  
 Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld  
 Danske Sejskibsrederiers Protection Club  
 CAES DO SODRÉ, 8, **LISSABON** TELGR.: »KNUDSEN«

**PEDRO NIELSEN**

Skibsmægler og Befragter  
 VALENCIA (COLON 64)  
 Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: **PENIELSEN**. Coder: Watkins 1881  
 og Tili, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Baa Code.

Telefoner { Grimsby No. 621  
 Immingham No. 31

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

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. Cham-  
 bers,  
 Exchange Street.. Sheffield

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

**JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.**

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. 5 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, FENCHUCH STREET, LONDON E C. 3

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:  
 Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
 Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »NESEVO«.  
 Telf. Central 1504.

**J. ANDERSEN & CO.  
 CONTRACTORS**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN  
 TELEGRAPHICADD.: JACSONS

**STRANDVEJENS DAMPVASKERI  
 KØBENHAVN**

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
 med Dags Varsel.

**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

**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 Telegraf og Telefoni

TELEFON CENTRAL  
 7281-7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Telf. Helrup 1619  
 Værkf. Dannisee  
 Øbro 4198  
 Kirsteinsgade 7.

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning  
 og Rustbankning

Telefon  
 Kontor 8712  
 —  
 Amaliegade 41.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-  
 rensnings- & Rustbankningsmaskine**

**Brug** Kedelrensningsbriketten **RENZO**,  
 er syrefri og renser ufejlbarlig.

**Benyt** vore Specialolier:

H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af  
 Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.

H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til  
 Paasmøring af Hoveddæk og Mel-  
 lemdæk.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENOELSE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEL  
**LAMBERT BROTHERS**  
LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,  
LONDON  
LONDON, E.C. 3.

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	»Lambros, Newcastle, »Lamberts
GLASGOW, 78, St. Vincent Street, Methil, 82, East High Street, Burntisland, 20, High Street	»Lamberts
HULL, Prudential Buildings	»Lambros
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road, Immingham, Dock Offices	»Lambros, Grimsby

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

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.

**AADNESEN & DAHL**

LIMITED

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

SKIBSMÆGLERE &  
KULEKSPORTØRER

BUNKERKUL I  
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

**K I E L - K A N A L**  
(KAISER WILHELM-KANAL)

★  
**Zerssen & Co.**

RENSBURG  
HOLTENAU · KIEL · BRUNSÜTTELKOOG

**Skibsmæglere**  
LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,  
BUNKEROLIE, PROVIANT OG  
SKIBSFORNØDENHEDER

★  
TELEGRAM-ADRESSE:  
»Zerssen«

CODES: SCOTT'S 10. Ed., A. B. C. 4. Ed., WATKINS' 1904,  
THE ROE CODE · RAL TIC CODE.  
AGENTS: THE MARITIME AGENCY LTD.  
AMALIEGADE 35, COPENHAGEN.

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
hvis de læster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

### TH. IBSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT  
NYHAVN 35

\*

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

### P. POULSEN

AUT. FORHYRINGAGENT  
TOLDBODGADE 9

\*

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

### IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL &amp; SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

### AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 &amp; 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SÆLBYVEJ 71

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

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

### KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8801-8888-8888 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Læstefarver etc.  
fra Th. Høeg

HAMBURG

### AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

### PENSIONS-FORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
PENSIONS-FORSIKRINGAnstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

### DANSKE REDERES ULYKKES-FORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

\*

### DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

\*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 14

FREDAG 30. MARTS 1928

35. AARG

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

AF AXEL GERFALK

### HAVNETAKSTERNE I AARHUS.

Som tidligere meddelt indgav Aarhus Havneudvalg for nogen Tid siden et Andragende til Trafikministeriet om Tilladelse til Nedsættelse af visse Takster. Trafikministeriet har nu meddelt Havneudvalget, at det ikke kan godkende de paatænkte Nedsættelser. Dette Afslag er blevet meget unaadigt optaget i Aarhus. Efter hvad Havneudvalgets Formand, Borgmester Jacob Jensen, og Formanden for Aarhus Handelsforening, Konsul N. Barnow har udtalt til den lokale Presse, kommer Trafikministeriets Afslag som en stor Overraskelse. Man havde taget det for en Selvfølge i Aarhus, at Ministeriet vilde give de paatænkte Nedsættelser sin ubetingede Velsignelse. Og i en Tone af bidende Ironi udtaler de Herrer deres Forundring over, at et Nedsæringsministerium gaar imod en Nedsæring af Takster, der betyder en udpræget Lettelse for den Del af Skibsfarten, der benytter Aarhus Havn.

*Dansk Søfarts Tidende* har i Aarevis angrebet baade Havnesammenslutningen og Trafikministeriet for deres fjendtlige og uforstaaelige Holdning til Nedsættelseskraevet. Ministeriets Stadfæstelse af de gældende Havnetakster i 1925 var efter vor Mening intet mindre end en Skandale. Vi vil hertil føje, at det i og for sig er en ganske urimelig Ting, at Nedsættelser og Forhøjelser af Havnetakster sorterer under et saa statsbanepreget Ministerium som Trafikministeriet. Paa Baggrund af de sidste Aars triste Erfaringer er flere end vi kommet til det Resultat, at Havnene rettelig burde høre ind under Erhvervsministeriet, hvis Embedsmænd i betydelig højere Grad varetager Publikums og Erhvervenes Krav.

Med disse Udtalelser *in mente* vil sikkert ingen misforstaa vore Motiver eller Holdning, naar vi i Sagen Aarhus Havneudvalg kontra Trafikministeriet stiller os paa det sidstnævntes Parti. Trafikminister Stensballe har utvivlsomt Ret, naar han protesterer imod den Form for Takstnedsættelse, som Aarhus Havneudvalg ønsker. Var Udvalget gaaet til ham og havde foreslaaet at nedsætte samtlige Havne- og Brotakster med 25 pCt. — en virkelig ræsonabel Nedsættelse — var Ministeren sikkert gaaet med dertil. Men at bibeholde det meningsløst høje almindelige Havnetakst-Niveau og saa nedsætte ganske enkelte Takster saa stærkt, at Nedsættelsen vilde virke som Smudskonkurrence imod andre Havne, kan Ministeren selvfølgelig ikke gaa med til. Det er Niveauet, der skal ned, og det Aarhus Havneudvalg har saa sandelig ingen Grund til paa Farisærvis at vende Øjnene mod Himmelen i Forargelse over Hr. Stensballes Holdning. Det har ikke vist sin gode Vilje til en virkelig Nedsættelse, ellers havde Havneudvalget forlængst frafaldet uanstændige Krav om Litsenpenge og kommunalt Tvangslodseri — Krav, som det kunde frafalde uden trafikministeriel Billigelse. Tværtimod, Havneudvalget har ladet Sagen om Fritagelse for det kostbare og unødvendige Tvangslodseri gaa til Højesteret.

Iøvrigt mener vi, at *alle* Havnetakster i Aarhus saavel som i alle de Provinshavne, der hører ind under Sammenslutningen, bør nedsættes klækkeligt og med det samme og uden Hensyn til de kostbare Gullash-Dispositioner, som visse af disse Havne tillod sig i Krigens glade Dage.

### ITALIENSK RENAISSANCE.

Et tysk Skibsfartsblad ironiserede forleden over, at Italien byggede Skibe i stor Stil, og naar de saa var byggede, solgtes disse Skibe ved Auktion for Spotpriser til udenlandske Redere.

Hvis dette var Tilfældet, vilde den mægtige Renaissance, som ogsaa Skibsbygningsindustrien i Italien oplever under Mussolinis inciterende Regering, unægtelig være en moderne Variation af Potemkins Landsbyer. Kendsgerningerne viser imidlertid noget helt andet. De italienske Værfter bygger for fuld Kraft. Men ikke paa Spekulation. Ordrene strømmer ind fra de store italienske Rederier baade paa *tramps* og *liners*, navnlig da de sidste. Stabilimento Tecnico Triestino har fornylig bygget to mægtige Rutebaade til Lloyd Sabauda af den prægtige »Conte« Klasse. Paa seks Prøveture med »Conte Grande« har dette Skib holdt en Gennemsnitsfart paa 21,830 Knob med en Maksimum Fart af 22,430 Knob, og det har slaaet den Rekord paa den sydamerikanske Rute, som hidtil indehavedes af en af Hamburg-Amerika Liniens flydende Paladser. Lloyd Sabauda agter iøvrigt at paabegynde Bygningen allerede i Aar af to andre Ruteskibe af »Conte« Klassen. Samtidig forøger dette store og ansete Selskab sin Aktiekapital med 100 Mill. Lire.

Navigatione Generale Italiana har, efter hvad *Shipping Gazette* erfarer, ogsaa bestemt at bygge i Aar ikke mindre end fire Rutebaade, deraf to paa 45,000 Tons Stykket og to paa 16,000 Tons. De to førstnævnte til Anvendelse i Nord Atlanterhavsfarten, de to »smaa« i Mellem-Amerika-Farten. Dette Selskab agter ligeledes delvis at ombygge de to Motorlinere »Orazio« og »Vigilia«, der ligeledes løber paa Mellem-Amerika, saaledes at de kan medtage et betydeligt større Antal Passagerer.

Admiral Ciano, den italienske Skibsfartsminister, spaaede sidste Uge i Parlamentet en mægtig Stigning i italiensk Skibsbygning. Italien, sagde han, behøvede mere Tonnage og desuden den ældre erstattet med fuldtud moderne. Det var umuligt, mente han, at forhindre udenlandsk Skibsfarts-Konkurrence i italienske Farvande; ligesaa umuligt skulde det være for andre at forhindre italiensk Skibsfarts Aktivitet andet Steds — i saa Henseende havde han fuld Tillid til de italienske Rederierorganisationers Dygtighed og Ekspansivkraft.

### RUSSERE TIL SØS.

Det Internationale Arbejdsbureau er glad for Sovjet-Rusland. Der har det Landet, der altid er villigt til at vove Trøjen paa et eller andet Ekseperiment. Forlængst har Rusland knæsat Otte-Timers-Dagen til

Søs. I alt Fald paa Papiret, selv om Skumlere siger, at end ikke Fyrbøderne paa de russiske Skibe slipper med otte Timer.

Og nu bebudes en Syv-Timers-Dag for Søfolk. Det kan ikke være fordi Otte-Timers-Dagen har vist sig at være nogen økonomisk Succes for Bolshevikerne. Tværtimod, 25,000 af den russiske Sømands-Fagfor- enings 156,800 Medlemmer er arbejdsløse og i Nød. Deres Løn er heller ikke for høj, den andrager circa 75 pCt. af Lønnen under Czar-Regimentet. Minimums- lønnen er 24 Kroner om Maaned, og Gennemsnits- lønnen andrager 67 Kroner. De Forsøg paa Lønfor- højelse, som Fagforbundet har prøvet paa at gennem- føre, er prellet af imod de russiske Politikere, som skildrede dette Krav som »demagogisk«.

»Trud«, Organet for Sammenslutningen af russiske Fagforeninger, skriver i Følge Baltic and Internatio- nal Conferencens Cirkulære, at »Sømandenes finan- sielle Situation er saare vanskelig; de Betingelser, som de lavere Grader arbejder under, er »ringere end Ar- bejder-Beskyttelsens Minimum«.

### THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE'S AARSMØDE

Det meddeles nu officielt, at Conferencens Aars- møde vil blive afholdt paa Hotel Atlantic i Ham- burg Fredag den 18. Maj. Om fornødent vil Mødet blive udstrakt over Lørdag den 19. Maj.

Conferencen henleder Medlemmernes Opmærksom- hed paa Paragraf 14 i Statutterne, der lyder saaledes: »Medlemmer, der ønsker at forelægge særlige

## SØ- OG HANDELSRETS DOM

Sø- og Handelsretten i København har under 28. Februar i en Sag, der af Matroserne Niels Nielsen og A. Pedersen var anlagt mod Rederiet Winther & Vollmond afsagt saalydende Dom:

Da S/S. »Lise«, med hvilken Sagsøgerne, Matros Niels Nielsen og Matros A. Pedersen, var forhyrede som Matros- er, i Juli Maaned 1927 anløb Portland for Bunker, blev Sagsøgerne beordrede til at lempe Kul, men da Sagsøgerne mente, at det ikke hørte ind under deres Arbejde, næg- tede de at udføre Arbejdet, med mindre de fik dobbelt Overtidsbetaling. Kaptajnen vilde imidlertid kun indgaa paa at give almindelig Overtidsbetaling, og der blev der- for taget Kullempere fra Land til at udføre det Sagsøgerne paalagte Arbejde.

Efter Sagsøgernes Fremstilling blev der senere for dem opløst et Udtag af Skibsdagbogen, hvorefter de var dømt til at betale Udgifter til Kullempere fra Land med 18,20 Kr. hver, og da de afmønstredes, blev der ved Afregningen yderligere fratrukket 18,55 Kr. for hver af dem med Be- mærkning, at det var Bøde for ikke at have villet lempe Kul.

Under nærværende Sag har Sagsøgerne paastaet de Indstævnte, Rederiet Winther & Vollmond ved dets Inde- havere N. Winther og Aage Vollmond, dømt til at betale de ved Afregningen tilbageholdte Beløb, ialt 73,50 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato, den 14. Septem- ber 1927, til Betaling sker, idet de gør gældende, dels at Kullempning ikke hører til Dæksbesætningens Arbejde, hvorfor Sagsøgerne har været berettigede til at nægte at udføre dette Arbejde, dels at de i Sømandslovens § 64 indeholdte Regler om Forhør ikke er fulgt hverken med Hensyn til Erstatning eller Bøder, hvorfor de Indstævnte maa være pligtige at tilbagebetale Beløbene.

De Indstævnte har paastaet sig frifundne mod Til- bagebetaling af Bødeløbene 37,10 Kr., idet de under Hen- visning til Sømandslovens § 50 gør gældende, at Sagsø- gerne har været uberettigede til at nægte at udføre det dem paalagte Arbejde og derfor maa erstatte den derved for- voldte Udgift, der androg 2 £, hvilket var den af Kullemp-erne fra Land krævede Minimumsbetaling. De Indstævnte har erkendt, at det er uden retlig Betydning, at det i Skibets Journal er indført, at Sagsøgerne skulde godtgøre Udgifterne til Folkene fra Land, men gør gældende, at den stedfundne Journaltilførsel ikke kan betage Føreren Retten til ved Afregningen at fradrage det Beløb, Sagsøgeren skyldte Rederiet i Erstatning.

Til Støtte for deres Anbringende om, at Dæksbesætnin-ningen er pligtig at udføre Kullempning, har de Indstævnte henvist til, at det i § 4 i de i Henhold til Overenskomst

Mange russiske Søfolk har klaget til deres Fagfor- ening over, at Otte-Timers-Dagen ikke opretholdes i Praksis. End ikke overfor Fyrbøderne var den respek- teret, endnu mindre overfor Dækspersonalet. Den of- ficielle Undskyldning var den, at der ikke var Plads om Bord til 3 shifts. Selvfølgelig er der ikke Plads om Bord paa et Skib til Tre-Holds-Drift Mandskab. Det har Rederne Verden over forlængst erklæret (bort- set fra, at det ikke er paakrævet), men det er mors- somt og betegnende at se Bolshevikker stille sig paa et saa udpræget Kapitaliststandpunkt. Morsomt er maaske ikke Ordet, for det er i Grunden trist at op- leve Gang paa Gang, at Underklassens Mænd altid er haardere imod deres egne og langt mindre forstaa- ende end Overklassen.



Spørgsmaal for Aarsmødet, skal give Direktøren Med- delelse derom med Angivelse af Sagen og Forslag ikke senere end 3 Uger før Mødets Afholdelse.«

### OPLÆGNINGERNE

Situationen var omtrent uforandret med Hensyn til Soplægningerne. De androg den 27. ds. 45 Dam- pere med en samlet Bruttotonnage af 61,474 Tons. hvortil svarer 96,102 Dødvægttons, mod i forrige Uge 45 Dampere, 61,699 Bruttotons og 97,076 Tons d.w.

mellem Organisationerne fastsatte Forhyringsregler for Dæksbesætningen af Juni 1919 var bestemt, at der for Kul- lempning skulde ydes en vis Extrabetaling. Naar denne Bestemmelse ikke er gentaget i de nu gældende Forhy- ringsregler, er det efter de Indstævntes Formening kun Udtryk for, at der ikke skal ydes Extrabetaling for dette Arbejde.

Fra de Indstævntes Side gøres det heroverfor gældende, at den Omstændighed, at der i den nye Overenskomst for Dæksbesætningen ingen Bestemmelse findes om Extrabeta- ling for Kullempning, er Udtryk for, at dette Arbejde ikke paaahviler Dæksbesætningen.

Subsidiært har de Indstævnte, der har oplyst, at Over- tidsbetalingen til Sagsøgerne i Forening vilde have ud- gjort 96 Øre, paastaet sig frifundne mod foruden Be- løbet 37,10 Kr. at betale et mindre Beløb efter Rettens Skøn.

Som det fremgaar af det anførte, er der mellem Par-terne Enighed om, at de Bøder, der var paalagt Sagsø- gerne, skal betales tilbage, og Tvisten drejer alene om Tilbagebetalingen af Erstatningsbeløbet.

Der maa gives de Indstævnte Medhold i, at Sagsøgerne ikke har været berettigede til at nægte at udføre det dem paalagte Arbejde med Kullempning, jfr. Sømandslovens § 50, 1. Stk., og Sagsøgerne maa som Følge heraf være pligtige at erstatte Rederiet det derved lidte Tab, jfr. Sø- mandlovens § 50, 2. Stk., uden at det kan komme i Be- tragtning herimod, at Skibsføreren synes at have været af den Formening, at han var kompetent til at paalægge Mandskabet Erstatningsansvar.

Da den af Kaptajnen tilbudte Extrabetaling for Arbejdet efter det oplyste vilde andrage 96 Øre, har Rederiet kun lidt et Tab af 36,40 Kr. minus 0,96 Kr. ved at tage Kul- lempere fra Land, og den Erstatning, Sagsøgerne vil have at tilsvare, udgør saaledes kun 35,44 Kr. I det der ved Afregningen med Sagsøgerne er tilbageholdt ialt 73,50 Kr. vil de Indstævnte herefter være at dømme til at betale 38,06 Kr., af hvilket Beløb de vil have at betale Renter som af Sagsøgerne paastaet. Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

### Thi kjendes for Ret

De Indstævnte, Rederiet Winther & Vollmond ved dets Indehavere N. Winther og Aage Vollmond, bør inden 15 Dage efter denne Doms Afsigelse til Sagsøgerne, Matros Niels Nielsen og Matros A. Pedersen, betale 38,06 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra den 14. September 1927, til Be- taling sker, men bør iøvrigt for Sagsøgernes Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

## FRAGTRATETALET FOR FEBRUAR 1928

Fragtratetallet er for Februar beregnet til 99,8, hvilket er ca. 1 pCt. lavere end Tallet for Januar.

Nedenstaaende Tabel viser Fragttallene Februar 1927—Februar 1928 sammenlignet med Gennemsnittet for Januar—Marts 1925, der var 100,0.

Februar 1927	121.5
Marts —	117.7
April —	117.5
Maj —	112.3
Juni —	110.0
Juli —	107.2
August —	107.0
September —	109.0
Oktober —	109.6
November —	107.5
December —	101.8

Januar 1928	101.1
Februar —	99.8

Bevægelsen i Fragtraterne igennem hver af de to sidste Maaneder har i Hovedsagen været af samme Art. Efter at Fragterne i den europæiske Fart i sidste Del af 1927 var gaaet stærkt tilbage, har de efter Nytaar holdt sig ret uforandret, idet der i nogle Ruter har været lidt Opgang, medens der i enkelte andre, som f. Eks. i Frugtfarten fra Middelhavet i Februar Maaned var Nedgang. I den oversøiske Fart derimod er Nedgangen især kommet i det nye Aar. Derved har den danske Fragtrateberegning givet en Nedgang i de to sidste Maaneder paa ialt et Par Procent; i den af »The Economist« foretagne Beregning har Nedgangen i hver af de to sidste Maaneder været noget større paa Grund af, at de lange Ruter vejer stærkere til i det engelske end i det danske Fragtratetal.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, 27. Marts 1928.

De i Ugens Løb fra de forskellige Verdenshjørner indløbne Markedsberetninger har været holdt i mere lyse Farver end i den senere Tid og de allerfleste af de afsluttede Forretninger i oversøisk Fart, i Særdeleshed hjemgaaende La Plata, Australien og Cuba, opviser en Fremgang. Nogen større Forbedring er der ikke, men Hovedsagen er, at det gaar op efter, og at Efterspørgselen stiger. For La Plata's Vedkommende er Chancerne for prompt og April ganske lovende i Betragtning af den forholdsvis ringe »available tonnage« for April, medens Maj/Juni maa regne med Tilbud af ballastgaaende Tonnage. Alleerede nu skal flere Baade have accepteret 22/6 fra up River til U.K. Cont. og selv de største Baade med billige Hyre/Kost og Assurance-Udgifter maa sejle end og meget heldigt for at kunne give Balance. Fra Cuba-San Domingo ventes et livligt Marked fremover og 19/- er sidst betalt for 3600 T. fra San Domingo mod 18/—18/6 tidligere; dette — i Forbindelse med den bedre Tone paa det vestindiske T/C-Marked — burde forbedre de amerikanske Markeder, samt Canada, og det kan jo ikke nægtes, at de hittidige Afslutninger fra Montreal har været en Skuffelse og en Streg i Regningen. — De hjemlige Markeder kan desværre ikke komme ud af Uføret og det, som hedder udgaaende Laster, det være sig til Sydamerika, Staterne, Canada eller Østen, offereres meget sparsomt, samtidig med at Betalingen er daarlig, ja rent ud sagt skandaløs. Wales/Rotterdam-lower Plate Ports ligger stadig omkring 10/- 10/3, Rio 9/- 9/3, Montreal/Quebec 6/ 6/6 o. s. v. Sjældent har det været saa vanskeligt som nu at placere Tonnage udgaaende, og det maa være indlysende, at det ikke kan fortsætte paa denne Maade, og Mangel paa udgaaende Laster bevirker samtidig mange Ballastafgange til stor Skade for de hjemgaaende Markeder.

## TRÆLASTMARKEDET.

Østersøen er helt uforandret. Noget gøres der, og de seneste Afslutninger fortæller bedre end Ord, hvorledes Markedet ligger. Der rapporteres bl. a. sluttet:

800 Fv. Sörnäs/Rotterdam Hfl. 21,50. (August).

700 Std. Fredrikshavn/Antwerp 35/6.

700 » 2 Wiborg & Koivisto/Antwerpen 35/-.

750 » Sundsvall/Garston 56/.

For Alexandria noteres 50/- fra 1/2 Wiborg og 54/- 1/2 Sverige plus Wiborg.

## HVIDEHAVET.

Russerne har faaet en hel Del Baade, flere for 2

Rejser, til: ca. 60/ 675/720 Std. ca. 59/- 750/800 Std. ca. 57/6 850/1000 Std. og 61/- 550 Std. Aarhus og lignende til København. Svensk og tysk Tonnage er aboslut i Majoritet, og lidt mindre Ivrighed fra disse Nationers Side havde efter al Rimelighed kunnet forandre Situationen betydeligt, men Befragterne kan nu se Fremtiden mere roligt imøde.

## CANADA

ser ud til at have mange Laster og kan bruge alle Størrelser. Smaa prompte Baade har accepteret 62/6 Halifax Lastning, hvorimod Noteringerne fra de vanlige Sæson Lastepladser varierer fra 55/ optil 60/- efter Lasteplad og Størrelse.

## KUL, KOKS ETC.

Tyne/Mariager 1700 Tonner gjort til 5/-. Tyne/København 1000 T. 5/9, Tyne/Vejle 16/2000 T. noteres i 5½. Koks Rotterdam/København 7/- 2000 T. Aarhus 6/9 (2500 T.) Odense 8/- 1/1200 T. London/København 7/3- 7/6, Odense 8/ 10/1300 T. Alt i alt mistrøstende. De svenske Laster betaler ligesaa daarlign f. Eks. Tyne/Malmø 5/-, Gøteborg 4/10½ 5/-. Danzig/Aalborg indikerer saa lavt som 4/3 for 4500 T. med 1000 Losning, 5/9 Helsingborg 8/1100 T., 4/7½ Odense 3000 T.

## MIDDELHAVET.

For Tonnage op til 3000 T. holder Markedet sig nogenlunde, hvorimod større Baade har taget ned til 7/- Tyne/Genua. Ellers noteres Tyne/Wales Lastning gennemgaaende: 7/6 8/6 4/2000 T. Genua; 10/9 11/- Barcelona; 9/6 Sicilien; 8/- 8/3 Marseille; 9/- Malta; 9/- Port Said; 9/- 9/6 Alexandria; 7/9 8/- Øerne. Rotterdam Noteringerne er nogenlunde i Samklang med U. K. I det hjemgaaende Marked mærkes ingen Forbedringer, undtagen lidt i Frugtfarten, hvor Raten er sat op til 22/- 90,000 cbf. 21/6 100,000. Esparto betaler 17/6 Thames, 17/ 16/6 Skotland. Jordnødder Gambia, Basis B/H 24/6, Aarhus el. København 27/- April/Maj. Dakar/Liverpool 24/6 25/- Marts/April. Alexandria R/H 9/6 London 10/- pr. 60 cbf. Donau 3/4 Danske er gjort til 16/6 5000 T. 17/3 lidt mindre Baad.

## NORD-AMERIKA-GULFEN-CANADA.

Vestgaaende Laster eksisterer saa at sige ikke. Nogle enkelte smaa Baade er placeret for Kul fra Wales til Staterne à 7/- 7/4½ og Clay Fowey/Boston og Philadelphia 13/3. Kainit findes ikke i Øjeblikket og meget lidt Cement. Kulraten til Montreal er nede i 6/3

## SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I OKTOBER KVARTAL 1927 OG HELE AARET 1927

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser over Skibsfarten paa danske Havne, som foretages hvert Kvartal, meddeles nedenstaaende Oplysninger for Oktober Kvartal 1927 og for hele Aaret 1927, dels for samtlige Havne under eet og dels for de betydeligste Havne enkeltvis.

Af følgende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Oktober Kvartal 1927 udgjorde 23,900. Skibenes Registertonnage androg 4,104,000 Reg. T. nt. og der udlossedes 3,300,000 Tons Gods og indladedes 1,155,000 Tons. I Forhold til det tilsvarende Kvartal i 1926 betyder de nævnte Tal en Fremgang i Reg. Tonnagen og i omsat Godsmængde paa ca. 10 pCt.

I hele Aaret 1927 indløb til danske Havne 100,300 Skibe paa ialt 15,606,000 Reg. T. nt., som udlossede

### Skibsfarten paa samtlige danske Havne

	Antal Anløb	Netto		Udlosset		Inkladet	
		Reg.-Tonn.	Gods	Gods	Gods	1000 R.-T.	1000 t.
Oktbr. Kvartal 1927..	23,900	4,104	3,300	1,155			
Juli — — ..	27,700	4,169	3,306	1,044			
April — — ..	26,000	3,781	2,958	973			
Januar — — ..	22,700	3,552	2,876	969			
Oktbr. — 1926..	24,700	3,646	3,027	1,053			
Juli — — ..	24,700	3,459	2,319	1,004			
April — — ..	24,100	3,379	2,284	950			
Januar — — ..	18,600	3,507	2,843	894			
Hele Aaret 1927....	100,300	15,606	12,440	4,141			
— 1926....	92,100	13,991	10,473	3,901			
— 1925....	86,500	13,774	10,902	3,776			
— 1924....	79,500	13,533	11,917	3,903			
— 1923....	84,300	12,694	10,537	3,523			

12,440,000 Tons Gods og indladede 4,141,000 Tons. Dette er en Stigning paa 1,615,000 Reg. Tons, 1,967,000 Tons udlosset og 240,000 Tons indladet Gods i Forhold til det foregaaende Aar. Denne meget betydelige Stigning skyldes tildels den midlertidige Indskrænkning i Kultilførslen under den engelske Kulstrepke i 1926. Af denne Aarsag viser Oversigten en stærk Formindskelse af udlosset Gods i April og Juli Kvartaler 1926, som ikke blev helt udlignet af den paafølgende Forøgelse i Okt. Kvartal. Genoptagelsen af normal Kultilførsel er imidlertid ikke den eneste Aarsag til Stigningen i 1927. Det fremgaar saaledes af Oversigten, at der i Aarets Løb gradvis er foregaaet en meget betydelig Forøgelse af Godstransporten over danske Havne, baade i indgaaende og udgaaende Fart. I Aarets første Halvdel udlossedes i alt 5,8 Mill. Tons Gods i alle Havne, og i sidste Halvdel 6,6 Mill. Tons. Den summariske Optælling, som er Grundlag for nærværende Opgørelse, muliggør ikke en nærmere Undersøgelse af, fra hvilke Grene af Skibsfarten Transportstigningen hidrører. Til Belysning af dette Spørgsmaal kan anføres, at Indførselen fra Udlandet af Kul, Koks m. m. var 1,1 Mill. Tons større i 1927 end i 1926, og Indførselen af Korn og Oliekager viste en Stigning paa 0,6 Mill. Tons, tilsammen 1,7 Mill. Tons. Det vil ses, at disse to Varegrupper repræsenterer den væsentligste Del af Forøgelsen i indgaaet Godsmængde, idet denne, som ovenfor anført, i alt udgjorde 2,0 Mill. Tons.

Den stærke Forøgelse af Trafikken i sidste Halvdel af Aaret har bevirket, at Skibsfarten paa danske Havne i 1927 er blevet større end i noget andet Aar efter Krigen. Dette gælder baade med Hensyn til Reg. Tonnagen og den omsatte Godsmængde, saavel for indgaaende som for udgaaende.

I den indgaaende Trafik svarer Fartens Omfang i 1927 næsten nøjagtigt til Aaret 1924, Kvartal for Kvartal, naar man ikke tager Hensyn til Januar Kvartal, da Skibsfarten i de første Maaneder af 1924 hindredes stærkt af Isen.

Til Københavns Tolddistrikt indløb i Oktober Kvartal 1927 4,200 Skibe paa 1,372,000 Reg. Tons netto, som udlossede 1,146,000 Tons Gods og indladede 312,000 Tons. Stigningen i Forhold til det tilsvarende

### Skibsfarten paa København

	Antal Skibe	Reg.-Tons		Ladning Tons
		netto		
fra Indlandet .....	1,885	356,765	166,466	
heraf Rutebart .....	656	264,807	44,489	
fra Udlandet .....	2,275	1,015,689	979,096	
heraf Rutebart <sup>1)</sup> .....	1,046	456,454	159,207	
Oktober Kvartal 1927..	4,160	1,372,454	1,145,562	
Oktober Kvartal 1926..	4,173	1,312,524	1,101,495	
1927 i alt .....	17,027	5,278,828	4,237,097	
1926 i alt .....	16,263	4,984,238	3,706,987	
til Indlandet .....	1,945	413,351	145,588	
heraf Rutebart .....	656	264,807	91,141	
til Udlandet .....	2,250	916,147	166,393	
heraf Rutebart <sup>1)</sup> .....	1,046	456,454	103,679	
Oktober Kvartal 1927..	4,195	1,329,498	311,981	
Oktober Kvartal 1926..	4,274	1,299,499	313,674	
1927 i alt .....	17,226	5,273,926	1,260,239	
1926 i alt .....	16,745	5,090,584	1,152,721	

<sup>1)</sup> Færgeruten Kbhvns. Frih.—Malmø ikke medregnet.

Kvartal det foregaaende Aar er noget mindre end Landets Gennemsnit.

Til samtlige Provinshavne indløb i Oktober Kvartal 19,700 Skibe med 2,732,000 Reg. Tons netto, som udlossede 2,154,000 Tons Gods og indladede 843,000 Tons.

I nedenstaaende Tabel er givet en Oversigt over Farten paa København og de vigtigste Provinshavne i Aarene 1927 og 1926.

Det fremgaar af Tabellen, at Godsomsætningen over samtlige danske Havne var 15 pCt. højere i 1927 end i 1926. De enkelte Havne afviger meget betydeligt fra dette Gennemsnit, saaledes viser 7 af de i Tabellen

### Skibsfarten paa de vigtigste Havne i 1927 og 1926

Tolddistrikt	1927		1926		Stign. i Godsoms.	
	Indgaaet	Omsat	Indgaaet	Omsat	fra 1926	fra 1925
	Reg Tons	Gods	Reg. Tons	Gods	til 1927	til 1926
	1,000	1,000	1,000	1,000		
	R.T.nt.	Tons	R.T.nt.	Tons	pCt.	pCt.
København ..	5,279	5,497	4,984	4,860	13	÷ 1
heraf Frihv.	—	1,489	—	1,253	19	÷ 4
Aalborg—						
Nr. Sundby ..	1,380	1,813	1,220	1,585	14	1
Aarhus .....	1,297	1,308	1,174	1,070	22	2
Esbjerg .....	777	658	791	606	9	1
Odense .....	457	648	365	506	28	÷ 13
Nyborg .....	243	419	230	392	7	2
Randers .....	291	312	205	245	27	÷ 11
Fredericia ...	244	305	214	281	8	15
Horsens .....	229	286	206	258	11	7
Korsør .....	232	284	207	237	20	÷ 15
Nakskov .....	218	283	203	257	10	1
Kolding .....	247	265	213	242	10	—
Svendborg .....	391	256	286	198	28	÷ 9
Vejle .....	178	249	135	199	25	÷ 1
Sønderborg ..	286	210	303	205	2	—
Nykøbing F. .	129	209	114	170	20	÷ 11
Andre Havne.	3,728	3,579	3,141	3,063	17	÷ 7
Hele Landet..	15,606	16,581	13,991	14,374	15	÷ 2

anførte Havne en Stigning paa mindst 20 pCt. Denne Uensartethed er for en stor Del foraarsaget af, at den af Kulstrejken i England foraarsagede Transportindskrænkning i 1926 gav sig for meget forskellige Udslag i de enkelte Havne. I Tabellen er derfor tillige anført Forholdet mellem Omsætningen i 1925 og 1926, og det viser sig da, at næsten alle de Havne, der viser en særlig Forøgelse i 1927, har været ramt af en særlig stærk Nedgang i det foregaaende Aar, saaledes at der for disse Havne ikke er væsentlig større Forskel paa Forholdene i 1925 og 1927 end for hele Landet gsnlt. For Aarhus og Vejles Vedkommende modsvares Stigningen dog ikke af en Nedgang i 1926. I Forhold til 1925 er disse to Havnes Omsætning steget med henholdsvis 26 (22 og 4) og 24 (25 og ÷ 1) pCt. Derefter kommer Fredericia med 24 (9 og 15) pCt., Svendborg med 19 (28 og ÷ 9) pCt. og Horsens med 18 (11 og 7) pCt. Gennemsnittet af alle Havne er 13 (15 og ÷ 2) pCt.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### NORSK PROTEST MOD "FAIRPLAY"

En kendt norsk Reder, Erling Monsen, har sendt "Fairplay" nedenstaaende Brev som Protest mod den af Bladet under 8. Marts bragte Artikel om overlastede udenlandske Skibe, som vi gengav i vort sidste Nummer:

»Jeg har med nogen Forbauselse læst Deres Artikel i Bladet for den 8. Marts angaaende overlastede udenlandske Skibe. Skønt der gives to Eksempler paa Overlastning af et græsk og et italiensk Skib, skærer Artiklen iøvrigt alle Udlændinge over en Kam og beskylder dem alle for at overlaste Skibene.

Jeg kan ikke tænke mig, at Forfatteren ikke skulde være vidende om, at der i adskillige andre Lande eksisterer lignende Kontrol-Institutioner som det britiske Board of Trade, og at Kaptajnen løber samme Risiko som en britisk Skibsfører, naar han overlaster sit Skib, hvad enten det er bestemt til Storbritannien eller andre udenlandske Havne. Det er jo desuden ikke blot Udlændingene, der er »slemme«. Jeg har ogsaa hørt Tale om, at et britisk Skib kunde være overløst.

De skriver som om det var almindelig Skik og Brug blandt Udlændingene at overlaste Skibene, og herimod maa jeg nedlægge en skarp Protest. De norske Lastelinje-Bestemmelser er f. Eks. lige saa strænge som de britiske; de er i Virkeligheden baserede paa Board of Trades Bestemmelser, og en norsk Kaptajn kan lige saa lidt som en britisk overlaste sit Skib. Jeg tror, at det samme gælder danske og svenske Skibe. Hvad de latinske Folk angaar, har jeg ikke Kendskab til den der eksisterende Kontrol, og skøndt der muligvis kan komme Tilfælde af Overlastning, navnlig naar Føreren tillige er Hovedejer af Skibet, tror jeg dog ikke, at denne Praksis er saa almindelig, som Deres Artikel kunde faa én til at tro. Men hvad skandinaviske Redere angaar, er Deres Bemærkninger misvisende og uretfærdige.«

*Fairplay*, 22/3 1928.

### TRAFIKKEN I LONDONS HAVN

De mest interessante af de Tal, som Lord Ritchie nylig nævnte i den Rapport, han aflagde om Trafikken i Londons Havn i de sidste tre Aar, var maaske de, der viste den bemærkelsesværdige Stigning i Londons Part i Storbritanniens Skibsfart. I 1924 androg Londons Andel af Tonnage i Skibsfarten 14.4 pCt. af Tallet for alle Landets Havne; i 1926 var den forøget med ikke mindre end 3.4 pCt. til 17.8 pCt. Stigningen i Tonnagen androg næsten 4,000,000 Tons, og for Aaret 1926—27 var der en ny Stigning paa 3,300,000 Tons. Men under alle Omstændigheder var der ikke fra 1924 til 1926 nogen tilsvarende Stigning i den Godsmænde, der behandlede i Havnen. Stigningen i Godstrafikken har kun været ubetydelig. Forklaringen herpaa synes for det første at være, at Stigningen i Skibsfartstonnagen til en vis Grad kan skyldes en Forøgelse i Antallet af Afsejlinger af Passagerbaade fra London, en interessant Udvikling, der har fundet Sted i de sidste faa Aar, men som ikke i synderlig Grad giver sig Udslag i Tallene for Godstrafikken. Dernæst maa Stigningen i Tonnagen ogsaa i nogen Grad skyldes den Kendsgerning, at Skibene har medført lettere Ladninger, hvilket ikke er nogen heldig Udvikling, uden for saa vidt som det kan behude større Ladninger i en nær Fremtid. Hvad Værdien angaar, andrager Londons Handel nu over £700 Millioner. I 1926 var den 35 pCt. af den samlede Værdi af Landets Udenrigshandel, men denne Andel var ganske vist ogsaa over det normale Gennemsnit som Følge af Virkningerne af Standsningen i den britiske Kulindustri.

*The Scandinavian Shipping Gazette*, 21/3 1928.

### VERDENS-KULHANDELEN OG STORBRIANNIENS PART DERI

I 1913 eksporterede Storbritannien 73 Mill Tons Kul, men i 1927, da Verdensforbruget var større, kun 51 Mill. Tons. Saaledes betaler Landet for den Daarskab, det er at strejke i Stedet for at opretholde en regelmæssig Forsyning af vore Kunder. Verdens-Produktionen androg i 1913 1,241,000,000 Kubikmeter, og det menes, at den i 1927 androg 1,324,000,000 Kubikmeter, men den britiske Produktion var i 1927 32 Millioner Tons mindre end i 1913.

Nedenstaaende Oversigt giver et tydeligt Billede af Stillingen:

Britisk Kuleksport som Last alene, i Tons	
1913	73,000,000
1921 (store Strejker)	25,000,000
1923 (ekstra Efterspørgsel som Følge af tysk Obstruktion i Anledning af den franske Ruhr-Aktion)	79,000,000
1924	61,000,000
1925	50,000,000
1926 (britisk Standsning i Kulmine-Industrien. I 1926 importerede England lige saa meget, som det eksporterede, saa Handelsbalancen var 0)	20,000,000
1927 (Genrejsningsaar)	51,000,000

Priserne er ogsaa interessante. Storbritanniens Gennemsnits f.o.b. Pris var i 1913 13/10, og da Kulminerne var under Regeringskontrol gik den op til 84/-. Kan man da undre sig over, at Kunderne saa sig om efter Kul, der ikke var britiske? I 1923 var Prisen 25/1, i 1924 23/4, i 1925 (med Statsstøtte) 19/10, i 1926 i Maanederne før Strejken 18/1, i 1927 16/9½, i December 1927 16/1 og i to første Maaneder af 1928 15/9.

*Syren and Shipping* 21/3 1928.

### DAMP ER STADIG BEDST.

Det Foredrag over »Recent Developments in Propelling Equipment Practice of Reiceprocatng-Engined Steamers«, som Mr. G. R. Hutchinson holdt ved sidste Uges Møde i Institute of Marine Engineers, hævdede han, at Stempel-Dampmaskinen stadig var den Drivkraft, som anvendtes hyppigst i Handelsskibe, trods de store Fremskridt, der i de senere Aar er gjort med Olie-Motoren. Stempel-Dampmaskinen, fortsatte han, er den billigste Form for Drivkraft til Søs og sandsynligvis tillige den paalideligste. Man var overalt enige om, at den vilde vedblive at arbejde som ingen anden Maskine, klagende maaske men paalidelig selv om den var i en Tilstand af Forsømmelse og formindsket Ydeevne, hvilket vakte Beundring hos dem, der skulde arbejde med den samtidig med, at en saadan Tilstand var til Fortvivlelse for dens Bygmestre. Det var, udtalte han (før han gik over til en detailleret Forklaring af Udviklingen i de sidste Aar), en bemærkelsesværdig Kendsgerning, at siden Dr. A. C. Kirk i 1884 indførte Triple Expansion Maskinen, var den i Hovedsagen forblevet uforandret fraset Forsøg paa at indføre Patent-Ventiler og Ventil Gears. Den eneste varige Forandring af Betydning var, at den almindelige Skyde-Ventil i Højtryks-Cylindren var bleven erstattet med Stempel-Ventiler. I sine afsluttende Bemærkninger foreslog Mr. Hutchinson, at der senere blev nedsat en Komité, noget i Retning af The Marine Oil Engine Trials Committee, som kunde samle Data angaaende Forsøg og Brugsresultater fra Skibe udrustede med forskellige Typer af Stempel-Maskiner og forelægge disse under Form af Rapporter, der tillod én at bedømme den økonomiske Værdi af de forskellige Typer.

*Syren and Shipping* 21/3 1928.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Nyt Pesttilfælde paa de Canariske Øer

I Las Palmas er der forefaldet et nyt Tilfælde af Byldepest. Patienten er straks bleven isoleret og alle Forholdsregler til Forhindring af Smittens Udbredelse er blevet truffet.

### Solgt Færge

Hjulfærgeren »Esbjerg«, der har tilhørt Esbjerg—Fano Færgeri, er nu solgt til et Firma i Danzig; men Færgeren skal til Hamburg først for at efterses, inden den afgaar til Danzig, hvor den skal anvendes som Floddamper. »Esbjerg« blev bygget paa »Germania« Værftet i Kiel og indsat i Færgefarten 1904. Skibet kunde tage 450 Passagerer; men med den stigende Transport af Automobiler og de mange Turister blev den for lille til Ruten.

### Statsstøtten til Sejlskibsfarten

De 150,000 Kr., der stillede til Raadighed til Prioritetslaan til danske Sejlskibe, er, hvad Handelsministeriet oplyser, opbrugt. Der er nu ydet Prioritetslaan i Sejlskibe med ialt 650,000 Kr.

Af de 300,000 Kr., der var til Raadighed til Driftslaan, er 70,000 Kr. tilbage.

### Sejlskibs-Oplægningerne

Den 1. Marts var der i Marstal Havn oplagt 37 Skibe, nemlig foruden de 6 der hjemmehørende Dampere, 9 Motorsejlere og 22 Sejlskibe.

Af Sejl- og Motorskibene var 4 Firemastere, 11 Tremastere og Resten Skonnerter, Galeaser og Tjalke. Blandt Motorskibe er »Caroline« paa ca. 850 Tons Dødvægt og blandt Sejlere 4 mst. Skon. »Helga« paa 570 Tons, samt

3 Barkentinerne. Flere af de mindre Skibe er gjort sejklar og afventer god Vind, men alle de større bliver foreløbig liggende, og man venter yderligere Staal-Skonnerter »Elsabeth« hjem for Oplægning.

### Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin og Skibsbyggeri paa Refshaleøen sattes Torsdag et Dieselmotor Tankskib Værftets Byggenummer, 354, bygget for Regning Herrer Skibsredere A. F. Klaveness & Co. A/S., Oslo, i Vandet.

Skibet bygges til British Lloyds højeste Klasse. Dets Hoveddimensioner er følgende 470'—0" . 64'—2" . 35'—0" og Bæreevnen er ca. 13,000 Tons d. w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af Værftets nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle ca. 4,100 I.H.K.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA

I følge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Meddelelse indgik der i Februar Maaned 63 Skibe med 55.970 N.R.T. mod 61 Skibe med 49.193 N.R.T. i Januar Maaned.

Af de indgaaede Skibe førte 7 Skibe med 6.438 N.R.T. dansk Flag mod 5 Skibe med 4.708 N.R.T. i Januar Maaned.

Der ankom 5 og afgik 756 Passagerer i Maanedens Løb.

(Fragtmarkedet fortsat.)

for 4200 T., 6/6 6/9 3000 T., og til Jamaica indikeres kun 7/- 400 Losning à 1/8½d.

### MONTREAL.

Antwerpen eller Rotterdam er svagere, idet et Par Baade har taget 13 c., Option Hamburg el. Bremen 14 c. 10/28. Maj. Nordstaterne/Grækenland er gjort 3/3 en Lossehavn med 1d. ekstra for hver Havn indtil fire. New York og Norfolk/tre Sortehavspladser 11 c.; Hampton/Roads/Rio \$3; Gulfen A/R 16 c. Hamburg 17 c. Det eneste Marked, som er steget og ser ud til at gaa yderligere frem er Cuba/San Domingo. Til U.K. Cont. betales 17/- for store Baade, 19/- 3/3600 T. og til Genua/Marseille 18/6 20/ efter Størrelse. Vancouver/U.K. Cont. Maj 26/6, A/R 26/- og 25/9. For Sept. og senere Lastning stilles Tonnage i Udsigt til 30/-.

### SYD-AMERIKA.

I det hjemgaaende Marked har der været smaa Opgange for helt prompte og April Baade, ligesom senere Positioner ser ud til at være mere efterspurgt.

Til U.K. Cont. noteres gennemgaaende 22/6, med 2/- ekstra for Skandinavien, Basis 1 Lossehavn. Udgaaende Kulrater til nedre La Plata Havne sluttes til 10/- 10/6, Rio 9/- 9/3 og selv disse yderst pauvre Rater formaar ikke at bringe tilstrækkelig Efterspørgsel. hvorfor enkelte Redere dirigerer Baadene ud i Ballast.

### ØSTEN.

Australien har igen taget en 7/8 Baade pr. April/Maj til 35/ 36/5; Vladivostock 6500 T. Juni/Juli 28/3 Basis Rotterdam/Hamburg, lignende pr. Juli/August og 6000 T. Aug./September à 27/3; Birma A/H 25/6 26/-; Danzig 28/3; Bombay 22/ 22/6; Durban/Port Sudan 13/-, Aden 12/-.

### TIME-CHARTER.

I vestindisk Fart betales fra 1.25 op til 1.75 for Rundrejse og 6/8 Maaneder, og canadisk Fart \$2.20 for 18/2000 T. over Sæsonen.

5600 T. sluttet for Trip across til \$1.45.

1000 Fv. Baade, 6/9 Mdr., europæisk Fart, søges til ca. 4/9.



1847 = 1927

80 Aars Erfaringer og Traditioner

for Lagerølbygning er Grundlaget og Garantien for

GL. CARLSBERG LAGER

Nordens Monster-Lagerøl

og

NY CARLSBERG LAGER

Bedste Lagerøl til Pilsnerpris

## ISMELDINGER PR. 27. MARTS 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Sverige

Lilljungfrun og nordl. Stat. 98. Agö 01. Hudiksvall 68. Eggegrund 01. Gävle 36. Skutskär 3x. Øregrundsgrepen nordl. Del 3x, sydl. Del 98. Grundkallen 22. Mod Furusund 34. Sandhamn-Stockholm 34. Landsort-Stockholm 39. Håvringe-Oxelösund 12. Kalmar-sund N. f. Kalmar 44. Svinesund og Iddefjorden 39.

## Finland

Hogland 8x. Helsingfors 67. Sveaborg 68. Gråskärsbådarna 88. Porkala 66. Kallbådan 88. Barösundsfjärden 69. Jusarö 88. Hangö Havn 37. Russarö 56 og 01. Hangö W-Fjord 69. Gullkronafjärd 68. Aabo 37. Erslan og Lövsjär 39. Widskärsfjärden 37. Utö 57 og 01. Skiftet og Föglö 39. Ledsund og Nyhamn 66. Kobbaklinter 01. Mariehamn 69.

## Estland

Zerel 87 og 01. Filsand, Ristna, Tachkona og Odensholm 01. Pakerori 12 og 01. Surup 01 og 67. Nargø 57 og Landvand 6. Reval 69. Kokskær 57. Ekholm 58. Stensker og Narva Red 69. Pernov, Kynø, Pateroster og Raugi 98. Vorms 98 og 01.

## Letland

Domesnæs 22 og 67. Messaragotsem 01. Riga Søen 12. Havnen 01. Haynash 88.

## Tyskland

Pillau Havn 01. Königsberg Seekanal 01.

## Bekendtgørelse.

## Foreningen til Søfartens Fremme.

Foreningen afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdag den 11. April Kl. 3 Ny Toldbodgade 3, med følgende Dagsorden:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetning.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København, den 28. Marts 1928.

Bestyrelsen.

## POSITIONSLISTE PR. 26. MARTS 1928

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. London 22.3.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Perim 15.3. p. R. t. Penang.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Antwerpen 24.3.  
s.s. *Amalienborg*, Møllerup, ank. Santiago Red 23.3.  
m.s. *Annaberg*, Wolff Jørgensen, ank. Antwerpen 22.3.  
s.s. *Anneberg*, afg. San Domingo 16.3. til Queenstown.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Aalborg 23.3.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 21.3.  
s.s. *Arkansat*, Henriksen, pass. Dunnethead 25.3. p. R. t. Kbhvn.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Yokohama 24.3. til Otaro.  
s.s. *Askø*, Petersen, ank. Burriana 15.3.  
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. San Pedro 11.3.  
s.s. *Astrid*, Bjark, pass. Ushant 25.3. p. R. t. River Tyne.  
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Yokohama 24.3.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Kbhvn. 25.3.  
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.

s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Brunsbüttel 18.3. p. R. til Genua.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, oplagt.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Hull 26.3. til Kbhvn.  
s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Colon 24.3.  
s.s. *Bornholm*, Nielsen, afg. Bilbao 20.3.  
s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Kbhvn. 25.3. til Danzig.  
s.s. *Botnia*, zum Vohrde, henligger i Kbhvn.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, oplagt.  
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. St. Vincent 21.3. til Kbhvn.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Durban 12.3.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 24.3.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Valencia 24.3. til Cartagena.  
s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. Cienfuegos 20.3.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, afg. Newport Mon 23.3. til La Plata.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. San Francisco 16.3. til Panama Kanal.  
m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Rockall 23.3. p. R. t. New York.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Constantinople 24.3.

## Frihavnens

## Skibsprovianteringsforretning

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN  
TELEFONER: CENTRAL 1332 & PALÆ 967 Y

## THOR HALS

Skibsmægler

Befragtnings- og Linie-Agent

Telegr.-Adr.: „Steam“. Telef. 21694, 22806

DANZIG — Vors. Graben 6.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27. Marts 1928.

London .....	18,22	Madrid .....	62,80
New York .....	373,50	Amsterdam .....	150,55
Berlin .....	89,35	Stockholm .....	100,30
Paris .....	14,80	Oslo .....	99,75
Antwerpen .....	52,20*)	Helsingfors .....	9,43
Zürich .....	72,05	Prag .....	11,10
Rom .....	19,85	Wien .....	52,75

\*) Nv Mentenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS



s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Bordeaux 26.3. til Cardiff.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Danzig 24.3. til London.  
s.s. *Danevirke*, Stage, oplagt.  
m.s. *Danmark*, Knudsen, pass. Gibraltar 23.3. p. R. til Dunkirk.  
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Dunkirk 23.3.  
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 25.5.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
s.s. *Dronning Maud*, Jensen, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, ank. Kbhvn. 24.3.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Tunis 26.3. til Porto Empedocle  
s.s. *Ella*, Nielsen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Garston 23.3.  
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Gibraltar 25.3.  
s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Italien til Afrika.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Bahia 16.3.  
s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. Halifax 24.3. til New York.  
s.s. *Expres*, Bager, ank. Kbhvn. 25.3.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Bangkok 18.3.  
s.s. *Fano*, Michelsen, oplagt.  
s.s. *Feddy*, Mathiasen, oplagt.  
s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Sønderborg 24.3.  
s.s. *Flora*, Rindberg, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Florida*, Holm, ank. Aalborg 25.3.  
s.s. *Flynderborg*, Sonnichsen, ank. Garston 24.3.  
s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Cienfuegos 23.3.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 24.3. til Kbhvn.

s.s. *Frederiksborg*, Wendl, ank. Paramaribo 23.3.  
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Petersen, i Timecharter paa U. S. A.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Gorn*, Christensen, afg. Galveston 23.3. til New Orleans.  
s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Sanchez 21.3.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 26.3.  
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Kbhvn. 23.3. til Dunkirk.  
s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Paramaribo 18.3.  
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Birkenhead 22.3.  
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Frederikshavn 25.3.  
s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 22.3.  
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Port Gentil 1.3. til Rotterdam.  
s.s. *Hindsholm*, Bastholm, afg. Stettin 27.3. til Kbhvn.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 24.3. til Kbhvn.  
s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. New Orleans 6.3.  
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Oran 21.3. til Bathurst.  
m.s. *Irland*, Petersen, ank. New York 21.3.  
s.s. *Island*, Lydersen, i Dok i Frederikshavn siden 22.3.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Newcastle 9.3. til Boston.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeslon Ruten.  
s.s. *Jan*, Nielsen, oplagt.  
m.s. *Java*, Hjernum, afg. Penang 18.3. til Suez.  
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
s.s. *Jolantha*, Petersen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Jamsborg*, Andersen, pass. Brunshüttel 25.3.  
s.s. *Josey*, Petersen, ank. New York 25.3.  
s.s. *Junghoved*, Clausen, afg. Cape Town 15.3.  
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Suez 24.3. p. R. t. Colombo.

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, Speditton, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Telegram-Adresse: »Mactaggart«, Methil.

Coder: A. B. C. 5th Edition · Scotts' 10th Edition · Watkins 1904

## LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

## JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. 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

Reparationer i Bristol Kanalen

## MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26-KØBENHAVN K.

CARDIFF  
BARRY  
NEWPORT  
AVONMOUTH

## WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere. Bunkerul Entreprenører

## JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Boston Engl. 25.3.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Esbjerg 26.3. til Aalborg.  
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Norfolk 17.3. til Rotterdam.  
s.s. *Kina*, Heisterborg, afg. Hamburg 25.3.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, pass. Gibraltar 23.3. p. R. t. Cagliari.  
s.s. *Knud*, Clemensen, ank. Aarhus 25.3.  
s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Frederica-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Las Palmas 17.3.  
m.s. *København*, Andersen, pass. Skagen 16.3. p. R. t. Buenos Ayres.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Gibraltar 24.3. p. R. t. Pasages.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. afg. Lissabon 24.3.  
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Glasgow 24.3.  
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *Lise*, Hansen, ank. Barcelona 26.3.  
s.s. *Lithuania*, Skjoldam, ank. Danzig 26.3.  
s.s. *London*, Caspersen, afg. Bergen 25.3. til Trondhjem.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 11.3.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Block, i Dok i Frederikshavn siden 26.3.  
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Danzig 26.3.  
s.s. *Maine*, Nielsen, ank. New York 23.3.  
s.s. *Maja*, Arel, Aarhus-Hamburg Ruten.  
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Hamburg 23.3.  
s.s. *Manø*, Huusum, ank. Granton 24.3.  
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Norfolk 17.3. Queenstown.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Algiers 25.3. til London.  
s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Christianssand 23.3. til Newport Mon.  
m.s. *Meonia*, Topp, pass. Dover 24.3. p. R. t. La Pallice.  
m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11. 27.  
s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Antwerpen 25.3. til Tanger.  
s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

## N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Nakskov 12.3.  
s.s. *Nevada*, Andersen, afg. Rio 24.3. til Kbhvn.  
s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. København 25.3.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, pass. Ækvator 24.3. p. R. t. Buenos Aires.  
s.s. *Orion*, Olsen, afg. Newport News 24.3. til Havana.  
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 17.3. til Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Væring, afg. Bellingham 23.3. til San Francisco.  
s.s. *Parana*, Broner, ank. Dunkirk 23.3.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Wear 24.3.  
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Pennsylvania*, Botfelt, ank. Pensacola 23.3.  
m.s. *Peru*, Borch, afg. Cape Town 8.3. til Rotterdam.  
s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.  
s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Hamburg 25.3.

s.s. *Polonia*, Christensen, ank. Hamburg 26.3.  
s.s. *Primula*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Danzig 26.3.

## R

s.s. *Rhone*, Emdal, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Rotterdam 24.3.  
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Trondhjem 25.3.  
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, afg. Rieme 26.3. til Aarhus.  
s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Fair Isle 22.3. p. R. t. Nyborg.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Nyborg 25.3.  
s.s. *Seine*, Belec, ank. Bordeaux 22.3.  
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Nørresundby 25.3.  
m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Kbhvn. 24.3.  
s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Antwerpen 20.3.  
s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Antwerpen 21.3.  
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Vejle 25.3.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Stralsund 24.3.  
s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Swansea 20.3.  
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Helsingør 24.3. til Antwerpen.  
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Ballangen 25.3.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Isafjord 22.3.  
s.s. *Spigerborg*, Larsen, ank. Santander 22.3.  
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Puerto Mexico 16.3. til Santa Cruz.  
s.s. *Stegelborg*, Harming, ank. Gaston 20.3.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Hampton Road 19.3. til Bremen.  
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 22.3. til Manchester.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Middelfart 26.3. til Odense.  
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. New York 24.3.  
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Autilla 25.3.  
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Manchester 22.3.  
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Nagoya 12.3.  
s.s. *Texas*, Bencke, afg. Galveston 29. 2. til Bremen.  
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 24.3. til Vejle.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Cette 24.3. til Malaga.  
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. San Pedro 23.3.  
s.s. *Trondhjem*, Jepsen, Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Algier 24.3. til Neapel.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Nykøbing F. 26.3. til Danzig.  
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Reval 22.3. til Riga.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 22.3. til New York.  
s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. Cardenas 20.3.

## V

s.s. *Vega*, Holm, ank. Kbhvn. 25.3.  
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Løgstør 26.3.  
s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Portland 26.3. til La Guaira.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Gdynia 24.3.  
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. New York 17.3.  
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Fredericia 27.3.  
s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 23.3.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Bilbao 24.3.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 26. MARTS 1928

3/m. Sk. *Hans*, Christensen, pass. Hirtshals 16.3. p. R. til Trelleborg.  
3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Setubal 16.3. til Newlyn.  
3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Plymouth 25.3.  
3/m. Sk. *Albert*, Clausen, afg. Malaga 21.3.

3/m. Sk. *Galathea*, Jensen, ank. Oslo 20.3.  
3/m. Sk. *Husavik*, Hansen, ank. Charciveen 21.3.  
3/m. Sk. *Mercur*, Rasmussen, afg. Baelina 24.3.  
3/m. Sk. *Meta*, Christoffersen, afg. Londondeery 24.3.  
3/m. Sk. *Nathalia*, Groth, ank. Tønsberg 19.3.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLISKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

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

## 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

## THE MARITIME AGENCY Ltd.

Telf.: Central 1504 & 10687    Telegram-Adr. "NESEVO"

AMALIEGADE 35

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

★

ARTIEKAPITAL  
6 MILLIONER KRONER  
FULDT INDBETALT

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

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
hvis de læster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

## AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD. · JACSONS

## 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

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

## STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
med Dags Varsel.

## AKTIESELSKABET DET DANSK-FRANSKE DAMP SKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:  
A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8  
Telf. 1234 · 12443 · 12843 · Statstlf. 221 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

## FLAG · VIMPLER · FANER

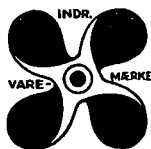


Alt i bedste Kvaliteter

M.W. MØRCH & SØN EFT.

Grundlagt 1830.

Peder Skramsgade 3. — Tlf. Byen 214 y.



BRUG

**Holzapfel's**

Bundfarver

DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København, K.

## OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE  
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

OTTO MALLINGSGADE 3, TLF. RYVANG 2589 y.

## FESTER & ANDERSEN

COPENHAGEN K.

Telegrams: "Festerassur" · Codes: A. B. C. 5th Ed., Bentley's, Scott's Code 10th Ed.

Foreign Coal and Bunkering Agents · Contractors for Stevedoring & Ceiling · Provisions · Stores · Insurance

## HOWALDTSWERKE A.G. · KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedokke for Skibe op til 500 Fods Længde.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 15

FREDAG 6. APRIL 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

AF AXEL GERFALK

### FAIRPLAY OG IKKE-BRITISKE REDERE

**F**airplay har endnu ikke fundet det opportunt at gøre ikke-britiske Redere en direkte Undskyldning for de grove og misvisende Insinuationer, som Bladet har fremsat med Hensyn til *overloading*. Tilsyneladende fortsætter det endda sine Angreb paa, hvad det i Nummeret for 29. Marts kalder »Spørgsmaalet om bevidst og konsekvent Overlastning, som udenlandske Redere gør sig skyldige i til Ødelæggelse af »britiske Skibsfartinteresser«. Men dette Angreb er i Virkeligheden et Tilbagetog. Fairplay begynder sit Angreb paa de »udenlandske« Redere med at dække sig bag en Artikel i *Times of Argentina* for den 27. Februar. Denne Artikel er et kraftigt, men berettiget Angreb paa Overlastning i La Plata Farten og behageligt fri for de løse og uvederhæftige Paastande, som prægede Fairplay's Overfald paa ikke-britiske Redere. Det argentinske Blad siger nemlig: »Grækerne er de principale Syndere paa denne Fart o. s. v.«, og Bladet fremfører derefter flere konkrete Eksempler herpaa. Dette er et berettiget Angreb i Modsætning til Fairplay's arrogante Overfald paa »udenlandske« Redere en bloc.

Som sagt, Fairplay fortsætter tilsyneladende sit Angreb paa de »udenlandske Redere«. Men i Virkeligheden er Artiklen en indirekte Undskyldning til »the dirty foreigners«. Hele Tonen er ændret. Hør blot: »Dette er i Sandhed haarde Ord, og kan, skulde man tro, kun gælde en lille Brøkdal af udenlandske Redere — »lewd fellows of a baser sort« — som intet har fælles med og kun soutenerer paa andre søfarende Mænd.«

Meget fikst turneret, dog ikke fikst nok til, at alle »udenlandske« Redere i en Fart glemmer den tilføjede Fornærmelse. Mon det ikke var klogere af vor højtærede Samtidige, om det kom med en mere direkte Undskyldning for sin tølperagtige Optræden.

### THE NATIONAL CITY BANK OF NEW YORK

The National City Bank, Amerika's største Bank med Hovedkontor i New York og ca. 100 Filialer i alle Verdensdele, udvider sin Aktiekapital fra 75 Millioner Dollars til 90 Millioner Dollars. Bankens Datterselskab, The National City Company, udvider samtidig sin Aktiekapital fra 25 Millioner Dollars til 45 Millioner Dollars, medens dets Reserver bliver forøget fra 25 Mill. Dollars til 50 Mill. Dollars. De gamle Aktionærer har Ret til at tegne en ny Aktie til en Kurs af \$400 for hver fem gamle Aktier.

The National City Banks Indskud har vist en overordentlig stærk Stigning siden Aktiekapitalen blev udvidet for et Par Aar siden, og denne nye Aktieudvidelse staar i nøje Samklang med Bankens Politik altid at holde større Kapital og Reserver i Forhold til Indskudene end amerikanske Banker i Almindelighed.

Bankens Aktier, som har en nominal Værdi af \$100, noteres for Tiden i ca. \$900.

### SKIBSBYGNING I RUSLAND

**L**e Journal de la Marine Marchande bringer i sit Sidste Nummer et Interview med M. Mariani, en af Bureau Veritas' Ingeniører, der lige er vendt tilbage fra en Tjenesterejse til Rusland, og som har interessante Ting at berette om Skibsbbygningen i nævnte Land. Før Krigen, udtaler han, var Bureauet repræsenteret i Rusland paa samme Maade som i alle andre Lande og havde i sit Register 136 russiske Skibe med en samlet Tonnage af 126,000 Bruttotons. Efter Krigen og Revolutionen nærmede Tilstanden sig Kaos, men i 1925 aabnedes der Forhandlinger mellem Sovjet-Myndighederne og Bureau Veritas, hvilke et Aar efter resulterede i en Overenskomst. Ifølge denne Overenskomst bemyndigedes Ingeniørerne ved U.S.S.R.s Register, der imidlertid var blevet oprettet, til at udføre deres Arbejde i Veritas' Navn paa russisk Territorium under Overopsyn af et Antal af Bureau Veritas' franske Ingeniører. De første Skibe, der paabegyndtes under disse Forhold var Motorskibene »Abhkazia og »Adjaria«, hvert paa 4900 Tons til Sovtorgflots Rute Krim—Kaukasus. Disse Skibe er imidlertid endnu ikke fuldført, men staar stadig paa Leningrad Værftet Chantiers et Ateliers de la Baltique's Beddingen. Arbejdet kontrolleres af Soudotrust, hvilken Organisation er dannet af det gamle Chantiers Franco-Russes og Admiralitetsværftet (Chantiers Marty), Putiloff Værkerne og Chantiers Navals de Sebastopol. Bygningen og Tilvejebringelsen af alt det Materiel, der skal bruges til Bygningen af disse Skibe, er under direkte Kontrol af Bureau Veritas, hvis Ingeniører af Sovjet er bemyndigede til at inspicere det paa de forskellige Staal- og andre Værker, som fremstiller det. M. Mariani udtaler, at de fleste af de med Skibsbbygningen i Rusland forbundne Industrier er langt under det normale med Hensyn til deres Produktionsevne, men man bestræber sig for at modernisere Maskinerne. Paa selve Værfterne er Arbejdstempoet overordentlig langsomt, hovedsagelig som Følge af manglende Erfaring hos Ledelsen og hos Arbejderne, thi selv før Krigen blev der kun bygget meget faa Skibe i Rusland. En anden Ting, der væsentligt bidrager til Arbejdets Langvarighed, er den lange og strenge Vinter, under hvilken Arbejde i fri Luft er umuligt.

### SKIBSFARTEN PAA NORDRUSLAND

**A**ntallet af Skibe, som i 1927 anløb Archangelsk, Abeløb sig til 381, hjemmehørende i nedestaaende Lande:

Norge 219 Skibe, Sverige 49, Tyskland 30, Danmark 25, U. S. S. R. 25, Holland 19, England 7 og uden Angivelse 7.

Importen fra Udlandet androg 25,259 Tons, Afskibningerne til Udlandet 911,681 Tons. Hovedmassen, 24,500 Tons, af Importvarerne var Kul. Saa godt som hele Eksporten bestod af Trævarer (903,000 Tons).

Grundet paa det Bergenske Dampskibsselskabs Delagtighed i det »blandede« norsk-russiske Dampskibsselskab har den norske Skibsfart haft særlige Chancer i Sejladsen paa Hvidehavet, som kommer til Udtryk i det forholdsvis store Antal norske Skibe, som har sejlet paa Archangelsk. Muligvis vil den forestaaende Opløsning af det »blandede« Selskab medføre en Ændring heri.

#### Skibsfarten paa Murmansk.

Danmarks Generalkonsul i Leningrad indbe-

retter, at Handelsomsætningen med Udlandet over Murmansk Havn i 1927 foregik ved 115 Skibe, hvoraf 72 norske, 35 tyske, 31 russiske, 18 danske, 4 hollandske og 5 uden Angivelse.

Den samlede Import beløb sig til 281,311 Tons, heraf Bomuld 140,000 Tons, Kul 20,000 Tons, Fisk 37,500 Tons og Stykgods 49,300 Tons.

Eksporten udgjorde 187,900 Tons, udelukkende Korn.

## »GEORG STAGES MINDE«

Stiftelsen »Georg Stages Minde« har udsendt Beretning for Aaret 1927, hvoraf fremgaar at der i nævnte Aar indkom 134 Ansøgninger om Optagelse som Elever i Skoleskibet paa dets Togt, af hvilke 80 blev imødekommet. Af disse var 18 fra København, 30 fra Østifterne og 32 fra Jylland.

Eleverne mødte om Bord den 21. April. Dagen efter lagde Skibet ud i Sundet, hvor det havde Poststation ved Espergærde.

Efter at være blevet inspiceret, afgik det den 23. Maj til Farvandet omkring Samsø og Store Bælt og laa Pinsen over paa Aarhus Red. Efter at have provianteret i Nyborg afgik Skibet den 20. Juni til Østersøen, hvor Visby og Kristiansø blev anløbet. Paa Tilbagefejren ankredes den 8. Juli udfør Dragør, hvor Formanden kom om Bord. Herfra sejledes Syd paa til Grønsund, hvor der ankredes ved Stubbekøbing. Paa Grund af vedholdende vestlige og nordvestlige Vinde holdtes der en 11. Juli atter syd paa og gennem Femern Bælt til Flensborg Fjord, hvor der den 15. Juli ankredes udfør Kollund. Herfra gik Rejsen videre til Sønderborg og derfra gennem Lille Bælt, Svendborgsund og Store Bælt til Kallundborgfjord, hvor der ankredes ved Kysthospitalet paa Refsnæs den 22. Juli. Efter at have sat Formanden i Land fortsattes Rejsen til Frederikshavn, hvor der provianteredes og fyldtes Vand, derefter afgik Skibet den 27. Juli til Leith Red, hvor det opholdt sig fra 4. til 9. August. Paa Hjemrejsen ankredes der den 16. August paa Frederikshavns Red og næste Dag fortsattes Rejsen til Sundet med Ankomst til Bellevue den 22. August.

Torsdag den 25. afholdtes Bestyrelsesmøde om Bord og den 27. August lagde Skibet ind i Flaadens Leje, hvor det blev aftaklet og oplagt for Vinteren.

Under Skibets Aftakling og inden 1. Oktober lykkedes det c. 50 Elever at faa Hyre.

Af de 80 Elever, som blev antaget, afgik 5 i Begyndelsen af Toget paa Grund af Hjemve og manglende Lyst til Sølivet, hvortil det kolde og stormende Vejr sikkert ogsaa har været medvirkende. De tre Elever blev straks erstattede med nye. Senere blev 1 Elev hjemsendt af Helbredshensyn.

Stiftelsen staar ogsaa i Aar i stor Taknemmelighedsgæld til »Dansk Dampskibsrederiforening«, uden hvis Hjælp det ikke vilde have været muligt at udsende Skibet.

Desuden har Stiftelsen haft den Glæde gennem Professor Torm at modtage 1 Obligation i Østifternes Krediforening paa 1000 Kroner som Gave fra afdøde Frøken Charlotte Torm, Datter af Stiftelsens tidligere Bestyrelsesmedlem, afdøde Skibsreder Torm.

Af andre — foruden Erhvervsministeriet, Marine ministeriet og Orlogsværftet og nedenstaaende andre Bidragydere — er der udvist Stiftelsen Velvilje og Imødekommenhed af »Havnevæsenet«, »Bugser-Selskabet«, A/S »Sadolin & Holmblad« samt Refsnæs Kysthospital, hvilke Stiftelsen herved bringer sin bedste Tak.

Bidrag modtoges fra: Dansk Dampskibsrederiforening Kr. 15,000, Det Store Nordiske Telegraf-Selskab Kr. 600, Det Danske Petroleums Aktieselskab Kr. 500, Marineforeningens Københavns Kredt Kr. 400, Julius Skrikes Stiftelse Kr. 600, Den Københavnske Sø-Assurance-Forening Kr. 100, Fjerde Søforsikrings-selskab Kr. 400, De Private Assurandører Kr. 500, Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni Kr. 500, Eckard V. Eskesen, New York Kr. 100, ialt Kr. 18,700.

Driftsregnskabet for Aaret balancerede med 76,969.90 Kr.

#### PESTEN PAA DE CANARISKE ØER

I Betragtning af, at der ikke siden den 18. og 14. Februar d. A. har vist sig Tilfælde af Byldepest i henholdsvis Las Palmas og Tenerifa, og at Fristen for at betragte disse Havne som smittede forlængst er udløbet, anser den spanske Regering de Canariske Øer for fuldt normale i sanitær Henseende, hvorfor den skønner, at Skibsfarten til og fra Øerne ikke bør møde nogen Art Hindringer eller Indskrænkninger.

#### OPTÆLLING AF TRÆLAST I PARRSBORO (CANADA)

Skibe, der indtager Trælast i Parrsboro i Canada møder store Vanskeligheder med Hensyn til en rigtig Optælling af Lasten. Større Skibe indtager Lasten ude paa West Bay, og hvis en Skibsfører ønsker Lasten optalt, maa Optællingen ske, inden Tømmeret gaar fra Land. Eksportørerne godkender ikke Optælling ved Skibssiden, og da man som Tallymænd kun kan faa Afskibernes Folk, maa man almindeligvis akceptere den Opgørelse over Lasten, som Afskiberen giver. Dette har medført, at Skibe i Losningshavnen har maattet gaa ind paa store Erstatningskrav som Følge af manglende Last.

Det synes ligeledes som om Forsikringsforeningernes Protektion Selskaber ikke erstatter Tab af Last, som ikke er optalt, hvorfor Rederierne ved Forhandling om Last fra Parrsboro bør tage det ovennævnte Forhold i Betragtning ved Beregning af Fragten.

#### DEN HOLLANDSKE NORDSØKANAL

I Anledning af, at Havnemyndighederne i Amsterdam har erfaret, at udenlandske Skibsførere almindeligvis er af den Mening, at det er nødvendigt at tage Bugserbaad for sikkert at passere Kanalen fra Imduden til Amsterdam, har de samlet en Række Fotografier, der klart viser, at det under normale Forhold er ganske unødvendigt for udenlandske Skibe at tage Bugserhjælp ved Passage gennem Kanalen. Fotografierne er samlede i et smukt udstyret Hefte, der er udsendt til de i Sagen Interesserede.



## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

Antallet af de i Februar Maaned til Danzig indgaaede Skibe var 402 med 265.818 N.R.T. mod 456 med 323.087 N.R.T. i Januar Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 412 med 279.955 N.R.T. mod 436 med 294.253 N.R.T. i Januar Maaned.

Af de i Februar indgaaede Skibe indgik 202 Skibe med 142.189 N.R.T. i Ballast, medens 58 Skibe med 28.499 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Februar Maaned 1927 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 452 med 299.805 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 476 med 320.943 N.R.T.

Tonnagen viser i Februar i det Hele taget en Nedgang. Den danske Tonnage, der i Januar Maaned stod med 66 Skibe med 61.035 N.R.T., er i Februar med 66 Skibe med 48.536 N.R.T. Nr. 2 efter Tyskland med 135 Skibe med 68.869 N.R.T. som Nr. 1. Sverige er med 90 Skibe med 47.186 N.R.T. Nr. 3.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Belgien .....	2	1.785
Danzig .....	14	2.419
Danmark .....	66	48.536
Tyskland .....	135	68.869
England .....	17	21.366
Finland .....	5	7.824
Frankrig .....	9	11.611
Grækenland .....	2	3.645
Holland .....	8	3.171
Italien .....	1	2.378
Jugoslavien .....	2	5.207
Letland .....	24	21.857
Lithauen .....	4	1.748
Norge .....	14	10.896
Østrig .....	2	520
Polen .....	6	6.204
Sverige .....	90	47.186
Rusland .....	1	596

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, 2. April 1928.

De i Ugens Løb forekomne Forandringer i Fragtmarkedet betyder intet fra eller til, og de nær forestaaende Paaske-Helligdage skal ikke gøre det bedre. I Wales regnes Paaskeferien i Kuldistrikterne fra den 6te til den 11te; i Skotland er der ingen Paaske, hvorfor Baadene selvfølgelig saavidt mulig skal laste i Skotland, og dette bliver atter en Situation, som kan udnyttes af Befragterne. Nye Laster sættes nødigt paa Markedet lige før Paaske eller anden Højtid, og i de allernærmeste Dage maa Fragtmarkedet være belavet paa en meget rolig Tid, hvis det kan blive roligere, end hvad de første af Aarets Maaneder allerede har udvist i den Retning.

I de oversøiske Markeder har der været og er fremdeles en paaviselig Fasthed i hjemgaaende La Plata — baade for tidlige Baade og Maj/Juni, ligeledes fortsætter Cuba, San Domingo og Australien »in owners' favour«. Det vestindiske T/C Marked holdes godt oppe, men i alle andre Markeder er det kun saa som saa, og udgaaende Laster, samt de hjemlige Markeder, er slet og ret miserable.

## TRÆLASTMARKEDET.

Naar Østersøhavnene lidt efter lidt aabnes for regulær Sommersejlad, bliver det et Spørgsmaal, om de nu gældende Rater kan holdes. Naar henses til, hvorledes det hele Fragtmarked ligger, sker der maa ske ingen synderlige Forandringer i den første Tid, men en Ting er givet, og det er, at den oplagte Flaade ikke kan komme ud, saa længe Konjunkturerne ikke bliver bedre.

For prompt Lastning rapporteres følgende Slutninger fra Riga:

700 Std. Manchester 45/-, 575 Std. London 35/-, 400 Std. London 36/-, 6/650 Fv. pt. Danzig/Ghent 1/5 sluttet 35/-, 530 Std. Söderhamn/Ghent 34/-, 470 Std. Åbo/Ghent 35/-.

Noteringerne fra Østersøen incl. Leningrad for skaa ret og rund Last for f.o.w. og senere Lastning er ikke undergaaet nogen som helst Forandring til det bedre.

## HVIDEHAVET.

Til Dato skal være sluttet godt og vel 80 Baade fra 300 Std. op til 1500 Std., og foreløbig er Befragtingen indstillet. De seneste Afslutninger har været lige saa utilfredsstillende som de tidligere; Befragterne har i alle Fald ingen Grund til at klage over Begyndelsen. Hvorledes Markedet ellers udvikler sig afhænger na-

turligvis meget af de andre Markeder, men i denne specielle Fart burde Rederne kunne gøre sig mere gældende.

## KUL, KOKS ETC.

Uforandrede Noteringer over hele Linien, med svært faa nye Laster. Mange af de gamle Laster gaar igen som Tordenskjolds Soldater, og dette alene beviser til fulde, hvor meningsløst lave de forskellige Rater er; det sørgelige er bare, at én eller anden Rader, Gang paa Gang, til Slutning bider paa, endskønt hver eneste Rejse maa give et negativt Resultat.

## MIDDELHAVET.

I disse Markeder, ud og hjem, er der heller ingen særlige Forandringer. Det eneste er Jordnødfarten paa Vestafrika og Frugten fra Spanien, som ligger lidt fastere, men disse Rater har ogsaa i lange Tider været nede paa et rent Minimum, naar Hensyn tages til, hvad der fordres i disse Farter.

Fosfat- og Malm-Trafikken faar til Stadighed Tonnage til Standardrater. Sortehavet har taget en enkelt Baad til 11/- Basis Kontinentet, hvorimod Donau ikke opviser Slutninger i den forløbne Uge.

## NORD-AMERIKA-GULFEN-CANADA.

For Kul til Quebec/Montreal betales mellem 6/ og 7/- efter Størrelse og til Staterne ca. 7/-. Wales/Jamaica gik med engelsk Baad à 7/1½d.

Montreal ventes at aabne tidligt iaar og faar sikkert en stor Export, men Raterne har til Dato langt fra opfyldt selv de mindst kræse Fordringer. Montreal/A-R betaler ca. 13/13½ c., Hamburg 1 c. mere, Middelhavet 16½ c.; 2 Svenske/Danske 16/17 c. St. John N.B./Grækenland 18 c. Nordstaterne/Vestitalien 14½ c. Basis 1 Lossehavn. Asfalt Nordstaterne/Rotterdam el. Hamburg har betalt \$4.25 og Tjære Baltimore/Cette \$3.90 f.i.o. Sukker Cuba/U.K. 17/- 6/6500 T., 16/6d. 16/9d. 7/7800 T. og San Domingo/U.K. Cont. 19/-. Svovl Galveston/Melbourne 32/-. Oliekage-Sæsonen er snart forbi; en eneste Ordre udbydes til omkring \$5.50 fem danske Havne.

Pacific/U.K. Cont. uforandret i omkring 26/6d.

## SYD-AMERIKA.

Kulraterne er om muligt endnu svagere. Rotterdam/Buenos Aires skal være gjort til 10/ og Wales/Buenos Aires 10/6d. 10/3d., Rosario 11/- Santa Fé 13/-. Hjem-

## POLENS KULEKSPORT I FEBRUAR

Polens Kuleksport i Februar 1928 til de forskellige Lande fordelte sig som følger:

	i 1000 Tons.
Østrig	259
Ungarn	55
Sverrig	155
Danmark	126
Czekoslovakiet	106
Danzig	225
Letland	39
Jugoslavien	8
Svejts	11
Italien	37
Rumænien	8
Lithauen	2
Memel	4
Holland	3
Finland	—
Frankrig	38
Norge	50
England	—
Tyskland	—
Belgien	6

Rusland	1
Andre Lande	3
	936
Bunkerkul	11
	947

Eksporten til Skandinavien er gaaet relativt betydeligt tilbage i Forhold til Januar Maaned.

## UDFØRSEL AF SOVJETVALUTA

I følge Forordninger af 17. Januar og 6. Februar d. A. I vedrørende Udførsel af Sovjetvaluta forefundet hos Kaptajner paa udenlandske Skibe er de nævnte Kaptajner forpligtet til ved Skibets Ankomst til Sovjethavn overfor Toldvæsenet at opgive Størrelsen af det Beløb i Sovjetvaluta, der forefindes paa Skibet. Det ombordværende Beløb, med Undtagelse af det for Skibet under dettes Ophold i Sovjethavnen fornødne Beløb, forsegles af Toldvæsenet. Udførsel af al anden Valuta end den saaledes forseglede er forbudt.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Søsætninger.

Fra Aktieselskabet *Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's* Værft paa Refshaleøen satles i Lørdags et Dieselmotorskib Værftlets Byggenummer 355, bygget for Regning A/S. *Det dansk-franske Dampskibsselskab*, her, i Vandet.

Skibet bygges til British Lloyds Klasse 100.A.I. + og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 325'—0" × 49'—10" × 23'—6", og Bæreevnen er ca. 5500 Tons d.w.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 1600 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Bretagne«.

Ved A. S. *Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri* søsattes Lørdag den 31. Marts en Nybygning til *Stockholms Rederiaktiebolag Svea*, Stockholm.

Skibet, der fik Navnet »Gondul«, har følgende Hoveddimensioner: Længde 254'—3", Bredde 37'—0", Dybde 24'—0". Det er bygget af Staal til Bureau Veritas Klasse Special Survey 1.<sup>st</sup> A.I.I.P.R.A. og C.P. af Shelterdæks-typen og er bygget specielt egnet for Sejlads i isfyldte Farvande med Isbryderstævn og Krydserhæk.

Lasteevnen bliver ca. 1950 Tons d.w. paa et Middeldybt-gaaende af 16'—2". Farten bliver 11 Knob. Skibets Brutto Tonnage er ca. 1322 Tons.

Fartøjet har Passageraptering for ialt 12 Passagerer samt et mindre Promenadedæk med Læskærm paa Fronten.

Fremdrivningsmaskineriet bliver en Triple Expansions Dampmaskine med Overfladekondensation og Cylinderdiametre 20" × 32" × 53" med 36" Slag. Kedelanlægget bestaar af 2 Stk. 3-Kanals Marinekedler paa tilsammen 3500 sq.ft. Hedeflade med 180 lbs. Arbejdsstryk. Kedlerne forsynes med Overhederanlæg.

Skibet bliver i det væsentligste Søsterskib til de tidligere ved Værftet for Sveabolaget byggede Skibe »Hugin«, »Munin« og »Rane«. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til endnu et Skib af samme Type, ligeledes til Sveabolaget.

(Fragtmarkedet fortsat.)

gaaende er til Gengæld ret fast — ikke mindst for prompte Positioner. Af de paa London Børsen den 30. f. M. afsluttede Forretninger anføres:

5100 San Lorenzo/B-H 23/U.K. 23/6 5/20. April.  
7000 San Lorenzo/U.K. B/H 21/9 9/20. April. 6000  
San Lorenzo U.K. B/H 23/- 15/30. April. 5200 San  
Lorenzo/U.K. Gibraltar/Hamburg 23/- 10/31. Maj. 5000  
San Lorenzo U.K. B/H 22/6d. 25/5 25/6.

## ØSTEN.

Australien betalte 35/- U.K. Cont. Maj/Juni for 7100

## Prøvetur.

Fredag den 30. Marts, afholdtes officiel Prøvetur i Sundet med Tank-Dieselmotorskibet »Britta«, bygget af A/S Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til Rederiaktieselskabet »Damp«, korresp. Reder Generalkonsul Arth. H. Mathiesen, Oslo.

I Prøveturen deltog bl. a. Generalkonsul Arth. H. Mathiesen med Frue, Arth. H. Mathiesen jun., Skibsreder L. Skougaard, Skibsreder K. Th. Einersen med Frue, Direktør Birger Isachsen med Frue, Overretssagfører A. Undall med Frue, og Ingeniør Johs. Johannessen, Oslo, Grosserer Theophilus Hansen, Direktør Edw. Stangebye med Frue, Direktør E. Mægaard, København, Direktør Arnold Reinmann, Stensbygaard, Admiral Carlsens og Direktør J. A. Kørbing med Frue.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde 405' 0", Bredde 54' 6", Dybde til Hoveddæk 32' 3", Lasteevne ca. 9100 Tons d. w.

Skibet er bygget til Det Norske Veritas højeste Klasse. Det er forsynet med et Hoveddæk med Opbygninger midtskibs og agter, og med Expansionstrunk over Lasttankene.

I Opbygningen midtskibs findes en stor Salon, Kaptajns Apterling og Kahytter for Dæksofficerer, Radiorum etc., medens Apterlingen for den øvrige Del af Besætningen er indrettet agter.

Skibets Lastrum er inddelt i 8 Midtertanke og 8 Side-tanke for Olie, Benzin etc. Desuden findes en Højtank, For- og Agterpeak bestemt for Olie eller Vandballast.

Maskineriet, som findes agter, bestaar af et Dobbeltskrue-Dieselmotoranlæg af Burmeister & Wain Type 6150 M, udviklende ca. 3000 I. H. K. ved 145 Omdrejninger pr. Minut, samt 2 Hjælpemotorer a 100 HK. og 2 oliefyrede Kedler paa tilsammen 2.200 sq. ft. Hedeflade.

I Tankene er indbygget Rørledninger for Tilslutning til Heating Coils.

Dæksmaskineriet bestaar af elektrisk Emerson-Walker Ankerspil, et elektrisk 3-Tons Lossespil og et elektrisk 5-Tons Forhalingsspil, Fabrikat Thomas B. Thrige, samt elektrisk-hydraulisk Styremaskine, leveret af Brown, Bros & Co., Edinburg.

Lasttankene betjenes af 2. Stk. Oliepumper med en Ydeevne af tilsammen 400 Tons pr. Time, Fabrikat Hayward-Tyler & Co.

Skibet har Proviantkølerum med Maskineri leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co.

T.; 26/3 Sydafrika 6500 T.; Bombay 22/- 8900 T., Kontinentet, 22/6 U.K. 1/20. Maj; Madras/Middelhavet 27/- Maj, 27/6 April og Karachi/U.K. Cont. 19/3 Hvede, 18/3 Byg, Scale 25/5-20/6.

## TIME-CHARTER.

8800 T. trip across \$1.35. 3000 T. trip up, Lev. Cuba \$1.80. 2400 T. fire Mdr. Vestindien \$1.82½. 2050 T. en Rundrejse \$1.90. 4150 T. en Rundrejse \$1.35. 4370 T. 8/10 Mdr. \$1.55. 8200 T. en Rundrejse \$0.95.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### INDVIELSEN AF LLOYD'S NYE BYGNING

Ved Indvielsen af Lloyd's nye Bygning i London var Kong George til Stede og holdt en Tale, i hvilken han bl. a. udtalte: Lloyd er en af de mest fremragende Repræsentanter for Forsikringsvæsenet og særligt for Søforsikringen, i hvilken Branche Lloyd var banebrydende, og det er den organiserede Søforsikring, der har forvandlet oversøisk Handel fra en dristig og vovelig Spekulation til det ordnede og sikkert virkende Bytte af Varer, paa hvilket moderne Civilisation beror. Risikoen er selvfølgelig stadig til Stede, men dens ødelæggende Følger er blevne afværgede ved Indførelsen af Lloyd's Forsikringspolicer og den usvigelige Retsindighed, hvorved Selskabet altid er optraadt i Spørgsmaalet om Opfyldelsen af disse Policer.

Selskabets Beretning, udtalte Kongen yderligere, henviser med Rette til det godgørende Princip, der ligger til Grund for al Forsikring, det at man deler Byrderne med hverandre. Ved Udviklingen af dette Ideal bindes Samfundet sammen ved gensidige Pligter og Tjenester, og paa denne Maade kan et Tab, der vilde have overvældet den enkelte Mand, Familie eller Kompagniskab, blive saa stærkt fordelt, at det kan lages uden at gøre Skade. En Forsikring knytter et Baand mellem Borger og Borger og mellem Nation og Nation, og paa den Maade holder den sammen paa det civiliserede Samfund og bidrager til Opretholdelsen af international Fred.

*The Shipping World* for den 28/3 1928.

### BILLIG TRANSPORT

At Skibsfarten bidrager til at opmuntre Udvandringen fremgaar klart af den Kendsgerning, at en Emigrant transporteres fra London til Sydney via Cape, d. v. s. 13,000 miles, for lidt under  $\frac{3}{4}$  Penny pr. mile, hvilket Beløb foruden Transporten dækker Kost, Logis og Lægebehandling.

*Sir William C. Currie i The Shipping Word*  
for 28/3 1928.

### DE BEDSTE KLARER SIG

«. . . En nøje Gennemgang af Maskinmesterens Dagbog aabenbarede Forhold med Hensyn til Tjenesten til Søs, som bestyrker Overbevisningen om, at der ved Tilkomsten af Dieselmotoren skrives Sø-Historie.« Paa denne Maade forudsagde Ingeniør John J. Bogert, New York i »New York Times« for 26/9 1912 Motorskibets nuværende Overlegenhed efter at have inspiceret det første Diesel-Motorskib, »Christian X«, der anløb New York.

Paa dette Tidspunkt var der næppe mere end 50

Motorskibe alt i alt i Verdens Handelsflaader. Men i Løbet af de 15 Aar, der er forløbet siden »Christian X«s Jomfrurejse, har Skibsfartens Folk været Vidne til en Revolution af Metoderne for Søtransporten. Der er nu Tusinder af Diesel-Motorskibe, de er blevet prøvede, vejede og fundne gode, de reducerer Dampene til gammelt Jern.

Det er forholdsvis let at bestemme Grundene til denne enorme Udvikling og Forandring. Fremskridtet har altid krævet den Metode, som frembringer de ønskede Resultater paa den mest tilfredsstillende, effektive og økonomiske Maade. Motorskibet, der er overordentlig økonomisk i Drift, er fri for den paa Dampere saa almindelige Sod og Snavs, er i Stand til at foretage lange Rejser uden at bunkre undervejs, overfører virkningsfuldt Brændslets Kraft direkte til Skruerakslen, er paalideligt og er i Besiddelse af disse simple væsentlige Betingelser for Fremskridt, hvorfør dets Antagelse blev naturlig.

Medens det er rigtigt, at der stadig er Redere, som ikke er venligt stemt overfor Motorskibet, vil disse da være i Stand til at vedblive hermed, naar Hensyn tages til den alvorlige Konkurrence, der paaføres dem af Motorskibe, for hvilke Driftsudgifterne kun andrager en Fjerdedel. Det forekommer os, at det ikke vil være fordelagtigt.

*Motorship*, New York, for Marts 1928.

### »FAIRPLAY« — OG »FAIR PLAY«

»Dansk Søfarts Tidende« skriver — og med Rette — at »Fairplay« ikke altid er fair overfor den ikke-britiske Skibsfart. »Fairplay« har beskyldt de ikke-britiske Redere for, at deres Skibe er lastet dybere end de britiske. Det er utaaleligt, skriver Bladet, at britiske Redere skal handicappes paa en saadan Maade. Det er selvfølgelig Nonsens, hvad »Fairplay« skriver her, og Bladets Afslutningssalut om, at Assurandørerne betaler, er intet mindre end en Fornærmelse. Paa Kontinentet har vi iøvrigt aldrig haft en lignende Overlastningsskandale som den, Retten i Cardiff fornylig afslørede med det Resultat, at en stor Cardiff-Reder maatte vandre i Fængsel.

I Parlamentet protesterede et Medlem i sidste Uge da ogsaa imod slige løse Sigtelser. Den udenlandske Konkurrence er ikke den eneste unfair Konkurrence. Der er ikke saa lidt unfair britisk Konkurrence, sagde han, og paaviste nogle vel underbyggede Klager over unfair Metoder anvendt af britiske Selskaber.

I sidste Nummer af »Fairplay« paataler en Nordmand Bladets Sigtelser i skarpe Udtryk og skriver, at i det mindste for skandinaviske Skibes Vedkommende er Bladets Sigtelser misvisende og uretfærdige.

*Berlingske Tidende* den 30. Marts 1928.

### BELØNNINGER FRA METEOROLOGISK INSTITUT.

Som en Paaskønnelse af de værdifulde Observationer, der er udført om Bord i danske Skibe, og som værdsættes som et Led af de betydningsfulde Oplysninger, der i en længere Aarrække er bleven ydet fra dansk Side om Forholdene paa Søen, har Meteorologisk Institut tilstillet følgende 3 Skibsførere en Præmie i Form af en Sølvskaal med Inskription:

For 6 Aars Observationer Kaptajnerne H. Dragsdahl og P. V. Frandsen fra Det Forenede Dampskibsselskab, og for 12 Aars Observationer Kaptajn C. Andersen, der har observeret fra Statsbanernes Færger ved Odesund.

### LODSAFGIFTERNE I LISSABON

I følge et Dekret af 7. Marts reduceres Lodsafgiften Ud og ind til Lissabons Havneadministrations Kajer med 50 pCt. for Passagerbaade, der tilhører regulære Linjer paa Lissabon.

Endvidere skal Fyrafgift og Lodsafgift ikke betales af Skibe, som indkommer til portugisiske Havne for at landsætte skibbrudne Besætninger eller Passagerer i Livsfare, eller som behøver Behandling efter Ulykkestilfælde om Bord, naar Skibene kun opholder sig den for Landsætningen fornødne Tid i Havn og ikke foretager andre Transaktioner.

## 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 Slusestærskelen 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 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. Tons Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kræner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperro-ner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Spe- cielle Bassiner for Hyttefade. To mindre Skibsreparations- værkfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## 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, er fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ 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 eller faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løften- de 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, ½ Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N. R. T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: 1 Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 faste Kræner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Fribavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 16 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havne- vesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidst- nævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute- fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motor- olie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind- drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lodsdes, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 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 eller faste, af Mi- nisteriet 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, Ophalings- beddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat) 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

## KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 735 m Bolværk med 8 m Vand og 1230 m Bolværk med fra 5—6 m Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for Indg. som for udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. m. 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. m<sup>3</sup>, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m<sup>3</sup>.

## Losning og Lastning

besørgeres af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsespil m. m.

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

## NEXØ

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

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

## Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

## Losning og Lading besørgeres 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, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, ulønørd. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,60 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 750 m Kajmur med 7,5 m Vand og 300 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) Dybtgaende. 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. m<sup>3</sup> leveret om Bord ved Bolværk.

## Losning og Lastning

besørgeres ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elek- trisk Kulkræner og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskin- vær- ksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted.

## 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 Lods- tvang uden ved Bugsering (se Lodst.). Bugsering faste bil- lige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Ti- den 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskin- brug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slang benyt- tes. 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.

## ISMELDINGER PR. 3. APRIL 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) be-  
tegnar *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) be-  
tegnar *Besejlingsforhold*:

- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).            | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                  | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                            | 7. » kun mulig med Isbryderhjul.      |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjul. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                              | 9. Rende holdes aaben.                |
|   | X. Ingen Melding.                     |

## Sverige

Aangermanälven og nordl. Stat. 98. Brämö 01. Alnösundet og Sundsvall 38. Agö 01. Hudiksvall 68. Lilljungfrun 98. Eggegrund, Gävle og Skutskär 90. Øregrundsgreben sydl. Del 98. Grundkallen 90. Mod Furusund 34. Sandhamn-Stockholm 12. Landsort-Stockholm 22. Kalamarsund 90. Svinesund og Iddefjorden 39.

## Finland

Hogland 8x. Helsingfors 66. Sveaborg 88. Gråskärsbådan 80. Porkala 67. Kallbådan 80. Barösunds-fjärden 69. Jusarö 50. Hangö Havn 87. Russarö 40 og 39. Hangö W-Fjord 66. Gullkronafjärd 68. Aabo 39. Erstan og Lövsjär 39. Widskärsfjärden 87. Utö 00. Skiftet og Föglö 39. Ledsund 11. Nyhamn 24. Kobbaklintar 01. Mariehamn 39.

## Rusland

Kurgalow og østl. Stat. 68. Øvrige Stat. 9x.

## Estland

Zerel 90 og 01. Filsand, Ristna, Tachkona, Odensholm og Pakerort 01. Surup 01 og 39. Nargö 90. Reval 39. Kokskeer 57. Ekholm og Stenskær 58. Narva Red 68.

Pernov, Kynø, Paternoster og Raugi 98. Vorms 98 og 90.

## Letland

Domesnæs 22 og 57. Messatagotsem og Riga 01. Haynash 88.

## Bekendtgørelse.

## Foreningen til Søfartens Fremme.

Foreningen afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdag den 11. April Kl. 3 Ny Toldbodgade 3, med følgende Dagsorden:

- 1) Aflæggelse af Aarsberetning.
- 2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
- 3) Valg af Bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af Revisorer.

København, den 28. Marts 1928.

Bestyrelsen.

## POSITIONSLISTE PR. 2. APRIL 1928

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, pass. Skagen 2.4.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 31.3. til Hongkong.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Antwerpen 24.3.  
s.s. *Amalienborg*, Møllerup, ank. Cienfuegos 25.3.  
m.s. *Annani*, Wolff Jørgensen, pass. Ushant 28.3. p. R. t. St. Thomas.  
s.s. *Anneberg*, afg. San Domingo 16.3. til Queenstown f. O.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, i Dok i Helsingør siden 28.3.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 21.3.  
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Kbhvn. 28.3.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Vladivostok 31.3.  
s.s. *Askø*, Petersen, afg. Burriana 31.3. til Southampton.  
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. San Pedro 11.3.  
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Kristiansand S. 1.4.  
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Yokohama 24.3.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, i Dok i Kbhvn. siden 27.3.  
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Bayonne 2.4.  
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Finisterre 25.3. p. R. t. Genua.  
s.s. *Bjarke*, Petersen, oplagt.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 29.3.  
s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Colon 24.3. p. R. t. Vancouver.  
s.s. *Bornholm*, Nielsen, ank. Valencia 30.3.

s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 30.3.  
s.s. *Botnia*, zum Vohrde, henligger i Kbhvn.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, oplagt.  
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Madeira 24.3. til Lissabon.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Port Sudan 1.4.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 29.3.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Lissabon 29.3. til Kbhvn.  
s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. New York 29.3.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, afg. Newport Mon. 23.3. til La Plata.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Mauritzen, pass. Panama Kanal 30.3. p. R. t. St. Thomas.  
m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Cape Race 30.3. p. R. t. New York.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Constantinopel 24.3.  
s.s. *Cimbrja*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Penarth 30.3.  
s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Dublin 31.3.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Dan*, Mortensen, pass. Oran 23.3. p. R. t. Manchester.  
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. London 28.3.  
s.s. *Dannevirke*, Stage, oplagt.  
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Antwerpen 31.3.  
s.s. *Dansborg*, Matthiasen, ank. Leith 29.3.  
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Libau 31.3. til Kbhvn.  
s.s. *Dronning Maud*, Block, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

2. April 1928.

London .....	18,20 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Madrid .....	62,90
New York .....	373,50	Amsterdam .....	150,50
Berlin .....	89,25	Stockholm .....	100,20
Paris .....	14,80	Oslo .....	99,70
Antwerpen .....	52,20*)	Helsingfors .....	9,43
Zürich .....	72,05	Prag .....	11,10
Rom .....	19,85	Wien .....	52,70

\*) Nv Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fros.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder. Scott's and Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Ruter til de vigtigste Havne paa Jorden

m.s. *Dronning Alexandrina*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Kbhvn. 29.3. til Hull.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Catania 29.3. til Messina.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, afg. Dakar 28.3. til Königsberg.  
 s.s. *Ella*, Nielsen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, pass. Dunnet Head 1.4.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Gibraltar 26.3.  
 s.s. *Erik B*, Lerche, afg. Civitavecchia 31.3.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ester Maria*, Vilsmark, afg. Aarhus 31.3. til Grange-mouth.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Bahia 16.3.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. New York 30.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Expres*, Bager, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Bangkok 29.3. til Singapore.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, oplagt.  
 s.s. *Feddy*, Matthiassen, oplagt.  
 s.s. *Fiona*, Possell, i Rute fart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## ASSENS

## ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

## ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“.—STATS-TELF. 10.—TLF. 200.  
 PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## HOLBÆK

## JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

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

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

## KOLDING

## A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## KORSØR

## P. JØRGENSEN &amp; CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

## KORSØR

Telefoner: Provins Nr. · 6 · 16 · 68  
 Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
 »JØRGENSEN«

## KØBENHAVN

## ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder  
 Dampskibs- og Havariagent  
 Befragtningsforretning

m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 28.3.

s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.

s.s. *Florida*, Holm, ank. Aarhus 28.3.

s.s. *Flynderborg*, Sønnichsen, afg. Garston 31.3.

s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Cienfuegos 23.3.

s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 24.3. til Kbhvn.

s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Paramaribo 23.3.

s.s. *Frigga*, Jensen, Esbjerg-Grimby Ruten.

s.s. *Frode*, Petersen, i Timecharter paa U.S.A.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.

s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.

s.s. *Gorm*, Christensen, afg. New Orleans 27.3. til Danmark.

s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Cienfuegos 28.3.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 30.3. til London.

s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Dunkirk 28.3. til Honfleur.

s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Paramaribo 18.3.

s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Mumbles Red 1.4.

s.s. *Hans Tausen*, Christensen, i Dok i Frederikshavn siden 25.3.

s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.

s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.

s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 29.3. til New York.

s.s. *Henning B*, Jørgensen, pass. Las Palmas 21.3.

s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 28.3. til Manchester.

s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 24.3. til Kbhvn.

s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Dok i Kbhvn. siden 28.3.

## I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Hamburg 29.3.

s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bathurst 31.3.

s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Bordeaux 31.3. til Bremen.

m.s. *Irland*, Petersen, ank. New York 26.3.

s.s. *Island*, Lydersen, i Dok i Frederikshavn siden 22.3.

s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Boston 28.3. til Philadelphia.

## KØBENHAVN

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM &amp; WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøld"

Amaliegade 36

## NAKSKOV

## Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## NØRRESUNDBY

## N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## KØBENHAVN

## SAXKJØBING

## ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder  
 Dampskibs- og Havariagent  
 Befragtningsforretning

## HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- &amp; SEJLSKIBSBEFRAGTNING

SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 &amp; 802

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

**J**  
 s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, oplagt.  
 m.s. *Java*, Hjernum, afg. Penang 18.3. til Suez.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
 s.s. *Jolantha*, Petersen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Beckton 31.3.  
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. New York 31.3. til Progreso.  
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, afg. Cape Town 15.3.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Perim 29.3. p. R. t. Colombo.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Tyne 30.3.

**K**  
 s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 31.3. til Aalborg.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Norfolk Va. 17.3. til Rotterdam.  
 s.s. *Kina*, Heisterberg, ank. Kbhvn. 28.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Cagliari 30.3. til Valencia.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Horsens 29.3.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Dok i Helsingør siden 27.3.  
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Limerick 29.3.  
 m.s. *København*, Andersen, pass. Land's End 28.3. p. R. t. Buenos Aires.

**L**  
 m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Gravesend 1.4. p. R. t. London.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Lissabon 24.3.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Kbhvn. 2.4.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lisc*, Hansen, ank. Gandia  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, pass. Kbhvn. 1.4. p. R. t. Newcastle o/T.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Trondhjem 27.3.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 27.3.

**M**  
 s.s. *M. G. Melchior*, Kolster, i Dok i Frederikshavn siden 26.3.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Danzig 29.3. til Reval.  
 s.s. *Maine*, Nielsen, afg. New York 27.3. til Boston.  
 s.s. *Maja*, Bastholm, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Ushant 1.4. p. R. t. Algier.  
 s.s. *Mano*, Rathje, ank. Sunderland 31.3.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Norfolk 17.3. til London.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Algiers 25.3. til London.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Helsingør 13.3.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. Newport Mon. 27.3.  
 m.s. *Meonia*, Topp, pass. Gibraltar 20.3. p. R. t. Port Said.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11. 27.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Antwerpen 25.3. til Tanger.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

**N**  
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Nakskov 12.3.  
 s.s. *Nevada*, Andersen, afg. Bahia 28.3. til Las Palmas.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Kbhvn. 25.3.

**O**  
 m.s. *Odense*, Viero, i Dok i Kbhvn. siden 28.3.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Oluf Bager*, henligger i Kbhvn.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, pass. Ækvator 24.3. p. R. t. Buenos Aires.  
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Havana 31.3.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 29.3.

**P**  
 m.s. *Panama*, Væring, ank. San Francisco 31.3.  
 s.s. *Parana*, Bronér, afg. Rotterdam 29.3.

s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kbhvn. 31.3.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfelt, afg. Pensacola 28.3. til Mobile.  
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Finisterre 30.3. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Phanix*, i Rute fart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Hamburg 25.3.  
 s.s. *Polonia*, Christensen, afg. London 30.3. til Lissabon.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Bergen 1.4.

**R**  
 s.s. *Rhone*, Emdal, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Kbhvn. 30.3.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Harstad 29.3.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

**S**  
 s.s. *Saga*, Falk, ank. Aarhus 29.3.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, ank. Kbhvn. 27.3.  
 s.s. *Scotia* Rosbæk, afg. Nyborg 31.3. til Barntisland.  
 s.s. *Seine*, Belec, afg. La Pallice 28.3. til Aabenraa.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Hamburg 2.4.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Nakskov 29.3.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen 27.3.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. East Greenwich 28.3.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Vejle 29.3. til Granton.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Danzig 30.3.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Civita Vecchia 1.4.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 27.3.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, pass. Skagen 1.4.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Dok i Frederikshavn siden 28.3.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Cardiff 31.3.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, pass. Beachy Head 1.4.  
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Santa Cruz 28.3. til New York  
 s.s. *Stegelborg*, Harming, pass. Cape Wrath 1.4.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Hampton Road 19.3. til Bremen.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Manchester 31.3. til Liverpool.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Odense, 26.3.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. New York 24.3.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Antilla 25.3.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

**T**  
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 29.3.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Vancouver 29.3.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Bremerhaven 31.3. til Hamburg.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Kbhvn. 29.3.  
 s.s. *Tjaldur*, henligger i Kbhvn.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Malaga 28.3. til Lissabon.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. San Francisco 28.3. til Portland.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Livorno 29.3. til Genua.

**U**  
 s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Danzig 27.3.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Riga 31.3. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 22.3. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. Cardenas 20.3.

**V**  
 s.s. *Vega*, Holm, afg. Aalborg 31.3. til Blyth.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Krik 1.4. til Grimsby.  
 ss. *Venus*, Nielsen, afg. Portland 26.3. til La Guaira.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Drammen 30.3.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Manzanillo 29.3.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, i Dok siden 1.4.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

**W**  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Kbhvn. 29.3. til London.

**Y**  
 s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

**Ø**  
 s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Bilbao 28.3.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer



Reparationer i Bristol Kanalen  
**MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED**

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26-KØBENHAVN K.

**CARDIFF  
 BARRY  
 NEWPORT  
 AVONMOUTH**

**JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.**

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carl bom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne

Coder: Scott's A. B. C. Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3

**S. H. OHLSEN & CO.**

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

\*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

**BUNKERS**

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

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. Cham-  
 bers,  
 Exchange Street . . . . . Sheffield

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.: 8128-8148

Sleepmaas Terwenakker. 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.

Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »NESEVO«.  
 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.

**KARL BRESEMANN**

SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT

BUNKERKULLEVERANDØR

STEVEDOR

**STETTIN**

Telegram Adr. »BREMKA«

**WILTON'S**

**ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE

OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP · HYDRAULISK SMEDEMASKINE

4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

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

En » » » » » 511 » » » » 20,000 »

En » » » » » 550 » » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: TELEFON-NR.:

»WILTON, ROTTERDAM« 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE  
 HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELBOR. ADR.: "ALFMUNT"

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

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commissions Agents  
 & Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

**HANS SVENNINGSSEN & ADOLF CARL**

TELEGRAM-ADRESSE:

"STEAMBROKER, KØBENHAVN"

**AMALIEGADÉ 33**

CODER:

WATKINS - SCOTT'S 10TH EDITION

THE BOE CODE

**KØBENHAVN K.**

REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



FORSIKRINGSSKABET  
**NORDISK UNION**  
AKTIESELSKAB

**SØ- & BRAND**  
FORSIKRING

*Agenter antages.*

KJØBENHAVN

GRØNNINGEN 23  
Telf. Central 1175 & 1392

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSRAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEL

**LAMBERT BROTHERS**  
LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,  
LONDON E.C. 3.

FILIALER:

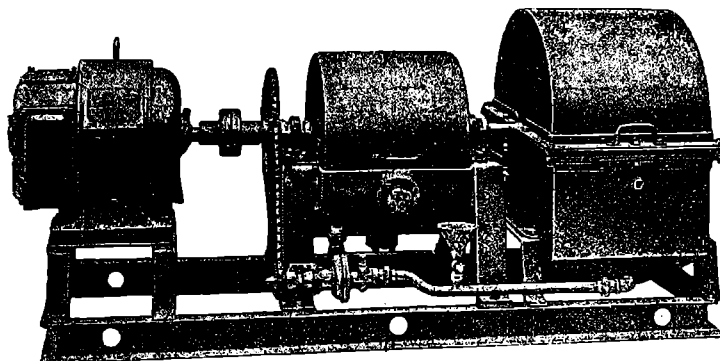
	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} Lamberte
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs	} Lambrose, Newcastle.
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} Lamberte
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

## GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF A/S ATLAS KØBENHAVN L.



**DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT**  
DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD  
OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAAVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:  
Glent & Co., København.

SVERIGE:  
Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:  
A/S Mejeribureauet, Oslo.

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der dokkesættes i Seiskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

## WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter &amp; Mæglere. Bunkerkul Entreprenører

## KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
fra Theodor Elze

ALTONA · ELBE

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

Reparationer i Bristol Kanalen

## MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED

DRY DOCK OWNERS &amp; SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN &amp; CO. ST. ANNÆ PLADS 26-KØBENHAVN K.

CARDIFF  
BARRY  
NEWPORT  
AVONMOUTH

## IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL &amp; SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach



Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

## OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE  
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

OTTO MALLINGSGADE 3, TLF. RYVANG 2589 y.

## AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 &amp; 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBBYGGERIET

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

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

## Assuranceforeningen Skuld

(Genridg)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«  
STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 600,000 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.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

## NATIONAL

KØBENHAVN K.

TEGNER ALLE ARTER  
FORSIKRINGER

Forlang Tilbud.

GRUNDLAGT 1905. TELEFON 7565

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 16

FREDAG 13. APRIL 1928

35. AARG

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

AF AXEL GERFALK

### HAVNETAKSTERNE I AARHUS

Den gyldne Chance, som Aarhus Havn havde til at tvinge de meningsløst høje Havnetakster i Provinsen ned paa et noget mere anstændigt Niveau, benyttede den ikke. Som paatalt paa dette Sted i det næstsidste Nummer af *Søfarts Tidende*, gik Aarhus Havneudvalg den forkerte Vej. I Stedet for at foreslaa Trafikministeriet en generel Nedsættelse af samtlige Takster, som Ministeren daarligt kunde afvise, fremkom Udvalget med et detailleret Forslag til Ændring og Nedsættelse af en Række af de gældende Satser — et Forslag, som Udvalget maatte vide fra de forskellige Forhandlinger *ikke* vilde blive godkendt.

De her i Bladet fremsatte Kendsgerninger har ikke vundet udelt Bifald i Aarhus. Aarhus Handelsforening skriver saaledes under 7. ds. til dette Blads Redaktør:

»I »Dansk Søfarts Tidende« af 30. pto. indeholdes en Redaktionsartikel under Overskriften »Havnetaksterne i Aarhus«, hvis Artikels 3die Stykke fremtræder som et meget voldsomt Angreb paa Aarhus Havneudvalg.

Da det af Ministeriet afviste Forslag til Ændring i Havnetaksterne i Hovedsagen er baseret paa Drøftelser med og Ønsker fra den herværende Handelsstand, for hvilken Konkurrence endsige Smudskonkurrence mod andre Havne ikke har været det ledende Princip for Taksternes Regulering, rammer Deres Angreb ogsaa Aarhus Handelsforening, uagtet dennes Virksomhed i Sagen afgjort har haft samme Formaal, som maa være naturligt for Organet for Danmarks Skibsfart, nemlig at arbejde for de bedst mulige Vilkaar for Handelen og dermed for Skibsfarten.

Det maa derfor antages, at en nærmere Uddybning af Sagen kunde være formaalstjenlig og i fælles Interesse, og hvis De er af samme Mening, vil De maaske være ulejlighet med at besvare følgende Spørgsmaal.

- 1) Hvilke er de enkelte Takster, som er nedsat for stærkt.
- 2) Hvilke Takster burde være yderligere nedsat.
- 3) Er De stemt for en procentvis Nedsættelse, uagtet Forhøjelsen i sin Tid ikke er foregaaet paa samme Maade og uagtet enkelte Positioner allerede er nedsat i den løbende Takstperiode.
- 4) Finder De den sidst vedtagne Form for Skibsfgifter eventuelt med en procentuel Nedsættelse mere praktisk end den af Havneudvalget foreslaaede.

Idet bemærkes, at Aarhus Havn ikke har nogen Bestemmelse om Lodstvang, vil enhver forsvarlig Nedsættelse af de Afgifter, Skibsfarten maa betale til Aarhus Havn, selvsagt falde sammen med Handelsstandens Interesser og Ønsker. Da en Argumentation fra Deres Side maa formenes at have Betydning for de Henstillinger, Handelsstanden kan gøre til Havneudvalget, vil det have Interesse at vide, om De har noget bestemt imod de Systemer, hvorpaa Takstbestemmelsen om Litzenpenge og Lodspenge hviler, og om De i bekræftende Fald vil være tilbøjelig til at

fremstætte et Forslag om en ændret Form, altsaa bortset fra selve Taksternes Størrelse, hvis Reduktion Aarhus Handelsforening altid har for Øje.

I Deres Arbejde for Skibsfartens Interesser vil De sikkert kunne mødes i et Samarbejde med Aarhus Handelsforening, og man imødeser derfor gerne Deres nærmere Udtalelser i Anledning af de her rettede Spørgsmaal.

Med Højagtelse  
P. B. V.  
Niels Barnnow,  
p. t. Formand.

### HAVNEUDVALGETS FORFEJLEDE POLITIK

Det gør os ondt, hvis Aarhus Havneudvalg eller Aarhus Handelsforening har opfattet vor Fremstilling som et »voldsomt Angreb«. Hverken Artiklens Form eller Indhold berettiger til en saadan Opfattelse. Vor Artikel var naturligvis præget af den Skuffelse, vi uvilkaarligt maatte føle overfor Havneudvalgets forfejlede Politik. Dette Blad har Gang paa Gang fremhævet det meningsløse i, at der blev nægtet Aarhus Havn Tilladelse til at nedsætte sine Takster. Nu havde Havneudvalget endelig Lejlighed til at faa hele Havnetakstniveauet ned — en »Nedskæringsminister« kunde selvfølgelig ikke nægte en generel Nedsættelse paa 20 til 25 Procent, som baade Havneudvalget og Regeringens Tillidsmænd kunde bevidne ikke vilde skade Aarhus Bys Økonomi. Men hvorfor insistere paa en detailleret Revision af en Række Satser, naar Havneudvalget paa Forhaand fra Forhandlingerne med Trafikministeriet og de forskellige Erhvervsorganisationer vidste, at Trafikministeren ikke kunde eller vilde acceptere en saadan Ordning? Vi er ikke begejstrede for Trafikministeriets Havnepolitik. Tværtimod, som fremhævet i den nævnte Artikel, ønsker vi og mange andre, at den Dag ikke var fjern, da Erhvervsministeriet afløste Trafikministeriet som Havnenes Formynder. Men Ret skal være Ret. Og i dette Tilfælde forekommer det os, at Trafikministeriet, eller rettere Trafikminister Stensballe har saa afgørende Ret. Han kan ikke midt i en Takstperiode gaa med til en detailleret Revision af en hel Række Satser for en enkelt Havns Vedkommende. De enkelte Satser maa reguleres og fastsættes for hver Takstperiode i modsat Fald vilde det paagældende Fagministerium simpelt hen drukne i Vrøvl, Protester og Krav fra andre Havne om Ændringer af andre Satser. Derimod kan Ministeren, det er ligefrem hans Pligt og Skyldighed, gaa med til en generel Nedsættelse af den af os foreslaaede Natur, fordi Kronens Stigning umiddelbart for Ministeriets meningsløse Sanktion af de nugældende Takster var saa stor, at denne procentvise Nedsættelse forlængst burde have fundet Sted i Aarhus som i samtlige andre Provinshavne. Hvad den sandsynlig ogsaa var blevet, havde Sammenslutningen af danske Provinshavne ikke sat sig derimod med Hænder og Fødder.

## HVAD AARHUS UNDLØD

Forhandlingerne mellem Aarhus Havneudvalg og Trafikministeren har ikke været offentliggjort. Vi ved derfor ikke, hvilke Takster, der er nedsat for stærkt og hvilke, der burde yderligere nedsættes. Men vi har Trafikministerens Udtalelser til Dagspressen om, at han havde ladet Havneudvalget forstaa, at Nedsættelse af enkelte Satsers kunde han ikke akceptere. Det er tilstrækkeligt, forekommer det os, til at konstatere, at Aarhus i alt Fald i første Omgang har forpasset den gyldne Chance, som den driftige By havde til at tvinge hele Provinshavnetakst-Niveauet ned. Naa, det kan være, at Aarhus ikke er saa interesseret deri som i at skabe sig selv en Særstilling for enkelte Satsers Vedkommende. Men Handelsforeningen og Havneudvalget i Aarhus maa undskylde os, det tror vi ikke, at Skibsfarten eller de andre Erhverv

har nogen som helst Interesse i at se gennemført. Erhvervene saa derimod gerne, at Aarhus skød Breche i de meningsløst høje Havneafgifter ved en generel Nedsættelse af samtlige Afgifter. For Eksempel 20 og helst 25 Procent. Det vilde være en til Borgerheld sigtende og virkende Nedsættelse, for samtlige større Provinshavne maatte følge det gode Eksempel, som vi altid troede, at Aarhus brændte efter at give.

Iøvrigt mener vi, at Litzenpenge maa helt bortfalde. De er jo dog et Rudiment og korresponderer ikke til nogen Arbejds-Indsats. Vi mener ogsaa, at det lokale Tvangsloдseri maa bortfalde. Den standende Strid med Statsloдseriet kan Aarhus slet ikke være bekendt, og Havnens Holdning her kan kun betegnes som erhvervsfjendtlig. Her var, som vi tidligere har sagt, et Par Punkter, hvor Aarhus kunde vise sin gode Vilje og gennemføre Reformen uden ministeriel Modstand.

## SØ- OG HANDELSRETSDOM

Sø- og Handelsretten i København har afsagt Dom i følgende Sag:—

Sagsøgeren Matros N. Andersen, der den 15. Oktober 1927 blev paamønstreret det de Indstævnte, Dampskibsselskabet »Nordania« A/S. tilhørende S/S. »Danhild« som Matros, har under nærværende Sag anbragt, at han den 1. November, mens Skibet laa i England, under sit Arbejde ombord faldt ned fra Dækslasten og beskadigede sin Skulder saaledes, at han ikke kunde arbejde, samt at han, da han forgæves havde forlangt at blive afmønstreret paa Grund af Sygdom, i det danske Generalkonsulat i London den 7. November, for at blive afmønstreret maatte underskrive en Erklæring om, at han intet Krav havde paa Skibets Fører eller Rederi. Sagsøgeren rejste derefter til København, hvor han straks søgte Læge og af Lægen blev erklæret arbejdsudygtig fra den 10.—20. November. En af Sagsøgeren fremlagt Lægeerklæring lyder saaledes:

»Matros Niels Frederik Eluf Andersen, Bregnerød pr. Birkerød har været under Behandling her fra d. 10/11 27 for en Kontusion af venstre Skulder, som han angivelig har faaet 10 Dage før. Han er henvist hertil fra neurologisk Poliklinik i Lønporten. Han har været arbejdsudygtig fra 10/11—20/11.

Ernst Lassen  
Læge

Idet Sagsøgeren gør gældende, at han var arbejdsudygtig, da Afmønstringen fandt Sted, og at det følgelig har været uberettiget at forlange den ovennævnte Erklæring afgivet som Betingelse for Afmønstringen, har han under nærværende Sag, under Henvisning til Sømandslovens § 28, paastaat det indstævnte Rederi dømt til at betale Udgifter ved Hjemrejse og Lægeregning samt Dagpenge fra Tiden den 4.—20. November, ialt 101 Kr. 20 Øre, af hvilket Beløb han derhos paastaar sig tilkendt Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato den 22. December 1927, til Betaling sker.

De Indstævnte, der benægter at Sagsøgeren er faldet ned af Dækslasten som af Sagsøgeren anført, og derhos benægter, at Sagsøgeren var arbejdsudygtig ved Afmønstringen, paastaar sig frifundne.

De Indstævnte har givet følgende nærmere Fremstilling af Forholdet.

Den 3. November blev Sagsøgeren liggende til Køjs og fortalte da Skibets 2. Styrmand, at hans venstre Arm var følelsesløs, og at han ved at stikke sin venstre Haand paa en Wire havde faaet Blodforgiftning i Armen. Paa Kaptajnens Foranledning blev Sagsøgeren derefter ledsaget til en Læge, der imidlertid ikke fandt Tegn paa Blodforgiftning eller anden Sygdom.

En af den paagældende engelske Læge udstedt Erklæring lyder Oversættelse saaledes:

»Det bekræftes herved, at jeg har undersøgt Herr Frederik Andersen den 3/11/27 og efter min Formening var hans Tilstand saaledes, at han var i Stand til at udføre sit sædvanlige Arbejde«.

Da Sagsøgeren derefter forlangte at komme til Behandling paa Hospitalet i Greenwich, blev han den 14. November af 2. Styrmand fulgt hen til Hospitalet, hvor han paany blev underkastet Lægeundersøgelse, uden at der fandtes noget Symptom paa Blodforgiftning eller anden Sygdom. Sagsøgeren blev derhos røntgenfotoferet uden at dette førte til andet Resultat.

De Indstævnte har fremlagt Erklæring fra en engelsk Røntgenekspert, hvis Erklæring i Oversættelse lyder saaledes:

»Rapport vedrørende Røntgenfotoferet af Eluf Andersens (24 Aar gammel) venstre Skulderled.

Fotografiet blev taget paa Greenwich Hospitalet den 4. November 1927 og blev mærket 1852—27. Elop Anderson — 24. 4—11—27.

Der er ikke Tegn paa Tilstedeværelse af Skade ved Benene i Skulderled-Regionen. Der er heller ikke noget Tegn paa Sygdom, og den omgivende Del synes at være i god Tilstand.«

Sagsøgeren, der ikke overfor Lægen eller Skibets Officerer omtalte at han var faldet ned, forlangte vedblivende at blive afmønstreret, hvilket Skibets Fører imidlertid nægtede at gaa ind paa, idet han efter de Indstævntes Anbringende, sagde til Sagsøgeren, at denne kunde blive ombord uden at arbejde, og derefter blive afmønstreret i København, hvortil Skibet skulde sejle direkte fra England.

Sagsøgeren henvendte sig derefter paa det danske Generalkonsulat i London, hvor »Danhild«s Fører ogsaa kom tilstede, og her gik Kaptajnen ind paa at lade Sagsøgeren afmønstrere mod, at denne udstedte den fornævnte Erklæring, hvorved han frafaldt Krav paa Rederiet.

De Indstævnte har fremlagt en Skrivelse af 5. Januar 1928 fra det nævnte Generalkonsulat om det der passerede:

» — — Man meddelte derefter Matros Andersen, som ligeledes var mødt og som intet havde at bemærke til Kaptajnens Fremstilling af Sagen, at Generalkonsulatet under de foreliggende Omstændigheder ikke kunde afgive en Kendelse om, at Kaptajnen skulde afmønstrere ham paa Grund af den af ham paastaede Arbejdsudygtighed.

Da Sømanden imidlertid meget nødig vilde blive ombord, og det af hans Udtalelser fremgik, at det var meget magtpaaliggende for ham at faa Lov til straks at rejse til Danmark, uden at han dog vilde opgive anden Grund herfor, end at han var ude af Stand til at arbejde, gik Kaptajnen med til at lade ham afmønstrere, saafremt han vilde afgive en skriftlig Erklæring om, at han efter Afmønstringen intet Krav havde paa Skibets Fører eller Rederi for Løn etc. eller Udgift i Anledning af Sygdom eller Hjemrejse. Paa Konsulatets Forespørgsel til Matros Andersen om, hvorvidt han var villig hertil, svarede denne bekræftende, og Erklæringen blev derefter underskrevet her paa Generalkonsulatet.

Paa den givne Foranledning skal Generalkonsulatet udtrykkelig bemærke, at der ikke af Kaptajnen eller fra anden Side blev lagt noget omhelst Pres paa Matros Andersen for at faa ham til at afgive den omhandlede Erklæring, men at Sagen ene og alene blev ordnet paa den skete Maade for at imødekomme Matrosens indtrængende Ønske om straks at blive afmønstreret og faa Lejlighed til at rejse hjem.

Man skal endelig tilføje, at hverken Skibets Fører eller Matros Andersen her paa Generalkonsulatet har afgivet nogen Meddelelse om, at Matrosen den 1. November under sit Arbejde paa Skibet faldt ned og beskadigede sin Skulder, saaledes at han var arbejdsudygtig.«

Fra de Indstævntes Side gøres det nu gældende, at det efter de i England foretagne Lægeundersøgelser maa anses for godtgjort, at Sagsøgeren ikke har været arbejdsudygtig ved Afmønstringen, og at den Omstændighed, at Sagsøgeren overfor de engelske Læger ikke omtalte at han var faldet ned, og endda overfor en af disse Læger nægtede at noget saadant var sket, afgjort taler imod Rigtigheden af det af Sagsøgeren nu fremsatte Anbringende i saa Henseende. De Indstævnte benægter endvidere, at det ved den af Sagsøgeren fremlagte danske Lægeerklæring er bevist, at han er kommet til Skade den 1. November, idet Ordet »angivelig« i Lægeerklæringen viser, at Erklæring-

(Fortsættes Side 204)



## STABELAFLØBNING PAA ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

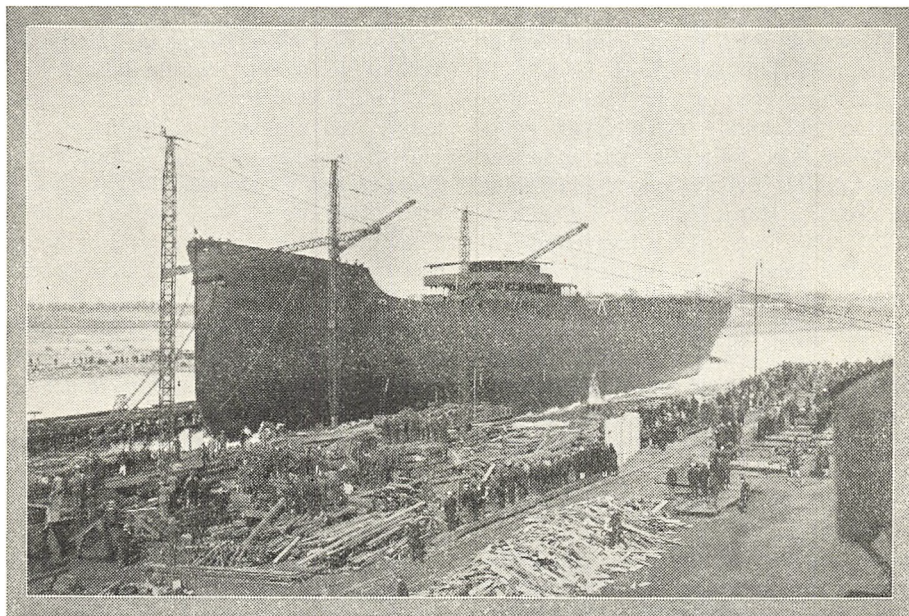
VED A. P. MØLLER

Onsdag den 4. April sattes Dieselmotortankskibet »Jane Mærsk«, Værftets Nybygning Nr. 28, til A/S. Dampskibsselskabet »Svendborg« og Dampskibsselskabet af 1912, i Vandet.

Skibet, der er bygget til British Lloyds højeste Klasse som Tankskib efter Isherwood Bracketless System, har følgende Dimensioner:

Maskinen, der skal monteres agter, er et dobbelt-skruet Dieselmotoranlæg af Burmeister & Wain's Krydshovedtype forsynet med Blæser og i Stand til at indicere 3440 HK. ved 145 Omdrejninger.

Afløbningen foregik glat, og Skibet blev døbt af Fru Ebba Victor, Datter af Formanden for Dampskibsselskabet »Svendborg«s Bestyrelse.



Længde over all .....	479' 2"
— mellem Pp .....	456' 0"
Bredde moulded .....	59' 6"
Dybde — .....	35' 9"

Dødvægt ved Sommerfribord ca. 12,000 Tons.

Det er forsynet med 9 Hovedtanke og 10 Sidetanke adskilt fra Hovedtankene ved to Langskibsskodder, der strækker sig fra Tørlast til Maskinrummet.

Det er bygget med et gennemgaaende Upperdæk og har en Bak, en kort Bro og en lang Hytte. Paa Broen er bygget Dækshus rummende Salon, Hospital, Navigationsrum samt Apterling for Kaptajn og Dæksofficerer. I Hytten agter er Apterling for Maskinofficerer og Mandskab.

Skibet udrustes med 2 Stk. Hayward-Tyler Pumper, paa en Kapacitet af ca. 300 Tons hver som Lastpumper, og de forsynes med Damp fra et Kedelanlæg paa ca. 2500 Kvfd. Hedeflade anbragt i Agterkant af Maskinrummet.

Endvidere var til Stede: Hr. Grosserer Rosenthal, Hr. Skibsreder A. P. Møller m. fl., desuden Hr. Chefinspektør ved Rederierne C. Mærsk-Møller samt Ingeniør Buchanan fra Lloyds Register of Shipping.

Skibet blev straks forhalet til Monteringskajen, hvor Installeringen af Maskineriet og Snedkerarbejdet straks blev paabegyndt, og det vil være klar til Prøvetur i Løbet af 2—2½ Maaned.

Det er det største Skib, der er bygget paa Værftet, idet det er 21 Fod længere og 3 Fod 6 Tommer bredere end de norske Nybygninger til Wilh. Wilhelmsen og Fred. Olsen & Co., og det er det største Skib, der har besejlet Odense Kanal, thi det er ca. 11 Fod længere end Østasiatisk Kompagnis Baad »Java«, der har været i Odense Havn.

Paa den ledige Bedding bliver Kølen straks lagt til en Søsterbaad til de samme Rederier.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, d. 10. April 1928.

Der er meget liden Forandring at notere i Fragtmarkedet. Raterne ligger nede paa nogenlunde samme Niveau som i forrige Uge, og Efterspørgslen i de forskellige Markeder er ikke gaaet frem, med Undtagelse af River Plate. I de 3/4 Arbejdsdage i forrige Uge tog Befragtningen herfra et nyt Opsving, og alene i London sluttedes mellem 30/35 Baade til meget faste, i enkelte Tilfælde, forbedrede Cifre. Prompte Baade var mest efterspurgt, men Maj/Juni og endog Juli Tonnage kunde placeres til gennemgaaende 22/- 23/- efter Størrelse og Position. 4800 Tonner pr. April opnaaede den efter Forholdene gode Rate af 24/- til U.K. B./H. og en 6700 T., ogsaa decideret April, 22/- til Antwerpen eller Rotterdam, medens der pr. Maj/Juni sluttedes store Baade 6/7800 T. til 22/6 U.K. Cont. og 5500 T. Juni/Juli 23/-. Det sørgelige er kun, at disse Rater lokker Baadene ud i Ballast, men noget Valg er der faktisk ikke, da ud-

gaaende Laster forekommer meget sparsomt og 10/- à 10/6 i Fragt fra Wales el. Rotterdam til Buenos Aires med 3/- Losningsgodtgørelse plus rigelige Despatchpenge maa give et bedrøveligt Resultat. Selv de mest drevne Kulexportører, Importører og Spekulanter har ikke regnet med saa fordelagtige Fragter, og en Sammenligning mellem Fragten ud for Kul og f.o.b. Priserne paa Bunkers viser tydeligt det store Misforhold. Welsh Bunkers i Las Palmas noteres i 33/6 f.a.c., Rio 48/ f.o.b., Montevideo 42/-, Buenos Aires 42/-, Bahia Blanca 46/-.

Cuba og San Domingo er næst efter La Plata det Marked, som paakalder mest Interesse. Helt store Baade, 6/8000 Tons, sluttes Cuba/U.K. Cont. 16/6 16/9d., 8/9500 T. 16/1½ 16/3, medens Baade paa 3/3600 T. faar 19/6 fra San Domingo og Baade i Position maa kunne faa lidt ud af disse Rater.

Australien er igen svagere, d.v.s. efter at 36/3 blev betalt for handy Baad, indikerer Befragterne nu igen

## DANZIGS TRAFIKVÆSEN

Det danske Generalkonsulat i Danzig har fremsendt en Oversigt over forskellige Trafikken paa Danzig vedrørende Forhold:

### I. Danzigs Havnetrafik.

Trafikken paa Danzigs Havn er efter Krigen Aar for Aar steget ganske betydeligt.

Den store Stigning satte med den forøgede Kul-eksport særligt ind i 1926, i hvilket Aar Trafikken steg fra 3986 Skibe med 1,869, 978 N. R. T. i 1925 til 5967 Skibe med 3,432,480 N. R. T. Det afvigte Aar har forøget Tonnagen med 12 pCt., idet der er indgaaet 6950 Skibe med 3,899,854 N. R. T.

Den større Trafik har først og fremmest været betinget af en større Udførsel. Værdien af Vareomsætningen er endnu ikke bekendtgjort; men der foreligger en Vægtstatistik, hvorefter der i 1927 er omsat 7,668,587.6 Tons, deraf indført 1,352,651.6 Tons og udført 6,315,936 Tons. De tilsvarende Tal for 1926 var 6,412,900 Tons med en Indførsel af 619,647.2, en Udførsel af 5,793,252.8 Tons. Medens Udførslen viser en Stigning, der svarer til den ovenfor anførte Stigning i Trafikken paa 12 pCt., er Indførslen — fra 619,647.2 Tons i 1926 til 1,352,651 Tons i 1927 — steget med over 100 pCt., hvad der her betragtes som en gunstig Omstændighed, et Bevis paa Polens større Købekraft.

Vedrørende selve Havnen gives nedenstaaende nogle statistiske Oplysninger:

Antallet af Kraner androg 52 mod 39 i 1926, alle med elektrisk Drivkraft og indtil 10 Tons Bæreevne; af Kranerne er 10 specielt indrettede for Ertslosning med særegne Gribere, 2 er Svømmekraner, en med 25, en med 6 Tons Bæreevne.

Havnens Bredder har en Længde af tilsammen 28,980 m, hvoraf 6,150 m er udbygget som Kaj og yderligere 6,300 m med Bolværk og 10,500 m med Stensætning.

Sø-Havnens Vandflade omfatter et Areal paa 200 ha., Flod-Havnen 685 ha., og den har i Sejllobet en Dybde af 8—10 m. Jernbanesporenes Længde andrager 90 km. Lagerpladserne omfatter 1,900,000 m<sup>2</sup>. Lagerpladserne til flydende Tømmer 2,500,000 m<sup>2</sup>.

For Frihavnen opgives følgende Maal: Længde 700 m, Bredde 100 m, Dybde ved Kajen 4 m, 8 m fra Kajen 7 m og i Havnens Midte 8,5 m. Kajlængden andrager 1455 m.

Paa Havnens Nordside ved Weichelmünde er der et nyt Havnebækken under Arbejde til Ind- og Udledning af Massegoods. Det vil faa følgende Maal: Længde 450 m, Bredden ved Indløbet 150 m, ved Havnens Ende 135 m, Dybde ved Kaj 8 m, Kajlængde 930 m.

Havnens Ydeevne andrager for Øjeblikket maaendligt: for Kul 420,000 Tons og for Tømmer 180,000 Tons, men disse Tal vil forhøjes i ganske væsentlig grad, nar det ovenfor omtalte Havnebassin ved Weichselmünde er færdigt til Brug.

Antallet af de til enhver Tid til Disposition staaende Havnearbejdere kan ikke med Bestemthed angives, men det anslaaes til 3—4000 Mand.

### II. Flodtrafikken.

Skibsfarten paa Weichel gennem Slusen ved Einlage, altsaa den Del af Weicheltrafikken, der berører Danzig, var i den milde Vinter 1926—1927 næsten ikke hindret af Is, og den regnfulde Sommer bragte høj Vandstand, saa at saavel Godstrafikken i Pramme som Flaadningen af Tømmer og Passagertrafikken til Smaabyerne op ad Weichsel foregik uden Vanskelighed fra Januar.

Einlage-Slusen passeredes i 1927 for opgaaende af ialt 5462 Skibe med en Lastevne af 590,552 Tons, medens Mængden af det befordrede Gods udgjorde

169,410 Tons. I 1926 var de tilsvarende Tal 6985 Skibe med 937,608 Tons Lastevne men kun med 87,836 Tons Gods.

Derefter er Godsbefordringen fra Danzig til Polen steget til næsten det dobbelte, hvad væsentligst skyldes de betydelige Korntransporter, hovedsagelig Hvede i April og Maj Maaned.

For nedgaaende passeredes Slusen af 5465 Skibe med en Lastevne af 558,687 Tons og en Godsmængde af 154,747 Tons. De tilsvarende Tal var 1926 7150 Skibe med 961,273 Tons Lastevne og 530,702 Tons Gods. Den store Nedgang i Godsmængden forklares ved, at der i 1926 maatte befordres en Mængde Kul til Danzig med Pramme, da Jernbanerne ikke kunde magte den pludselige Kultilførsel til Danzig.

Den samlede Tømmerflaadning androg i 1927 116 Flaader paa tilsammen 45,270 Tons mod 63 Flaader med tilsammen 22,933 Tons i 1926. Selv om altsaa Flaadningen er dobbelt saa stor som i 1926, har den dog langtfra naaet op til den Betydning, den havde før Krigen. I 1913 udgjorde den samlede Tømmerflaadning 278 Flaader med tilsammen 184,387 Tons, og den samlede Gods- og Tømmerflaadning androg omkring 406,000 Tons Gods mere end i 1927.

### III. Fristadens Jernbaner.

Samtlige Hovedlinier i Fristaden overtoges som bekendt i 1921 af Polen, som driver disse under Jernbanedirektionen, Danzig.

Hovedlinien er Tczew—Danzig—Zoppot. Denne føres videre til Berlin over Stettin og over henholdsvis Marienburg og Königsberg og Schneidemühl til Berlin, ligesom den fra Tczew fortsættes til Warschau ad én Linie og til Poznan ad en anden.

For Godstrafikkens Vedkommende bemærkes, at indtil nu foreligger kun Statistik for Aaret 1926, og nedenstaaende Oplysninger vedrører derfor dette Aar.

Den indgaaede Godstrafik androg ca. 6,596,000 Tons, deraf 6,152,000 Tons fra Polen, 104,000 fra Udlandet, den udgaaede Godstrafik ca. 1,082,000 Tons, deraf 639,000 Tons fra Polen og ca. 81,000 Tons til Udlandet.

Den mest trafikkerede Strækning i Fristaden er den mellem Danzig og den i en Afstand af 14 km liggende Naboby Zoppot, hvor der for Øjeblikket i den saakaldte »Vorortverkehr« daglig løber 112 Tog foruden de gennemgaaende Tog til Polen og Tyskland. Vorortverkehr er endvidere oprettet mellem Danzig og Havnebyen Neufahrwasser med 60 Tog i Døgnet og mellem Danzig og den sydlig liggende By Praust med 50 Tog i Døgnet.

Der udstedtes i 1926 ialt 8,169,027 Jernbanebilletter, deraf ca. 4 Millioner i Danzig og ca. 1½ Million i Zoppot. Dette Tal angiver dog ikke de Rejsendes Tal, da der i Vororttrafikken langt overvejende benyttes Maanedskort til en betydelig nedsat Pris.

Foruden de polske Statsbaner i Fristaden findes der en Del smalsporede Jernbaner — Kleinbahnen — i Fristadens Besiddelse. Betydningen af disse Smaabaner forringes for Personbefordringens Vedkommende fra Aar til Aar grundet paa den stadig voksende Autobustrafik, hvorimod Godstrafikken paa disse Baner i den sidst foreliggende statistiske Opgørelse fra Aaret 1926 har været opadgaaende. Der solgtes i nævnte Aar ca. 128,000 Jernbanebilletter mod ca. 169,000 i 1925, men befordredes ca. 12,500 Tons Gods mod 9500 Tons i 1925.

Som ovenfor nævnt er der i de sidste Aar oprettet en Del Automobil-Omnibusforbindelser fra Danzig til det store Opland. Foruden en Post- og Passager rute til Marienburg og en hyppig befaret Linie mellem Danzig og Zoppot, hvilke Linier er statslige, findes der 16 private Linier.



## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### DANZIG OG GDYNIA

I Danziger Zeitungs sidste Søfartsbilag findes en Artikel, »Die Propaganda für Gdingen«, hvori fremføres, at en Del Trafik, der udmærket kunde overtages af Danzig, gaar til Gdynia. Efter denne Artikel bliver Danzigs Havn, der for Tiden er meget stærkt beskæftiget, ikke mere fuldt ud benyttet, og der rejses Spørgsmaalet om, hvad der er sket for at gennemføre Folkeforbundets Afgørelse af 15. August 1921, angaaende Polens Forpligtelse til fuldt ud at benytte Danzigs Havn.

Til denne Artikel bemærker Baltische Presse, det ansete Handelsblad i Danzig, at det foreliggende statistiske Materiale viser, at Danzigs Havn alene ikke kan overkomme den stadig stigende Eksport og Import fra og til Polen. Selv begge Havne, Danzig og Gdynia tilsammen vil ikke kunne magte denne Trafik, saa at Polen vil blive tvungen til at tage de tyske Havne og eventuelt Memeler-Havnene til Hjælp. Der foreligger dog tydelige Beviser for at Polen i første Række vil lade sig betjene af Danzig og Gdynia, og sikre begge Havnene den fulde Udnyttelse af Havneanlægene. Danzigs Havn er fuldt beskæftiget, og for at forøge Havnens Omladningskapacitet har den polske Regering gennem sin Indflydelse i Danzigs Havneadministration muliggjort Optagelsen af et Laan til Havnens Udvidelse.

»Baltische Presse« spørger til Slut om en saadan Propaganda-Artikel imod Gdynia (i »Danziger Zeitung«) har tjent Danzigs Havns Interesser og giver selv Svaret. Bladet fastslaar nemlig, at siden Danziger- og Rigspressen har begyndt de polemiske Artikler mod Gdynia Havns Udvidelse, har de udenlandske og i Særdeleshed de engelske Søfartskredse opdaget Gdynia og begyndt at lægge en levende Interesse for denne Havn for Dagen.

*Børsen* den 8/4 1928.

### SKIBSREDERES HAAB OG FRYGT

Det er selvfølgelig en Overdrivelse at sige, at hvorledes Stillingen paa Fragtmarkedet end er i et givet Øjeblik, betragtes de Forhold, der da tilfældig er gældende, lige saa ofte som ikke, af Skibsrederne under ét som repræsenterende en mere eller mindre permanent Tingenes Tilstand. Det er imidlertid ikke paa nogen Maade overraskende, at de bliver Ofre for en saadan Opportunisme, thi det, paa Forhaand at udpege en Derby Vinder, er Børneleg sammenlignet med Vanskelighederne ved at profetere om Bevægelserne indenfor Skibsfarten. I 1919 og den første Del af 1920 for Eksempel var der kun faa Skibsredere i England eller andetsteds, der, skønt det skulde have været klart, at en ødelæggende Nedgang var uundgaelig, i tilstrækkelig Grad var i Stand til at komme den i Forkøbet enten ved at sælge ud eller ved at ophøre at bygge Skibe. Og fordi Forholdene for Tiden i det hele taget er elendige, ser Rederne mørkt paa det hele, ja en Del af dem er endog af den Overbevisning, at Øjeblikket nu endelig er kommet til, at en mere eller mindre gennemført Oplægning bør foretages, skønt de er klare over den Kendsgerning, at det er muligt, at man før der er gaaet en Maaned vil faa bedre Fragtrater saavel fra La Plata som fra Montreal. En Reder, som afgjort har denne Overbevisning, handler ogsaa i Virkeligheden i Overensstemmelse med sin Overbevisning, hvad adskillige af hans Dampere — alle moderne Skibe — angaar, og han meddeler mig, at han ikke vil sætte dem i Fart igen, før der er Udsigt til Fortjeneste paa Rejserne. Hvad Nytte er det til, spørger han, at lade Baadene sejle hele Verden

over med Tab, naar man ved at tage dem ud af Markedet kan skaffe bedre Rater og Forhold for alle.

*Fairplay*, den 5. April 1928.

### SKIBSFARTENS NATIONALISERING

Hvad angaar de forskellige Planer, der straks efter Krigen blev udarbejdet til en Nationalisering af Skibsfarten, medførte en, der støttedes af højtstaaende Søofficerer, at Board of Trades Marine Department overgik til Marineministeriet, medens der efter andre Planer skulde oprettes et nyt Departement. Første Skibsredere kan muligvis have nogen Idé om den Fare, de da var ude for, men det maa betvivles, at Skibsfartens Folk i al Almindelighed er klare over den Taknemlighedsgæld, hvori de staar til Lord Maclay. Han bekæmpede alle disse Planer med karakteristisk Mod. Jeg mindes den Afskedsmiddag, han gav. Den blev givet for at markere Likvidationen af Skibsfartsministeriet. Uger, ja Maaned gik, og Afviklingen af Ministeriet var stadig ikke afsluttet. Det var først senere, at jeg erfarede, at Lord Maclay havde afslaaet at opgive sit patriotiske Arbejde, før han var vis paa, at den britiske Handelsflaade ikke blev Offer for en eller anden taabelig Nationaliseringsplan eller kom under Admiralitetets Kontrol. Faren var overhængende under hele Mr. Lloyd George's Regeringstid, og havde det ikke været for Lord Maclay og nogle faa fremragende Skibsredere, som sluttede sig til ham, vilde vi nu have haft en Handelsflaade i en Tilstand af Bankerot, en Byrde paa den allerede overbebyrdede Skatteborger.

*The Shipping World*, den 4/4 1928.

### AMERIKAS STATSSKIBSFART

Præsident Coolidge har i fuldt Maal Landet bag sig med Hensyn til Spørgsmaalet om Shipping Board og statsejede Handelsskibe. Han mener, at disse Skibe burde sælges til erfarne amerikanske Skibsredere, der alene er i Besiddelse af det Kendskab, den Erfaring og den stærke Spore til Handel, som er absolut nødvendig for med Held at kunne drive Skibsfart.

Shipping Board har haft sin Forsøgstid, og dens Fiasco er blevet endeligt fastslaaet gennem et aarligt Underskud, der begyndte med det enorme Beløb af 50 Millioner Dollars og nu efter en Forsøgstid paa næsten 10 Aar andrager ca. 20 Millioner Dollars om Aaret. Man kan ikke bortforklare disse Tal, skønt Shipping Board gerne vilde have os til at tro, at den beklagelige Fiasco i væsentlig Grad skyldes Konkurrenters fjendtlige Propaganda. Det er i altfor høj Grad blevet en Vane hos politiske Institutioner som Shipping Board at bortforklare deres Mangel paa Held ved at fremstille sig selv som Ofre for udenlandsk Rænkespil, hvilket selvfølgelig almindeligvis er noget Snak, og i dette Tilfælde er det det absolut. Der er ingen Sentimentalitet ved Handel. De, der sender deres Varer over Oceanet, vælger de Skibe, som vil transportere dem bedst, hurtigst og billigst.

Shipping Board har været et kostbart Eksperiment ligesom alle andre statsejede og statsdrevne Skibe. Canada har forsøgt det, og det gik galt, og Australien har solgt eller er i Færd med at sælge sin dyrebare Statsflaade. Vi maa gøre det samme.

Lange Aars Erfaring har vist, at en privat ejet Handelsflaade, der ikke hæmmes ved Statsindgreb, er den eneste Maade, hvorpaa Skibsfart kan drives tilfredsstillende.

*Scientific American*.

## ET FRANSK REDER-LAANEFOND

I Frankrig er der blevet forelagt et Lovforslag om Oprettelse af et Rederi-Laanefond.

I Bemærkningerne til Lovforslaget fremhæves det bl. a., at der, siden Franc-Stigningen begyndte i September 1926, praktisk taget ikke er tilgaaet franske Skibsværfter Ordre fra Udlandet.

Lovforslaget gaar iøvrigt i Hovedtrækkene ud paa, at "Crédit foncier de France", der bemyndiges til at udstede og forhandle særlige »Obligations eller bons hypothécaires maritimes«, forpligter sig til paa nærmere fastsatte Betingelser at laane franske Rederier indtil 200 Millioner Frs. aarlig i 5 Aar, altsaa ialt som Maximum 1 Milliard Frs. til Nybygninger og Køb af Skibe. Laanebetingelserne skal i hver enkelt Tilfælde billigere af Finansministeriet.

Det er Hensigten, at Laanene kun skal kunne ydes ved Ordre til franske Værfter, herfra er dog to Undtagelser:

A. Der kan disponeres over en Laanesum af indtil

40 Millioner Frs. aarlig til Bygning af Skibe paa Reparationskontoen eller til Køb i Udlandet af Skibe med under 10 Aars Alder.

B. Hvis Rederen beviser, at han i Udlandet kan lade det samme Skib bygge for en Pris, der ligger mere end 15 pCt. under den Pris, franske Værfter forlanger, kan han mod en Renteforøgelse af 3 pCt. p. a. opnaa Laan til Køb i Udlandet.

Den mellem Staten og Crédit foncier sluttede Overenskomst, der knyttes til Lovforslaget, udelukker ikke, at Rederne kan henvende sig i andre Pengeinstituter, der vil kunne modtage samme Begunstigelse som Crédit foncier for Laan, ydet paa Overenskomstens Betingelser, kun er det en Selvfølge, at de ydede Laan ialt ikke maa overstige 200 Millioner Frs. aarlig.

For Skibe, bygget eller købt i Udlandet, og for hvilke Laanbestemmelserne kommer til Anvendelse, bortfalder den til »la taxe sur le chiffre d'affaires« svaerende Del af Importafgiften.

Sø- og Handelsretsdom (Fortsat fra 200)

gen paa dette Punkt alene støtter sig til Sagsøgerens Udtalelser.

De Indstævnte har derhos under Henviisning til Sømandslovens § 28 bestridt, at Sagsøgeren havde Krav paa Afmønstring, selv om han var kommet til Skade med sin Arm som af ham anført, idet der, da Behandlingen i hvert Fald ikke nødvendigvis havde Hospitalophold, intet havde været til Hinder for, at han forblev ombord.

Der er ført forskellige Vidner til Oplysning af Sagen, blandt andet har Føreren af S/S »Danhild«, Kaptajn Bosch Johan Martin Kronika forklaret, at han ikke har truet Sagsøgeren til at arbejde, men tværtimod paa Generalkonsulatet sagt til Sagsøgeren, at hvis han ikke kunde arbejde, kunde han lade være.

1. Styrmand Poul Hinsch har forklaret, at Sagsøgeren ikke til Vidnet omtalte, at han var faldet ned og havde slaaet sin Skulder. Vidnet undersøgte den 3. November, efter at Sagsøgeren, der var blevet liggende til Køjs, og fortalte, at han havde stukket sig paa en Wire, Sagsøgerens venstre Arm i Forening med 2. Styrmand, men kunde ikke finde noget Tegn til Blodforgiftning. Stedet hvor Sagsøgeren foregav at have stukket sig, viste sig som en næsten usynlig lille Prik uden Hævelse eller Ømhed. For en Sikkerheds Skyld blev dog Skibets 2. Styrmand sendt til Læge med Sagsøgeren. Vidnet har nægtet at han har paalagt Sagsøgeren at arbejde efter at denne havde meldt sig syg, og Vidnet havde paalagt 2. Styrmand ikke at paalægge Sagsøgeren noget Arbejde medens denne var syg.

2. Styrmand P. Tendal har som Vidne forklaret, at Andersen heller ikke paa Hospitalet i Greenwich talte om, at han var faldet og havde slaaet Skulderen, skønt han blev udspurgt om det af Lægen. Den paagældende Læge udtalte som sin Formening, at Sagsøgeren simulerede. Vidnet har endelig forklaret, at der ikke blev forlangt Arbejde af Andersen fra det Øjeblik han blev fremstillet for den første Læge.

Letmatros Knud Nielsen har forklaret, at han husker, at Sagsøgeren nogle Dage før Afmønstringen klagede over, at han havde ondt i Armen og sagde, at han var faldet ned fra Dækslasten. Derimod omtalte Sagsøgeren hverken da eller senere, at han havde stukket sig paa en Wire.

Sagsøgeren har personlig afgivet Forklaring, og derunder

(Fragtmarkedet fortsat.)

34/6 35/-, men hertil rapporteres ingen Slutninger, og der er heller ingen Grund til at give efter. Senere meddeles fra London, at 9000 T. 25/4 20/5 har akcepteret 34/-, 34/9, 35/6 1/2/3 Lossepladser i Middelhavet U.K. Cont.

I de andre Markeder fra Østen/Chile og Pacific-Kysten gøres meget lidt i denne Tid, men Aarsagen er Paaskestilheden, og saasnart Verdens-Børsene aabnes igen, kommer forøget Efterspørgsel; forhaabentlig ogsaa forbedrede Rater.

Til Montreal-, Donau- og Sortehav's Sæsonen stiller Skibsfarten store Forhaabninger, i alle Fald hvad Beskæftigelses-Graden angaar og Tiden vil vise, hvilke Betingelser der kan gøres Regning paa. Begyndelsen har jo ikke været saa god.

I de europæiske Farter, Middelhavet ud og hjem,

anført, at han den 1. November faldt et Par Alen ned fra Dækslasten og stødte sin venstre Skulder. Han mærkede ikke nogen Følge af Faldet i Løbet af Aftenen og Natten og tørnede til næste Morgen og stak sig da i venstre Haand paa en Stump Wire. Kort Tid efter mærkede han Smerter i Armen med Trækninger op mod Skulderen. Under Domsforhandlingen har Sagsøgeren forklaret, at han ønskede at blive afmønstreret, fordi Kaptajnen sagde, at han simulerede. Her i København er han blevet behandlet med varme Omslag.

Ved de foreliggende Oplysninger er det tilstrækkelig godtgjort, at man fra Skibets Side ikke har ladet det mangle paa behørig Omsorg for Sagsøgeren, og da det efter de foreliggende Oplysninger i hvert Fald ikke kan antages, at Sagsøgerens Helbredstilstand har været til Hinder for hans Forbliven ombord, har Sagsøgeren ikke haft Krav paa at blive afmønstreret, og Kaptajnen har derfor været berettiget til at nægte Afmønstringen. Der findes herefter ingen Hjemmel til at tilsidesætte den mellem Sagsøgeren og Kaptajnen truffene Overenskomst, og de Indstævnte vil herefter være at frifinde. Sagens Omkostninger findes Sagsøgeren at burde godtgøre de Indstævnte med 35 Kr.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte Dampskibsselskabet »Nordania« A/S bør for Tiltale af Sagsøgeren Matros N. Andersen i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger bør Sagsøgeren inden 15 Dage efter denne Doms Afsigelse godtgøre de Indstævnte med 35 Kr.

### OPLÆGNINGERNE

Der er paany Stigning i Oplægningerne, idet der den 11. ds. af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Skibe var oplagt ialt 45 med en samlet Bruttotonnage af 70,639 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 114,026 Tons.

Hvidehavet og Nord- og Østersøen er Situationen endnu ganske uforandret. Lockoutens Ophør i de svenske Papir- og Trælast-Distrikter, samt de forskellige Havnes snarlige Aabning burde stimulere hele Østersømarkedet, men nogen virkelig Bedring i de første Par Maaneder maa der ikke regnes med.

Udgaaende Laster til Staterne, Canada o.s.v. findes næsten ikke, og de, som kommer paa Markedet, snapes op øjeblikkelig. I det Hele taget er det ingen let Sag at placere Tonnagen. bortset fra at Fragten i ethvert Tilfælde er utilfredsstillende, og det vil blive helt rart at komme ind i normale Fragtforhold igen.

Timecharter Markedet paa Vestindien & Canada er vedblivende fast. Befragterne er stærkt interesseret i lange T/C, 6/12 Mdr. til meget respektable Rater, og det skulde vel kunne tages som et godt Tegn.

## ISMELDINGER PR. 10. APRIL 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Sverige

Ängermanälven og nordl. Stat. 98. Brämö, Alnösun- det og Sundsvall 90. Hudiksvall 68. Lilljungfrun 98. Gävle 34. Skutskär 3x. Öregrundsgrepen, nordl. Del, 3x, sydl. Del 98. Mod Furusund 24. Sandhamn-Stockholm 11. Landsort-Stockholm 11. Svinesund 9x. Iddefjorden 12.

## Finland

Björköund, Werkkomatala og Søen W. f. Björkö 98. Rödhäll-Wiborg samt ud f. Rdhäll 68. Kotka 67. Rankö 68. Luppi 58. Hogland 58. Helsingfors 34. Sveaborg 88. Gråskärsbådarna Vaager 8. Porkala 37. Kallbådan Vaagen 7. Barösunds-fjärden 39. Jusarö, Hangö og Rus-

sarö 01. Hangö W-Fjord 39. Gullkronaffjärd 38. Åbo, Erstan og Lövsjär 39. Widkärsfjärden 56. Utö 01. Skif- tet og Föglö 39. Ledsund, Nyhamn, Kobbaklinter og Mariehamn 01. Eckerö 12. Sälskär 24. Raumo Skærgaard 69, Søen 01. Relandersgrund 22. Mäntyluo 68 og 67. Kallo 67. Räfsö Søen 22.

## Estland

Zerel, Filsand, Ristna og Tachkona 01. Odensholm, Pakerort og Surup 56. Nargø 57 og 87. Reval 56. Kokskær 57. Ekholm og Stenskær 58. Narva Red 28. Pernov, Kynø, Paternoster og Raugi 98. Vorms 98 og 21.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges den 2. April en vellykket Prøvetur med Dieselmotorlasteskibet »Sud Atlantico«, Værftets Byggenummer 543, bygget for Regning A/S. Linea Sud Americana, Oslo.

Skibet er bygget til British Lloyds højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Det Hoveddimensioner er følgende:

380'—0" × 53'—6" × 38'—0", og Bæreevnen er ca 8000 t. d. w. Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Værftets nyeste Type, der udvikler ca. 3200 I.H.K. Alt Ma- skineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

## POSITIONSLISTE PR. 10. APRIL 1928

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Danzig 9.4.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Hongkong 7.4. til Keelung.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Oran 10.4. til Algier.  
s.s. *Amalienborg*, Møllerup, ank. Galveston 6.4.  
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, pass. Azorerne 3.4. p. R. t. St. Thomas.  
s.s. *Anneberg*, ank. Greenoch 9.4.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Helsingør 6.4. til Wales.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rosario 4.4.  
s.s. *Arkansas*, Henriksen, i Dok i Kiel siden 5.4.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Chinwantao 10.4.  
s.s. *Asko*, Petersen, ank. Southampton 9.4.  
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Yokohama 7.4.  
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Kristiansund 9.4.  
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Yokohama 24.3.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Dunkirk 10.4. til Middelfart.  
s.s. *Bellona*, Christensen, i Dok i Helsingør siden 4.4.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Dok i Kbhvn. siden 10.4.  
s.s. *Bergenhus*, Meyer, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Genua 8.4. til Valencia.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Bolivia*, Prah, pass. Colon 24.3.

s.s. *Bornholm*, Nielsen, ank. Barcelona 4.4.  
s.s. *Botnia*, zum Vohrde, ank. Leith 8.4.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, oplagt.  
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Kbhvn. 6.4.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Port Sudan 1.4.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Kbhvn. 6.4.  
s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. New York 29.3.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, pass. Madeira 29.3. p. R. t. La Plata.  
s.s. *Charkow*, Holst, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. St. Thomas 5.4. til Hamburg.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11. April 1928.

London .....	18,19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Madrid.....	62,90
New York.....	373,25	Amsterdam .....	150,45
Berlin.....	89,20	Stockholm.....	100,20
Paris.....	14,80	Oslo .....	99,70
Antwerpen .....	52,20*)	Helsingfors .....	9,42
Zürich .....	71,95	Prag .....	11,10
Rom .....	19,85	Wien .....	52,60

\*) Nv Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

# C. L. OVERSIER — ROTTERDAM

## BEFRAGTNING

Skibsmægler — Dampskibsagent — Stevedor — Speditør

TELEGRAM ADRESSE: »REISREVO-ROTTERDAM«

CODER: SCOTT'S (10<sup>TH</sup> ED.), WATKINS, A. B. C., & BALTIC.

m.s. *Christian*, Simonsen, afg. New York 6.4. til Nyborg.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Oran 4.4.  
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Penarth 2.4. til Dakar.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Kbhvn. 7.4.  
 s.s. *Danvirke*, Stage, oplagt.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Hamburg 4.4.  
 s.s. *Dansborg*, Matthiasen, ank. Rotterdam 8.4.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 10.4. til Memel.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Bloch, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, ank. Kbhvn. 8.4.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Cartagena 7.4. til Lissabon.  
 s.s. *Ella*, Nielsen, i Dok i Kbhvn. siden 3.4.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Stettin 9.4.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Bristol 4.4.  
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Civitavecchia 31.3.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Bahia 4.4.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 10.4.  
 s.s. *Expres*, Bager, i Rutefart Kbhvn.-Limjordstationerne.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Colombo 9.4.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, oplagt.  
 s.s. *Feddy*, Mathiessen, oplagt.  
 s.s. *Ficaria*, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart Kbhvn. og sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 28.3.  
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, i Dok i Kiel siden 5.4.  
 s.s. *Flynderborg*, Sønnichsen, pass. Kbhvn. 10.4.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Philadelphia 4.4.

s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 4.4.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Paramaribo 23.3.  
 s.s. *Frigga*, Jensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Petersen, i Timecharter paa U.S.A.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. New Orleans 27.3. til Danmark.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. New York 5.4.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 10.4. til Danzig.  
 s.s. *Haljdan*, Ørbeck, afg. Bordeaux 10.4. til La Pallice.  
 s.s. *Halland* Haure Petersen, afg. New York 9.4.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Barry Dock 4.4.  
 s.s. *Hansen Tausen*, Christensen, i Dok i Frederikshavn siden 25.3.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 9.4.  
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Rotterdam 10.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Manchester 10.4. til Liverpool.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Thisted 10.4. til Danzig.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Heisterberg, ank. Hamburg 9.4.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bathurst 31.3.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. London 9.4.  
 s.s. *Island*, Lydersen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Baltimore 6.4.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Dunston 10.4.  
 m.s. *Java*, Hjernum, pass. Port Said 4.4. p. R. t. Marseilles.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
 s.s. *Jolantha*, Petersen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 7.4.  
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. New York 31.3. til Progreso.  
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, afg. Las Palmas 6.4.

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. Cham-  
 bers,  
 Exchange Street . . . . . Sheffield

Telegram-Adresse: »Mactaggarts, Methil.

Coder: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904

## LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

## JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. 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

## WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
 OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
 KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP · HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
 4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T.
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebedding for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

## JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

## INTERNATIONAL STEVEDORING

### ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR. ADR.: "ALFMUNT"

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

m.s. *Jutlandia*, Kragelund, afg. Colombo 7.4. til Penang.  
m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Kbhvn. 7.4.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
s.s. *Katholm*, Petersen, i Dok i Helsingør siden 8.4.  
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Burntisland 10.4. til St. Lawrence Floden.  
s.s. *Kina*, Madsen, ank. København 28.3.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Castellon 10.4. til Gandia.  
s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Kbhvn. 4.4.  
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Dok i Helsingør siden 3.4.  
s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Limerick 29.3.  
m.s. *København*, Andersen, pass. Lands End 28.3. p. R. t. Buenos Aires.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Hamburg 8.4.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. New York 8.4.  
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 6.4.  
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Dok i Kbhvn. siden 3.4.  
s.s. *Lise*, Hansen, afg. Gandia 3.4. til London.  
s.s. *Lithuania*, Skjoldam, afg. Newcastle 3.4.  
s.s. *London*, Caspersen, afg. Rouen 12.4. til Port Talbot.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia Blanca 8.4.

## M

s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Riga 11.4. til Kbhvn.  
s.s. *Maine*, Nielsen, afg. St. John NB 4.4. til Kbhvn.  
s.s. *Maja*, Bastholm, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
s.s. *Malaya*, Kruse, afg. Algier 6.4. til Port Said.  
s.s. *Manø*, Rathje, afg. South Dock 4.4.  
s.s. *Margit*, Jensen, ank. London 8.4.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. London 4.4.  
s.s. *Maryland*, Herskind, pass. Madeira 7.4. p. R. t. La Plata.  
m.s. *Meonia*, Topp, pass. Aden 9.4. p. R. t. Colombo.  
m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.27.  
s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
s.s. *Minsk*, Andersen, afg. Algier 8.4. til Tunis.  
s.s. *Møen*, Tvergaard, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

## N

s.s. *Natal*, Riddersborg, ank. Nakskov 12.3.  
s.s. *Nevada*, Andersen, afg. Bahia 28.3. til Kbhvn.  
s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, i Kbhvn.-Riga Ruten.  
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.  
s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Kbhvn. 25.3.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U.S.A.  
s.s. *Oluf Bager*, Arel, ank. Nakskov 10.4.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Buenos Aires 4.4.  
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 5.4. til New York.

## P

m.s. *Panama*, Væring, afg. San Francisco 3.4 til Panama Kanal.  
s.s. *Parana*, Bronér, ank. Helsingør 6.4.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Danzig 8.4.  
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Pensylvania*, Botfelt, ank. Galvesten 6.4.  
m.s. *Peru*, Borch, ank. Rotterdam 4.4.  
s.s. *Phoenix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.  
s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Hamburg 25.3.

s.s. *Polonia*, Christensen, afg. Ceuta 9.4. til Malaga.  
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Trondhjem 9.4.

## R

s.s. *Rhone*, Emdal, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Romø*, Olesen, afg. Kbhvn. 7.4.  
s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Fineidet 8.4.  
s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, afg. Kbhvn. 8.4. til Antwerpen.  
s.s. *Scandia*, Madsen, afg. Kbhvn. 5.4. til Mex. Gulf.  
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Fredericia 9.4.  
s.s. *Seine*, Belec, afg. Kbhvn. 10.4. til Danzig.  
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Antwerpen 8.4.  
m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Nakskov 29.3.  
s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Randers 5.4.  
s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 6.4.  
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Kalundborg 7.4.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Danzig 4.4.  
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Tunis 9.4.  
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 9.4.  
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Stettin 2.4.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, i Dok i Frederikshavn siden 28.3.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Newport 5.4.  
s.s. *Spigerborg*, Larsen, afg. Rotterdam 4.4.  
s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 5.4.  
s.s. *Stegelborg*, Harming, pass. København 9.4.  
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Bremen 10.4. til København.  
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Swansea 9.4.  
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Danzig 8.4.  
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Guantanamo 7.4.  
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. New York 9.4.  
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 10.4.  
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 7.4.  
s.s. *Texas*, Bencke, ank. Oslo 9.4.  
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.) Kann Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Reval 5.4.  
s.s. *Tjaldur*, Hansen, i Rutebart Kbhvn.-Leith-Færøerne.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 10.4.  
m.s. *Tonking*, Kolls, ank. New Westminster 9.4.  
s.s. *Trondhjem*, Jepsen, i Dok i Kbhvn. siden 9.4.  
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Denia 10.4. til Malaga.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 9.4. til Manchester.  
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 10.4. til Havre.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 7.4. til Kbhvn.  
s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. San Pedro (Calif.) 7.4.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Gdynia 11.4.  
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Gdynia 6.4.  
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Cienfuegos 5.4.  
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 9.4.  
s.s. *Vidar*, Paulsen, i Esbjerg-London Ruten.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, i Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Rotterdam 5.4.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 10. APRIL 1928

3m.Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Newlynn 28.3.  
3m.Sk. *Hans*, Christensen, ank. Trelleborg 2.4.  
3m.Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Plymouth 25.3.

*Merkur*, Rasmussen, afg. Fowey 2.4.  
*Meta*, Christoffersen, ank. Fowey 31.3.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB  
KJØBENHAVN K.

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

## 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.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

SEJL · FLAG · KOMPASSER

## WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306e

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

## "PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Stæmpacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

## 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

## KJØBENHAVNS HANDELSBANK

STIFTET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000  
Reservefond Kr. 30.713.665

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 · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NYBYG-  
NINGER



OMBYG-  
NINGER

**NOBISKRUG SKIBSVÆRFT  
RENSBURG**

Fragtdampere, - Fiskebampere,  
Motorskibe, Bugserbaade, Læg-  
tere, Sartsøjer, Pramme, Pontoner

**OMBYGNINGER-NYBYGNINGER  
REPARATIONER**



BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

# Æ

Tæres ikke

SUPER-NICKEL

KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE

FØRÅRSAGET AF

TÆREDE KONDENSATORRØR

**ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,  
BIRMINGHAM.**

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

**THE MARITIME  
AGENCY Ltd.**

Telf.: Central 1504 & 10687

Telegram-Adr. "NESEVO"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

\*

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRØR

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

\*

KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

BUNKER ENTREPRENØRER

FØR UDEMLANDSKE DEPOYER OG ENGLISKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEXPORTRØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDELSE

**LAMBERT BROTHERS  
LIMITED**

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

FILIALER:

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

NEW YORK: 17, STATE ST. BILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA





# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 17

FREDAG 20. APRIL 1928

35. AARG

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

AF AXEL GERFALK

### HVORFOR SAA LODS?

For nogen Tid siden idømte Søretten i Helsingør Lods Oscar Wulff af det lokale Lodseri en Bøde paa 100 Kr. for manglende Agtpaagivenhed, da han den 7. December 1926 lodsede Damperen »Yokohama« fra Skibsværftet ud af Helsingør Havn og i Løbet af denne Operation paasejlede søndre Mole. »Yokohama« tog Skade til et Beløb af 47,147 Kr., men Spørgsmaalet om Erstatning kunde ikke afgøres ved Underretten i Helsingør.

Til Trods for den just ikke ubetydelige Skade, som Lods Oscar Wulff saaledes havde paaført »Yokohama«s Rederi, følte han sig krænket og forlangte Appel af Sagen til Landsretten. Denne stadfæstede imidlertid Sørettens Dom, og det oplystes yderligere under Sagen, at paagældende Lods tidligere havde sejlet en Damper paa Grund og var blevet reprimanderet af Lodsinspektoret.

Ejendommeligt nok afviste Landsretten Rederiets — Det Oversøiske Compagni — Krav paa Erstatning for den lidte Skade. Fra Defensoratets Side blev det meget stærkt understreget, at Sagen skyldtes en meget kraftig Aktion fra Assurandørernes Side. Men forhaabentlig er det ikke dette Argument, der har hjulpet Landsretten til sin Beslutning. For det er i allerhøjeste Grad et farligt Præcedens at skabe. Hvorfor skal Assurandørerne betale 47,147 Kr., fordi Lods paatager sig at udføre en Gerning, som han sit Statspatent til Trods ikke evner at gøre paa forsvarelig Maade. Det er jo ikke Lods, der har forsikret sig mod den Skade, han paaførte Skibets Ejere. Lods idømmes Bøde for ikke at have udvist den fornødne Agtpaagivenhed, men Trediemand — Assurandøren — skal betale Gildet. Ja, undskyld, er der ikke noget meningsløst heri? Er det ikke paa tværs af al sund Sans?

Assuranceselskaber er selvfølgelig i første Række til for at betale Erstatning, ikke for at hæve Præmier. Det er alle enige om, efterhaanden ogsaa Assuranceselskaberne. Men der skal være Ræson i al Ting, og det forekommer den, der skriver disse Linier, at alle — ogsaa vore Domstole — er tilbøjelige til at disponere over Assuranceselskabernes Penge paa samme rundhaandede Maade, som den hvorpaa Socialdemokrater forvalter Stats- og Kommunekasser. Man maa ikke glemme, at et Forsikrings-selskab bestaar af Aktionærer, Mennesker som De og jeg, der sætter Penge i saa og saa mange Kontrakter, og som har Krav paa, at ogsaa deres Interesser varetages paa fuldt ud samme Maade som andre Medborgeres. Med al mulig Respekt for vore egne Domstole, et er givet: engelske Domstole er ikke nær saa liberale med Assurandørernes Penge som danske og norske i Sager, hvor den paaførte Skade skyldes Trediemand, som i dette Tilfælde Lodseriet i Helsingør.

»Yokohama«s Kaptajn kunde selv have ført sit Skib ud af Helsingør Havn, men for ikke at løbe nogen som helst Risiko, tager han stedkendt Lods fra det lokale »verdensberømte Helsingør Lodseri«.

Og nu har Landsretten altsaa kendt, at det har ingen Erstatningspligt, selv naar det ikke udviser den fornødne Agtpaagivenhed. Forhaabentlig gaar Sagen til Højesteret.

### OS SELV OG ANDRE

Vi har før paapeget de danske Rederes uheldige Stilling ligeoverfor nogle af deres allerværste Konkurrenter. Disse faar bygget tip-top moderne Skibe her i Landet paa yderst gunstige Kreditvilkaar, fordi store Beløb af de nationale Eksportkreditter stilles til Disposition for vor Skibsbygningsindustri, der derved sættes i Stand til at beskæftige et usædvanligt stort Antal Mennesker, et Forhold, der selvfølgelig skal tages i Betragtning, naar vi til Stadighed har for stor en Arbejderhær paa Gaden. Derimod er det umuligt for vore egne Redere at faa deres gamle Tonnage erstattet med med ny paa lignende gode Betingelser — Eksportkreditten maa kun anvendes til Bygning af Skibe, der eksporteres til udenlandske Købere: altsaa den danske Skibsfarts Konkurrenter. Ejheller lader det til, at det er gør ligt at opnaa den nødvendige Regeringsgaranti for Nybygninger i Danmark til danske Redere; i alt Fald hører man ikke mere Tale om den Skibshypotekbank, som udenlandsk Kapital var villig til at finansiere.

I Norge har den nationale Skibsbygningsindustri staaet i Stampe i Aarevis, dels paa Grund af for høj Arbejds løn og dels paa Grund af de glimrende Kreditvilkaar, som de norske Redere har kunnet opnaa i Danmark. Den deraf følgende Arbejds løshed vil man nu søge at raade Bod paa. I et Interview har Norges fremragende Finansmand, Chefdirektør Rygg fra Norges Bank fremhævet, at Vanskelighederne for de norske Værfter i Konkurrencen med Udlandet for en ikke uvæsentlig Del maa søges i de gunstige Kreditvilkaar, som de udenlandske Værfter kan byde de norske Redere. Man maa udtaler Direktøren, derfor søge om muligt at finde et Middel under den vanskelige Overgangstid til at lette Kreditforholdene i Forbindelse med Skibsbygning i Norge. »Der forestaar,« fortsætter Hr. Rygg, »netop nu Forhandlinger om forskellige Bestillinger, som efter al Sandsynlighed vilde kunne gaa i Orden, hvis man kunde byde Rederne gunstige Kreditvilkaar. Man vilde dermed opnaa at skaffe Beskæftigelse til et betydeligt Antal Arbejdere. Under disse Overvejelser har vi ogsaa drøftet Spørgsmaalet med Regeringen, som har vist megen Interesse for dets Løsning. Vi har ikke tænkt at skabe nogen permanent Institution, men en midlertidig Kreditordning. Tanken er da naturligt faldet paa Statens Skibsfond, som nu disponerer over en Kapital paa 17 Mill. Kr. Fondets Midler tænkes anvendt til Udlaan paa anden Prioritet i Skibe, som bygges her hjemme. Vi har jo tidligere haft Institutioner, som kan yde Laan for de første 50 pCt. af Skibsværdien, og Skibsfondet skulde da yde Laan paa Prioritet derefter, som Regel indtil 70 pCt. paa forholdsvis kort Afdragstid.« — Direktør Rygg slutter

med at udtale, at Regeringen har erklæret sig villig til at forelægge for Stortinget et Forslag som det af ham skitserede.

### BESKEDNE RESULTATER

Bladet *Arbejdsgiveren* bringer følgende interessante Oversigt:

Den internationale Arbejdsorganisation omfatter 37 Lande. Der har (1927 medregnet) været afholdt 6 Arbejdskonferencer, som har givet sig Udslag i Vedtagelse af Konventioner. Paa Konferencen i 1919 vedtoges 7 Konventioner, i 1920 3, i 1921 7, i 1925 4, i 1926 3 og i 1927 2.

Man vil ved at sammenholde disse Tal se, at dersom Arbejdsbureauet havde naaet sine Hensigters Maal, havde der nu kunnet ligge 962 ratificerede Konventioner paa Bureauets Bord. Der fandtes imidlertid ved Udgangen af 1927 kun 248 Ratifikationer, altsaa kun god  $\frac{1}{4}$ , et Tal, som dog maa forhøjes med (vistnok) 4, dersom vi ogsaa tæller de Ratifikationer med, der foreligger indtil nu lidt hen i 1928.

Af de 37 Stater, Arbejdsorganisationen omfatter, er der ikke een eneste, der har ratificeret samtlige 26 Konventioner. Højest kommer Belgien med 18 ratificerede Konventioner. Derefter har Bulgarien 17, Estland 15, Polen 14, Storbritannien 13 o. s. v.

Idet vi erindrer om, at U.S.A ikke er Medlem af den internationale Arbejdsorganisation, skal vi pege paa, at saadanne amerikanske Stater som Argentina, Brasilien, Kuba, Paraguay og Uruguay ikke har ratificeret een eneste Konvention, og det samme gælder om Portugal.

Af de nordiske Lande staar Sverige øverst med 12 Ratifikationer, medens Finland har 10, Danmark 7 og Norge 5.

Vi skal endvidere nævne de 3 store Lande Frankrig, Italien og Tyskland; disse Lande har ratificeret henholdsvis 7, 10 og 8 af de 26 Konventioner.

De 2 i 1927 vedtagne Konventioner er kun blevet ratificeret af eet eneste Land. Af de 3 i 1926 vedtagne Konventioner har et Land ratificeret de 2, 2 andre Lande hver en, medens Spørgsmaalet for de øvrige Vedkommende staar hen.

Mest Interesse maa vel nok siges at knytte sig til den af alle Konventioner mest omtalte, der angaar Arbejdstidens Begrænsning, populært kaldet Washington-Konventionen af 1919, Arbejdsbureauets farvestraalende Standart. Denne Konvention er til Dato kun blevet ratificeret af 7 Lande; ikke mindre end 30 Lande staar tilbage hermed, deriblandt foruden de 4 nordiske Lande saadanne som Frankrig, Italien, Polen, Spanien, Storbritannien og Tyskland.

De i Konferencerne deltagende Lande har ikke en Gang ratificeret de Konventioner, deres egne befuldmægtigede Udsendinge paa Konferencerne har stemt for. Frankrig har saaledes stemt for 9 Konventioner, som det ikke siden da har ratificeret, Tyskland for 11, Storbritannien for 4, Czekoslovakiet for 12, Holland for 13, Norge for 10 o. s. fr.

Lad os vende tilbage i Nærheden af vort Udgangspunkt:

Der foreligger Ratifikation for ca.  $\frac{1}{4}$  af de vedtagne Konventioner. Er dette Succes eller Fiasko? Hvor højt kan man vurdere dette, at  $\frac{1}{4}$  ratificerer?

Ja, da Konventionerne udfærdiges paa Kongresserne af Landenes Repræsentanter, maa man jo nok kunne gaa ud fra, at Reglen er, at de Forslag, der naar frem til Vedtagelse, gør dette, fordi de stemmer med den Lovgivning eller de Sædvaner, som findes forud i et Flertal af Landene.

Men i saa Fald betyder Brøken  $\frac{1}{4}$ , at ikke en Gang Halvdelen af de Lande, der har stemt for, selv har ført Konventionerne ud i Livet.

Man kommer sikkert den objektive Sandhed nær ved at antage som gyldig Regel, at den Fjerdedel af Konventionerne, der er blevet gennemført, er blevet gennemført af Lande, der i Forvejen havde de af vedkommende Konvention fastslaaede Regler, medens de andre har betakket sig.

Men derved svinder unægtelig Arbejdskonferencens og Arbejdsbureauets nyskabende Evne stærkt ind. Og man maa i Sandhedens Interesse slaa fast, at det opnaaede er beskedent og det ikke mindst set paa Baggrund af den Ratifikations-Optimisme, der havde grebet et Flertal af Deltagerne i Washington-Konferencen i 1919.

### LLOYD'S SENESTE TAL

Det er daarlige Tider for Skibsfarten, men der bygges ny Skibe saa det fyger efter. Lloyd's Registers Shipbuilding Returns for Januar Kvartal, offentliggjort i London i Gaar, fortæller os, at der i Øjeblikket er 2,893,251 Tons Skibe under Bygning Verden over, deraf 1,440,842 Tons i Storbritannien og Irland, altsaa en lille Smule under Halvdelen. Sammenlignet med samme Kvartal i 1927 er der stor Fremdrift i Skibsbygningsindustrien — godt og vel 323,000 Tons Forøgelse — men der er selvfølgelig langt igen til Skibsbygnings-Rekordaaet 1913. I det andet Kvartal af det berømte Aar var der ikke mindre end 3,466,558 Tons under Bygning Verden over, deraf langt den overvejende Del i Storbritannien.

Kun fem Lande foruden Storbritannien har mere end 100,000 Tons under Bygning i Øjeblikket. Disse Lande er Tyskland med 443,939 Tons; Italien 171,016 Tons; Holland 162,973 Tons; Frankrig 103,494 Tons og Danmark 103,110 Tons.

Storbritannien bygger mange Motorskibe, men flere Dampere. Kullandet har ikke helt villet overgive sig til Kong Diesel, men har dog 573,546 Tons Motorskibe under Bygning; Dampere under Bygning repræsenterer 862,083 Tons. Alle andre Lande tilsammen bygger i Øjeblikket 917,321 Tons Motorskibe og 527,522 Tons Dampskibe. Af de danske 103,110 Tons under Bygning er kun de 3,710 Tons Dampskibe.

Den mest interessante Oplysning, som Lloyd's Tal giver os, er den iøjnefaldende Reduktion i Bygningen af Tankskibe. Der er alt i alt 637,232 Tons under Bygning, deraf 276,462 i England, 76,850 i Danmark, 75,820 Tons i Frankrig og 70,500 Tons i Sverige. I forrige Kvartal var der 744,000 Tons Tankskibe og i forforrige 775,600 Tons under Bygning.

### FLAG DISKRIMINATION I PORTUGAL

I Januar Maaned forsikrede den portugisiske Udenrigsminister den engelske Gesandt i Lissabon, at et Dekret snarligt vilde blive udstedt, der afskaffede enhver Form for Flag Diskrimination i Portugal og portugisiske Besiddelser.

Dette Dekret lader stadig vente paa sig, og i Mellemtiden fortsætter Portugal sin Diskriminationspolitik. Alle Varer, der sendes med portugisiske Skibe faar en ti Procents Rabat paa alle Toldsatser og Afgifter. Det var ønskeligt, om Baltic and International Maritime Conferencen paa sit snarlige Aarsmøde i Hamburg vilde tage denne Sag op til Behandling. Hvis eet Land uhindret faar Lov til at udøve Diskrimination imod andre Nationers Handelsflaade, vil det ikke vare længe, inden det daarlige Eksempel vil sætte Frugt i andre Lande, der brænder efter at »være sig selv nok« — den mest kortsynede og udviklingsskadelige Politik, der eksisterer, og som Følge deraf umaadelig populær imellem Lilleputhjernere Verden over.

## FORENINGEN TIL SØFARTENS FREMME

Foreningen til Søfartens Fremme afholdt i Onsdags Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører *O. Frederiksen*.

Formanden, Kontreadmiral *V. Jøncke* aflagde Beretning. Den nære Forbindelse, Foreningen har med Københavns Navigationsskole, selv efter at denne er blevet Statsskole, idet jo som bekendt Foreningen ejer Skolebygningen, gør det naturligt at give en kort Oversigt over Skolens Virksomhed.

Besøget paa Skolens samtlige Afdelinger har i Aaret 1927 været 108 Elever den 31. Januar og 89 den 31. Juli. Middeltallet for hele Aaret var 109 mod 93 Aaret forud. Der har i Aarets Løb været indstillet: Til Kystskipperprøven 6, hvoraf 6 bestod, til Sætteskipperprøven 6, hvoraf 6 bestod, til Styrmandseksamen 46, hvoraf 43 bestod, til Skibsførereksamen 43, hvoraf 38 bestod, til Radioprøven 14, hvoraf 13 bestod.

Den 1. Oktober overtog Navigationsskolen »Københavns Radioskole« med Elever, Undervisningsapparater og Materiel. Foreningen har i den Anledning haft en Del Udgifter, dels ved Overtagelsen af det nævnte Materiel, og dels fordi Skolen har maattet udvides med et Klasseværelse, hvorved den aarlige Husleje forøges med 1000 Kr. Det var i 1920, at Foreningen indførte Radiotelegrafi som nyt Fag i Undervisningen, samt

anskaffede de forskellige Apparater, og det er derfor med Glæde, man nu ser Staten gøre Skridtet fuldt ud ved at henlægge Radioundervisningen i København til Navigationsskolen, hvor der nu findes baade en Dagsskole og en Aftenskole for unge Mennesker, der ønsker at uddanne sig til Radiotelegrafister.

I Anledning af, at der er forløbet 75 Aar siden Foreningen den 8. December 1851 overtog Københavns Navigationsskole har den udsat en Præmie for den Elev, der har bestaaet baade Styrmandseksamen, Radioprøven og Skibsførereksamen med den højeste Karakter, der dog skal være over mg. Desuden kræves der mellem Eksaminerne Sejlad som Styrmand. Præmien udsattes første Gang i Efteraaret og tilfaldt Elev i Skibsførerafdelingen *Karl Aage Larsen* af Breininge ved Kalundborg.

Regnskabet blev aflagt af Grosserer *Carl H. Melchior*. Det balancerede for Foreningens Vedkommende med Kr. 90,924,84 og Status viste pr. 31. December 1927 Kr. 394,792,47. Navigationsskolens Regnskab balancerede med Kr. 19,546,36. Status Kr. 16,960.

Til Bestyrelsen genvalgtes Direktør *A. O. Andersen*, *D. F. D.S.* og Grosserer *Carl H. Melchior* samt Revisorerne *Kay Skovgaard-Petersen* og *H. Lorensen*.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBRETNING

København, den 17. April 1928.

I de ledende Kornmarkeder er det kun La Plata, som er noget værd. Betalingen for middelstore Baade ligger omkring 25/- Basis n.a. San Lorenzo/U.K.Cont., eller lidt mere end i forrige Uge, med 24/- 23/- for Maj. I Løbet af forrige Uge sluttedes godt og vel 30 Baade pr. April/Maj, enkelte med 5/6' Annulering, medens Juni Positioner som Helhed har mindre Interesse, til Trods for mange Rederes Ivrighed efter at slutte op nu.

Australien betalte 37/6 for 5000 T. Maj Lastning, og det er betegnende for hele Fragtmarkedet, at denne Rate repræsenterer det højeste, som endnu er betalt fra Australien i Aar; men hvor bliver Montreal af? Sæsonen aabner antagelig omkring den 25. ds., og Befragtningerne lader vente paa sig. En enkelt Slutning nu og da à 13 c. Basis Antwerpen eller Rotterdam tæller ikke med, udover at saadanne Slutninger er et Svaghestegn. Naar Forretningerne tager Fart, vil det vise sig hvorvidt 13 c., selv for de allerstørste Baade, kan opretholdes. Vel er en Del Tonnage paa Vej over og sluttet ud med Kul til lavere Rater end i Fjor, men for et saa stort Marked som Montreal spiller det ingen væsentlig Rolle. Ved at udsætte Befragtningerne endnu en Tid kan Rederne af de prompte Baade imidlertid komme i en prekær Situation, og én daarlig Slutning trækker gerne flere med sig. Det hænder jo desværre alt for tit. Alle udgaaende Laster Nord-Østersøen, Hvidehavet og Middelhavet er om muligt endnu en Grad daarligere, og Oplægningen stiger.

## TRÆLASTMARKEDET.

Traditionen tro anføres en Del af de sidst rapporterede Slutninger: 1700 Std. 4 Havne Syd-Finland/Zaandam Hfl. 18½. 900 Std. 3 Havne Syd-Finland/Zaandam Hfl. 18. 340 Std. staves Trångsund/Manchester-Kanalen 63/-. 650 Std. Kemi/Antwerpen 40/6. 600 Std. Räfsö og Kaskö/Antwerpen 36/3.

Props Björkö/Ghent noteres i 35/6, Yxpilla/Rotterdam 36/-; 550 std. D.B.B. Åbo/London 36/6 37/-; 650 std. Trångsund og Kotka/Bordeaux 41/6 42/-, 1200 Std. Umeås og Hernösands/Le Havre 35/-, 1200 stdfl Kotka/Calais 35/- 36/-, 17/2000 Wiborgs/Alexandria,

balks & D.B.B. 51/-, 18/1900 std. D.B.B. Syd-Finland/Delagoa Bay 80/-, 12/1600 std. Riga/Grangemouth 26/-, 875/945 Sundsvall & Gefle/Boulogne 31/ 32/-.

Hvidehav- & Canada-Noteringerne uforandrede.

## KUL, KOKS ETC.

For 2/2500 Tonnere Østkysten eller Skotland til god dansk Havn har Raten i lang Tid været ca. 5/6 5/-. Nu indikeres helt ned til 4/7½, og 4/9 4/10½ er der sluttet til. Danzig og Rotterdam Noteringerne for Kul er ikke et Haar bedre og Koks London/København 7/- 7/3, Hull/København 7/-.

## COASTING &amp; BAY

er ligeledes »slow«. De deciderede Coasters lægger op »en masse«.

## MIDDELHAVET.

For smaa og mellemstore Baade kan Raten maaske presses en 3d. à 6d. op, hvorimod store Baade maa tage, hvad der bydes eller lade være. De nominelle Noteringer fra Wales/E.C. og Rotterdam er ca. 11/- Barcelona, 7/6 7/3 Algier, 7/6 8/- Marseille, 7/- 8/6 Genua, 8/9 9/6 Sicilien, 9/- 9/3 Alexandria, 7/9 Øerne/Dakar. Danzig/Marseille betaler ca. 9/-, Genua 8/6 9/-. Venedig 10/- 10/6, Bordeaux 7/-.

I de hjemgaaende Noteringer for Erts og Fosfat. Esparto etc. ser der ikke ud til at kunne komme Forandringer. Frugten noteres i ca. 22/- op til 100,000 cbf. 20/6 21/- op til 140,000 cbf., og Jordnødder fra Vestafrika er lidt fastere. Gambia/B-H. range saaledes 25/-, Dunkirk 26/- U.K. 27/-, Marseille 28/-.

Rapporterne fra Donau lyder meget mistrøstige. Fulde Ladninger noteres saa godt som ikke; parcels til Kontinentet gaar til 10/9 12/-, og selv disse Rater kan ikke fylde de allerede anlagte Dampere.

## NORD-AMERIKA-GULFEN-CANADA.

Kul Wales/Forth-Montral sluttet fra 6/- op til 6/9, Nordstaterne 7/- 7/3, men der er faa Laster og Cement, Kainit, Porcelænsjord og hvad andet der nu plejer at være, forekommer ogsaa meget sparsomt.

I Korn gøres som sagt intet fra Montreal og St. John; Nordstaterne eller Gulfen har heller ingen »fresh business«. I det hele taget er Nordamerika og

## FORHØJELSE AF FRANSKE TONNAGEAFGIFTER

Den franske Regering har forhøjet de Tonnageafgifter, der erlægges i alle franske og algerske Havne betydeligt. Taksterne er som følger:—

### Tonnageafgifter.

Skibe, der kommer fra eller er bestemte til Havne udenfor Europa, indgaaende 1 Fr. pr. n.R.T. og udgaaende ligeledes 1 Fr. pr. n.R.T.

For Skibe, der gaar i europæisk Fart, er Afgiften 0,50 Fr. saavel ind- som udgaaende.

Dampere, der gaar i fast Fart med Fartplan og bestemte Afsejlingsdage, og for hvilke Rejsen begynder i Frankrig eller i et fremmed Land, faar følgende Nedsættelser:

30 pCt. naar de er i regelmæssigt Fart med mindst en Tur maanedlig.	
40 pCt. med mindst to Ture maanedlig.	
50 pCt. — tre — —	
60 pCt. — fire — —	
70 pCt. — over — —	

**Undtagelser.** Dampere, der ankommer i Ballast og ikke foretager nogen Handelsoperation, samt Dampere, der ankommer i Ballast og laster for Udgaaende er undtagne.

### Vareafgifter.

Foruden de ovennævnte Afgifter, der betales af netto Register-Tonnagen, betaler Skibe, som ankommer fra eller er bestemte til Havne udenfor Europa en Afgift pr. hver ti Tons. eller Brøkdelen deraf, af Varer:

	1. Kategori Frcs.	2. Kategori Frcs.
Lossede .....	27.50	13.75
Lastede .....	10.00	5.00
Til og fra europæiske Havne:		
Lossede .....	13.75	7.00
Lastede .....	5.00	2.50

Første Kategori omfatter alle Varer, som ikke er omtalt i den anden, som omfatter følgende Varer: Tømmerstokke, forskellige Slags Træ, Pit-Props, Sand, Sten, Mursten, Kakler, Fosfat, Kul, Koks, Briketter, Svolkis, Jernerts, Beg, gl. Jern, Brændselolie og Cement etc.

### Passagerafgifter.

For hver Passager, som indskibes eller landsættes, beregnes Afgift som følger:

Passagerer, der ankommer fra Havne udenfor Europa, eller som forlader Europa:

50 Frcs. for hver Passager paa Luksusklasse	
30 - — — — 1. Klasse	
20 - — — — 2. —	
10 - — — — 3. —	
5 - — — — Emigrant	

(Fragtmarkedet fortsat.)

Gulven gennemgaaende meget sløje. Cuba betaler de snart traditionelle 16/6 til U.K. og San Domingo 19/19/6.

### SYD-AMERIKA.

Wales/Montevideo er gaaet til under 10/-, nøjagtig 9/10½, og denne Rate betegner en Rekord, som vi forhaabentlig aldrig mere skal se. Paa Grund af Manglen paa Laster, for en Gangs Skyld ikke Fragten, maa Tonnagen gaa ud i Ballast, NB. hvis den endelig maa ud at sejle. Hjemgaaende betaler en Smule bedre for prompte Baade, f. Eks.: 5500 T. pt. Rosario/U.K. B/H 25/-. 7700 T. pt. Santa Fé/A-R. 24/6. 5200 T. pt. Santa Fé/U.K. B/H 25/6. Andre Slutninger er bl. a. 11,500 T. pt. B.Blanca/A-H. 20/- 5. Maj/5. Juni. 7300 T. San Lorenzo/A-H. 22/9 7/21 Maj. 6300 T. San Adriatic 25/- 10/31. Maj.

Passagerer paa inter-europæiske Ruter, landsatte eller indskibede:

25 Frcs. pr. Passager paa Luksusklasse	
15 - - - - 1. Klasse	
10 - - - - 2. og 3. Klasse	
5 - - - - Emigrant	

Passagerer, der ankommer fra eller afaar til de britiske Øer, Kanal Øerne, Belgien, Holland, Spanien, Portugal, Italien, Tunis og Marokko:

10 Frcs. pr. Passager paa Luksusklasse	
5 - - - - 1., 2. og 3. Klasse	
2,50 - - - - Emigrant	

### Afgifter paa Kvæg.

Hvert Stykke Kvæg, Hest, Æsel, Muldyr betragtes som lig med 1 Ton. Smaakvæg (Faar etc.) lig med ¼ Ton.

**Undtagelser:** Passager-Bagage, Forsyninger, Bunkers, Brændselolie til Skibsbrug er undtagne.

For at vise hvilken betydelig Stigning disse Tonnageafgifter rummer, anføres følgende Eksempler: En Damper paa 3,000 N.R.T., der ankommer fra Madras og medfører en Ladning af 7,000 Tons Palmekærner i Sække, skal betale:

Tonnageafgift .....	3,000 Frcs.
7,000 Tons Varer à 27.50 Frcs.	
pr. 10 Tons .....	19,250 -
Ialt.. 22,250 Frcs.	

medens denne Damper tidligere betalte for 3,000 n.R.T. à 3.00 Frcs. pr. Ton: 9,000 Frcs.

En Damper paa 2,000 n R.T. ankommer med 5,000 Tons Kul fra U.K. og betaler:

Tonnageafgift .....	1,000 Frcs.
5,000 Tons Varer à 7,00 Frcs.	
pr. 10 Tons .....	3,500 -
Ialt.. 4,500 Frcs.	

medens den tidligere betalte for 2,000 n.R.T. à Fr. 1,50 p. Ton 3,000 Frcs.

### FORHYRING AF SØFOLK I DANSKE HAVNE

Dansk Dampskibsrederiforening har fra Sømændenes Forbund modtaget følgende Skrivelse dateret den 17. Marts:

Ved Nærværende undlader vi ikke at meddele Dem, at en Ur-Afstemning indenfor vor Forening har besluttet at ophæve den nugældende Ordning med Hensyn til Hyre-anvisningen.

*Fra og med medio Maj* vil vore Medlemmer, i Stedet for som tidligere er henvende sig til vor Anvisning, stille paa Forhyringskontorerne og derigennem søge deres Hyre, saaledes at forstaa, at vore Medlemmer ikke mere har Pligt til gennem vor Anvisning at vente paa Tørn iflg. vore statsanerkendte Arbejdsanvisningsregler, som gik ud paa, at den Mand, der havde gaaet arbejdsløs længst, først skulde anvises Hyre. Nærmere angivet Dato skal senere blive meddelt.

### ØSTEN.

Foruden nævnte 5000 Tonner à 37/6 er der sluttet: 6000 T. Vestaustralien/Cape Town/Durban range 26/3 en, 27/- to Lossepladser, Maj/Juni. 9500 T. Sydaustralien/Middelhavet U.K.Cont., 34/6 35/3 36/- 1/2/3 Lossepladser, Maj. 6000 T. Vestaustralien/Middelhavet/U.K.Cont. 36/3 Juni. 9200 T. Vestaustralien/Middelhavet/U.K.Cont. 35/-, Juni. Madras/Middelhavet er gjort 27/-, Vladivostock, Basis R/H 28/3; Parcels Dalny/U.K.Cont. 27/6 Juni/Julii.

### TIME-CHARTER.

5000 T. trip across \$1.75. 6000 T. en Rundrejse transatlantisk Fart, Lev. & Tilbagelev. Staterne \$1. 2500 T. 8 Mdr. Canada Trade \$1.72½. 2850 T. 12 Mdr. West Indies \$1.72½. 2050 T. Rundrejse West Indies \$1.80. 3200 Rundrejse West Indies \$1.30 2550 T. Rundrejse West Indies \$1.75.

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## LUFTFARTS-SUBVENTION

Det har været dette Lands Stolthed, at dets Transportvæsen ikke er blevet støttet af Staten, d. v. s. af Skattheyderne. Handelsflaaden blev i sin Tid opbygget ved private Personers Geni, og selv da Omskiftningen fra Sejl til Damp kom, en Forandring, der kostede mange Penge, var der ingen, som havde Dristighed nok til at forlange, at Parlamentet skulde bevilge Penge til Støtte under den bekostelige Udviklingsperiode. Da Jernbanerne indførtes, ydede Parlamentet ingen Støtte til Selskaberne, men opmuntrede endog Landejendomsbesidderne til at modsætte sig »Jernhestens« Fremtrængen. Da Udviklingen af Motoren skaffede Automobile og Motor-Lastvogne Indpas paa de offentlige Landeveje, vilde Parlamentet ikke yde anden Hjælp end at afskaffe det røde Flag. Og da først den nye Industri var i fuld Gang, skyndte det sig at vedtage Love, hvorved der paalagdes den store Afgifter under Paaberaabelse af, at Motorkøretøjerne selv skulde betale for Vedligeholdelsen af Vejene.

Da »Luftens Erobring«, som man kalder det, fandt Sted, rejstes der straks Krav om, at Skattheyderne skulde bidrage med store Summer gennem Subsidier vedtagne af Parlamentet til Udviklingen af Aeroplanet og Luftskibet. Disse Krav stilledes ikke i ét Land alene, men i alle Lande med det Resultat, at der ikke er nogen Luftart i Verden, naar undtages én af mindre Betydning, der hviler paa en økonomisk Basis. De opretholdes ellers alle paa Skattheydernes Bekostning, og det samlede Beløb, der i Subvention betales til Luftfarten i de forskellige Lande, andrager nu en meget stor Sum. Subventionen er desuden en yderligere Byrde paa de ældre længst etablerede Transportmidler, og Konkurrencen mellem disse og Luftfartsselskaberne hviler følgelig paa et partisk Grundlag. Hvis der var noget Haab om, at enten Luftskibet eller Flyvemaskinen i Løbet af nogle faa Aar vilde kunne drives uden Støtte, kunde der maaske være nogen Undskyldning for den Politik, som nu føres. Men der er ikke Udsigt til noget saadant. End ikke den mest entusiastiske Tilhænger af Fremtidens Lufttransport kan garantere for, at noget Luftfartsselskab i Løbet af fem eller ti Aar vil kunne drive Luftfart med Flyvemaskiner eller Luftskibe, saaledes at de betaler sig. Aeroplanet er et Luksus-Transportmiddel, og hvorfor skal andre Transportmidler tvinges til at støtte det? Med Hensyn til Luftskibet kan man sige det samme, og det kan yderligere siges, at mange Eksperter er af den Anskuelse, at de uhyre Luftfartøjer, der nu bygges, aldrig vil kunne modstaa Naturkræfterne, de voldsomme Storme, pludselige Temperaturforandringer og elektriske Storme.

*The Shipping World* for den 11/4 1927.

## EKSSPORT TIL SKANDINAVIEN

Et Spørgsmaal, som har vakt megen Opmærksomhed ikke alene i Sydwaales, men i alle britiske Kuldistrikter, er Nedgangen i vor Eksport til Norge, Sverige og Danmark. I denne Forbindelse offentliggør vor Kollega, *Western Mail* et interessant Interview med Mr. Smith-Petersen, der lige er vendt tilbage fra en Forretningsrejse til Skandinavien. Han beretter, at de importerede polske Kuls Overvægt over de britiske er slaaende, idet den samlede Import af polske Kul andrager over 7 Millioner Tons om Aaret. Hovedgrunden til Nedgangen i den britiske Eksport til Skandinavien er utvivlsomt Kulstrejken i 1926, da Storbritannien blev tvunget til at standse Forsyningen af dets indtil da gode Kunder. De polske Kul tog de

britiskes Plads, og da Kvaliteten ikke er langt ringere end de britiskes og c.i.f. Prisen er 2/6 lavere pr. Ton som Følge af den kortere Sørejse og de lavere Lastpriser, kan man ikke forbavses over, at det er vanskeligt at generobre Markedet. Mr. Smith-Petersen fremhæver, at Nedgangen i Kulladningernes Antal ogsaa paavirker Tømmerhandelen meget alvorligt. Tidligere kunde britiske Redere, der drev Fart paa skandinaviske Havne, regne med Fragtfortjeneste i begge Retninger, paa Kul ud og paa Tømmer hjem. Men den Kendsgerning, at Turen hjem ofte maa dække Udgifterne ved en Ballastrejse til Lastepladsen, stiller de britiske Redere meget vanskeligt, naar de udbyder deres Tonnage i et Marked, hvor Konkurrencen er overordentlig skarp. I Interviewet berørtes endnu et Punkt, de paastaede forældede Metoder, der anvendes i engelske Kulhavne samt disses Mangel paa moderne Udstyr. »Vi har de bedste Kul i Verden, og dog slaar vi dette glimrende Produkt fuldstændig i Stykker ved Afskibningen. Udlændingen faar derfor en Vare fra os, der er den samme Vare paa Produktionsstedet langt underlegen.« Som Støtte for denne Kritik blev det fremhævet, at ved de Metoder, der anvendtes ved Afskibning af Kul i kontinentale og i amerikanske Havne, bevaredes Kullene i deres oprindelige Tilstand, og sidst men ikke mindst, at Skibene dér betjentes langt hurtigere. Dette er en meget alvorlig Anklage, men vi tror ikke, at Forholdene nu er saa daarlige, som de har været, og de vil blive yderligere forbedrede, naar de Arbejder, der er i Gang i nogle af vore Kulhavne, er tilendebragte.

*The Siren and Shipping* for den 11/4 1928.

## KAN DER SKAFFES LAST TIL NYBYGNINGERNE?

Aaret, som er gaet har bragt liden Forandring i Stillingen indenfor den hollandske Skibsfartsverden. Stillingen i 1927 var i det store og hele saaledes, at der blev sejlet til Fragter, som laa paa samme Niveau som før Krigen, medens Driftsudgifterne — med Undtagelse af Kul — ikke gik ned og saaledes er betydelig højere end i 1914. Hvor lidet tilfredsstillende hele Stillingen er, ses vel bedst ved Tilbagegangen i sidste Halvaar 1927 og i de første Maaneder af 1928, som i Almindelighed har været alt andet end opmuntrende og som har vist, at de beskedne Forventninger, som man havde stillet til Aaret 1927 ikke er gaet i Oplydelse.

I det store og hele er der ikke nogen Grund til at se optimistisk paa Fremtiden.

Kan man saaledes ikke forudsige nogen almindelig Opblomstring eller Udvidelse af Verdenshandelen, saa er der paa den anden Side desto større Grund til med Bekymring at iagttage den Forøgelse af Verdensflaaden, som i det foregaende Aar er blevet fortsat med fordoblet Kraft. I 1927 løb 802 Skibe paa tilsammen 2,285,679 Tons af Stabelen, hvilket er 610,702 Tons mere end i 1926, og i Slutningen af 1927 var der 3,118,721 Tons under Bygning, hvilket er 1,185,694 Tons mere end ultimo 1926. Man kan spørge sig selv, hvor man skal faa Last til alle disse Skibe, og naar man derimod anfører, at dette væsentlig er meget hurtiggaaende moderne indrettede Skibe, som gør det muligt at drive Bedriften saa intensivt og økonomisk, at det vil vise sig at kunne betale sig med de lave Fragter, da spørges der paa den anden Side, hvad der da skal ske med den Overflod af faa Aar ældre og nu paa en Gang ikke længere moderne Tonnage, som endnu i mange Aar ikke vil komme i Betragtning ved Ophugning og som saaledes vil fortsætte at konkurrere ved Transporten af den lille Last som findes.

Den nye Præsident for Chamber of Shipping har

## ISMELDINGER PR. 10. APRIL 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » hell lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Sverige

Västra Kvarken og nordl. Stat 98. Skag 58. Härnö og Aangermanälven 98. Brämö og Alnösundet 56. Sundsvall 3 x. Agö 2 x. Hudiksvall 69. Gävle 39. Skutskär 22. Öregrundsgrepen 87 og 86. Sandhamn-Stockholm og Landsort-Stockholm 11.

## Finland

Björkö Sund, Werkkomatala og Søen W f Björkö 98. Rödhäll-Wiborg samt udfor Rödhäll 68. Kotka 67. Rankö 68. Luppi 08. Hogland 98 og 08. Helsingfors 34. Sveaborg 88. Gråskärsbådarna 58. Porkala 36. Kallbådan 57. Barösundsfjärden 34. Jussarö 56. Hangö Havn 01. Russarö 01 og 24. Hangö W-Fjord 39. Gullkronafjärd 38. Aabo 01. Erstan og Lövsjär 36. Widskärsfjärden og Utö 01. Skiftet 36. Föglö, Led-

sund, Nyhamn, Kobbaklinter og Mariehamn 01. Eckerö og Sälskär 01. Raumo 39 og 11. Mäntyluo 39. Kallö 39. Räfsö 01. Wasklot 68. Storhåsten-Ensten 68. Rönnskärsfarleden og Norrskärsfarleden 68. Jakobstad og Aadö 68. Mässkär 28. Yxpila 68. Tankar 58.

## Estland

Zerel 87 og 12. Filsand, Ristna og Tachkona 01. Odensholm 01 og 11. Pakerort og Surup 01. Nargø 24. Reval 11. Kokskær Landvand 0. Ekholm 90. Stensker 57 og Landvand 8. Narva Red Landvand 8. Pernov 68. Kynø 01 og 56. Paternoster og Raugi 98. Vorms 98 og 01.

## Letland

Michaelsturm 22. Domesnæs Landvand 7 og 47. Mes-saragotsem 24. Riga 01. Haynash Landvand 8.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Søndre Værft sættes i Mandags et Dieselmotor-Tankskib i Vandet. Skibet er Værftets Byggenummer 187 og er bygget til Skibsleder A. P. Møller's Selskaber, A/S Dampskibsselskabet Svendborg, Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København.

Skibet bygges til British Lloyds Klasse 100.A.1.+ . Dets Hoveddimensioner er følgende: 466' 0" × 61' 6" × 36' 3" og Bæreevnen er ca. 12,250 Tons d.w. Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle ca. 3500 I.H.K. Søsætningen, der overværedes af Repræsentanter for Rederierne og Værftet, forløb i alle Maader smukt og Skibet, som blev døbt af Rederens Datter, Frk. Sally Anne Møller, fik Navnet »Marie Mærsk«.

## Kapsejladsen over Oceanet

I Slutningen af denne Maaned vil man antagelig have Resultatet paa den Kapsejlad over 15,000 miles, som sejles af de to svenske 4-mastede Barke »C. P. Pedersen« og »Beatrice«, og den finske 4-mastede Bark »Herzogin Cecilie«. De to sidstnævnte afgik samme Dag, den 19. Januar fra Port Lincoln i Australien til Falmouth f. O. Det finske Skib blev bygget i 1902 som Skoleskib for Norddeutscher Lloyd og er paa 2,584 netto Registertons, medens »Beatrice«, der er bygget i 1881 er paa 1923 netto Registertons. »C. P. Pedersen« er bygget i 1891 og er paa 2142 brutto Registertons. Dagen før dens to Konkurrenter afgik fra Port Lincoln, afsejlede den fra Sydney, og den var saaledes et Døgn og 1000 Kvartmil forud. »Herzogin Cecilie« blev den 24. Februar rapporteret som værende øst for Falklandsøerne paa 51° 25' s. B. 46° 0' v. L. Det havde saaledes den Gang passeret Cap Horn og havde brugt 36 Dage til den nævnte Position.

»C. P. Pedersen« er den 1. April blevet rapporteret som værende paa 2° 45' n. B. og 30° 30' v. L., hvilket er om-

trent 700 miles nord-nordvest for Pernambuco, og Skibet havde da endnu ca. 3500 miles at tilbagelægge.

## »Gertrud Rask« havareret

Fra Føreren paa »Gertrud Rask« er der til Grønlands Styrelse indløbet Telegram om, at Skibet, der afsejlede fra Julianehaab den 11. April, 45 Sømil fra Hollænderøen ved Julianehaab har brækket Skruaekslen paa samme Maade som i Fjor. Skibet fortsætter Hjemrejsen for Sejl.

Uheldet i Fjor skete omtrent paa samme Sted, og »Gertrud Rask« var den Gang 14 Dage om at naa København ved Hjælp af Sejlene.

## SKIBSFARTEN PAA ONEGA, MESEN OG PETCHORA I 1927

Antallet af Skibe, som i 1927 afgik med Last fra Onega, Mesen og Petchora, beløb sig til 73, fordelt paa følgende Maade:

	Onega:		Mesen:		Petchora:	
		N.R.T.		N.R.T.		N.R.T.
Norske	27	med 30,070	26	med 19,967	4	med 3,355
Hollandske	5	— 9,073				
Tyske	4	— 5,082	1	— 798		
Russiske	3	— 208				
Svenske	1	— 860				
Engelske	1	— 1,243				
Franske	1	— 2,534				

Eksporten til Udlandet, der udelukkende bestod af Savvarer, androg fra Onega ca. 102,000 Tons til en Værdi af ca. Rbl. 3,000,000, fra Mesen ca. 48,500 Tons til en Værdi af ca. Rbl. 1,500,000 og fra Petchora ca. 5,500 Tons til en Værdi af ca. 115,000.

Importen til Onega bestod af 335 Tons Kul og Koks til en Værdi af Rbl. 2660. Til Mesen og Petchora fandt ingen Import Sted.

nylig, som en Trøst, anført i sin af Optimisme prægede Tale, at den nye Tonnage som er kommet i Fart i Løbet af de sidste 20 Aar akkurat opvejer de Tab som Verdensflaaden har lidt i samme Tidsrum ved Forlis og Ophugning af Skibe. Det er imidlertid ikke helt rigtigt. I 1920 var der 53,904,688 Tons Damp- og Motorskibe og i 1927 63,267,302 Tons. Den er saaledes i hvert Fald øget med næsten 10 Millioner Tons, hvilket Tal ogsaa stemmer naar man trækker Totaltallet for Forlis fra Totaltonnagen som er under Nybygning. Og selv om man tager Hensyn til Nedgangen af 1,483,769 Tons som Sejlskibstonnagen har undergaaet i disse Aar, bliver Forøgelsen meget betydelig.

Med Realiteten af en hurtigt voksende Verdensflaade for Øje, af en Verdenshandel, som næppe tiltager, af trykkende Skatter og høje Driftsudgifter, kan man ikke komme bort fra Følelsen af, at vi endnu gaar vanskelige Tider i Møde. Ved tidligere Lejligheder er der udtalt Tvivl om, at man er paa den rette Vej ved stadig Bygning af mere hurtiggaaende og kostbare Skibe for den almindelige Liniefart. I disse Dage er der fra kompetent tysk Side udtalt, at de hurtiggaaende Lastskibe truer med at føre hele Fragtfarten paa Vildspor.

Formand for Hollands Rederforening J. B. v. Houwen v. Oordt.



## HAVNE- OG BROTAKSTERNE I FREDERICIA

I Havne- og Brotaksten for Fredericia Havn er der med Approbation af Ministeriet for offentlige Arbejder af 23. Februar 1928 foretaget nedenstaaende Ændringer med Gyldighed fra 1. April 1928:

I Afsnit I A 2 (Delvis Fritagelse for Skibsafgift) tilføjes som Punkt d.:

»Skibe fra Amerika, Asien, Australien og Afrika samt Skibe fra Sortehavet betaler, naar de lossere Ladning af ensartet Beskaffenhed eller Ladning bestaaende af Korn og Foderstoffer eller Kul og Koks eller foranførte Ladninger i Forbindelse med Mel, Træ og Frugter, kun Skibsafgift for Indgaaende med

et Tillæg af 20 Øre pr. losset Vægtton. Dette Tillæg maa dog i intet Tilfælde udgøre mere end fuld Skibsafgift for Udgaende.

Ved ensartede Varer forstaaes f. Eks. forskellige Slags Frø til Oliepresning, forskellige Arter Gødningsstoffer, Olier og Foderstoffer.«

## OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne viste denne Uge nogen Nedgang idet de den 17. ds. viste 41 oplagte Dampere med en samlet Bruttotonnage af 62,820 Tons, hvortil svarede 101,591 Tons d.w. Den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal 45 Dampere, 70,639 Bruttotons og 114,026 Tons d.w.

## POSITIONSLISTE PR. 16. APRIL 1928

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Danzig 9.4.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, henligger i Kbhvn.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Shanghai 14.4. til Moji.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Marseille 16.4. til Genua.  
s.s. *Amalienborg*, Møllerup, afg. Pensacola 13.4.  
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. St. Thomas 12.4. til Panama Kanal.  
s.s. *Anneberg* afg. Greenock 13.4. til Newcastle.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Helsingør 6.4. til Buenos Aires.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rosario 4.4.  
s.s. *Arkansas*, Henriksen, i Dok i Kiel siden 5.4.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Shanghai 14.4.  
s.s. *Askø*, Petersen, ank. Newcastle 13.4.  
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Kobe 13.4.  
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Trondhjem 14.4.  
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Yokohama 24.3.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Middelfart 14.4.  
s.s. *Bellona*, Christensen, i Dok i Helsingør siden 4.4.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Dok i Kbhvn. siden 10.4.  
s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Virvev 12.4. til Rotterdam.  
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Burriana 12.4.  
s.s. *Bjarke* oplagt.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Bolivia*, Olsen, ank. P. Albani 12.4.  
s.s. *Bornholm*, Nielsen, afg. Genua 14.4.  
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 14.4.  
s.s. *Botnia*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.  
s.s. *Bottenhave*, Vaaben Hansen, oplagt.  
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Kbhvn. 6.4.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Perim 14.4.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Gdynia 9.4.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Antwerpen 15.4.  
s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. New York 12.4.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, pass. Rio 13.4. p. R. t. La Plata.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Mauritzen, pass. Azorerne 14.4. pr. R. t. Hamburg.  
m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Cape Race 11.4. p. R. t. Nyborg.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Svendborg 14.4.  
s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Penarth 2.4. til Dakar.  
s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Ayr 5.4. til Livorno.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London Ruten.  
s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Swansea 2.4.  
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Danzig 14.4.  
s.s. *Danevirke*, Stage, oplagt.  
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Hamburg 4.4.  
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Rotterdam 8.4.  
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 15.4.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
s.s. *Dronning Maud*, Block, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Kbhvn. 16.4. til Odense.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, pass. Ushant 13.4. p. R. t. Kbhvn.

s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Königsberg 16.4.  
s.s. *Ella*, Nielsen, afg. Hamborg 16.4. til Kbhvn.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Danzig 15.4.  
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Bristol 4.4.  
s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Civitavecchia 31.3.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Kbhvn. 14.4.  
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Bahia 4.4.  
s.s. *Estonia*, Rasmussen, ank. Danzig 11.4.  
s.s. *Expres*, Bager, Kbhvn.-Randers Ruten.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfyønske m. fl. Pladser.  
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Colombo 12.4. til Suez.  
s.s. *Fanø*, Michelsen, oplagt.  
s.s. *Feddy*, Mathiasen, oplagt.  
s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Fiona*, Posselt, i Rute fart Kbhvn. og sønderjydske Pladser.  
m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Middelbrough 16.4.  
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Florida*, Holm, i Dok i Kiel siden 5.4.  
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Åbo 13.4.  
s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Caibarrin 13.4.  
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 13.4. til Kbhvn.  
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. New Orleans 10.4.  
s.s. *Frigga*, Jensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Petersen, i Timecharter paa U.S.A.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Norfolk Va. 3.4. til Danmark.  
s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Norfolk 9.4.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 15.4.  
s.s. *Halvdan*, Ørbeck, afg. Havre 15.4. til Dunkirk.  
s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. New York 7.4.  
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Barry Dock 4.4.  
s.s. *Hans Tavsén*, Christensen, i Dok i Frederikshavn siden d. 25.3.  
s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 14.4. til Kbhvn.  
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 14.4.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 13.4.  
s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Danzig 15.4.  
s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Irland*, Petersen, ank. London 9.4.  
m.s. *Indien*, Heisterberg, ank. Antwerp 14.4.  
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Bathurst 10.4. til Caronte.  
s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Swansea 16.4. til Barletta.  
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Baltimore 12.4. til St. John N.B.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17. April 1928.

London	18,20	Madrid	62,85
New York	373,00	Amsterdam	150,65
Berlin	89,25	Stockholm	100,20
Paris	14,80	Oslo	99,90
Antwerpen	52,20*)	Helsingfors	9,42
Zürich	72,00	Prag	11,10
Rom	19,80	Wien	52,60

\*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## ASSENS

## ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELØR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## HADERSLEV

## J. C. HANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
HADERSLEV

Agent for:  
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København  
Lloyds Sub Agent  
Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Mallsand"

## HOBRO

## CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

## HOLBÆK

## JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

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

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

## KOLDING

## A. G JØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010 OG 1011

## KORSØR

## P. JØRGENSEN &amp; CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

## KØBENHAVN

## ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder  
Dampskibs- og Havariagent  
Befragtningsforretning

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Dunston 13.4. til St. Vincent.  
m.s. *Java*, Hjernum, pass. Gibraltar 14.4. p. R. t. Dunkirk.  
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
s.s. *Jolantha*, Petersen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Kbhvn. 16.4.  
s.s. *Jungshoved*, Clausen, pass. Dungeness 15.4.  
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Progreso 11.4. til Vera Cruz.  
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, afg. Malacca 16.4. til Singapore.  
m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 15.4.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
s.s. *Katholm*, Petersen, i Dok i Helsingør siden 8.4.  
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Burntisland 11.4. til St. Lawrence Floden.  
s.s. *Kina*, Madsen, ank. Kbhvn. 28.3.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, pass. Gibraltar 15.4. p. R. t. Antwerpen.  
s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Rieme 16.4. til Antwerpen.  
s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Dok i Helsingør siden 27.3.  
s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Limerick 13.4.  
m.s. *København*, Andersen, pass. Lands End 28.3. p. R. t. Buenos Aires.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Sønderborg 14.4.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. New York 8.4.  
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 6.4.  
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Dok i Kbhvn. siden 4.4.  
s.s. *Lise*, Hansen, ank. London 13.4.  
s.s. *Lithuania*, Skjoldam, ank. New York 14.4.  
s.s. *London*, Caspersen, afg. Rouen 12.4. til Port Talbot.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Santos 14.4. til Rio.

## KØBENHAVN

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
HOLM & WONSILD  
Telegram-Adr.: "Holmaild"  
Amaliegade 38

## KORSØR

## NØRRESUNDBY

## N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER  
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## KØBENHAVN

## SVENDBORG

## ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder  
Dampskibs- og Havariagent  
Befragtningsforretning

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

Dampskibsagent.  
Speditions- og Toldklarings-Forretning.  
Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.

**DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS-  
OG ISOLATIONSFORRETNING**

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%,

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder. Scott's og Watkins'

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaende Ruter til de vigtigste Havne paa Jorden

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Riga 13.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Maine*, Nielsen, afg. St. John N.B. 4.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Maja*, Bastholm, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Port Said 11.4. p. R. t. Penang.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Barcelona 15.4.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. London 13.4. til Cardiff.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Tyne 13.4.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Helsingør 15.3.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, pass. Madeira 7.4. p. R. t. til La Plata.  
 m.s. *Meonia*, Topp, pass. Aden 9.4. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Andersen, afg. Palermo 15.4. til Tarragona.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *Natal*, Riddersborg, ank. Nakskov 12.3.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Nevada*, Andersen, afg. Madeira 12.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Kbhvn. 25.3.

**O**

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Oluf Bager*, Arel, ank. Cobro 16.4.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Buenos Aires 4.4.  
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Tarafa 10.4. til New York.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Halifax 14.4. til New York.

**P**

m.s. *Panama*, Væring, afg. San Francisco 3.4. til Panama Kanalen.  
 s.s. *Parana*, Broner, ank. Helsingør 6.4.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Danzig 9.4.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfelt, afg. Houston 13.4. til New Orleans.  
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Rotterdam 4.4.  
 s.s. *Phønix*, Rutefart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Tynen 15.4.  
 s.s. *Polonia*, Christensen, ank. Monte Carlo 14.4.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Trondhjem 13.4. til Grimsby.

**R**

s.s. *Rhone*, Emdal, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Kbhvn. 16.4.  
 s.s. *Rosenborg*, Jens, afg. København 15.4.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

**S**

 s.s. *Saga*, Falk, afg. Antwerpen 16.4. til Kbhvn.

s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Fredericia 15.4. til Tyne.  
 s.s. *Seine*, Belec, afg. Danzig 16.4. til Reval.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. La Pallice 14.4. til Algiers.  
 m.s. *Siem*, Frandsen, ank. Oslo 15.4.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Sønderborg 14.4.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 6.4.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Danzig 15.4.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Port Talbot 14.4.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Algiers 15.4.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Nykøbing F. 15.4.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Stettin 2.4.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Dok i Frederikshavn fra 28.3.  
 s.s. *Stesvig*, Hansen, ank. Ceuta 12.4.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, afg. Ballangen 11.4.  
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 5.4.  
 s.s. *Stegelborg*, Harming, ank. Königsberg 11.4.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Kbhvn. 12.4.  
 s.s. *Spanholm*, Petersen, afg. Swansea 11.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Stettin 16.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Philadelphia 14.4.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. New York 9.4.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

**T**

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Nakskov 14.4.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 7.4.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Greaser 13.4. til Boston.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Dok i Kbhvn. siden 14.4.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Riga 16.4.  
 s.s. *Tjaldur*, Hansen, i Rutefart Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Odense 16.4. til Aalborg.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Seattle 14.4.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Kbhvn. 15.4. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Lissabon 15.4. til Oporto.

**U**

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 9.4. til Manchester.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 14.4. til Bordeaux.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 9.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Uraniensborg*, Hansen, afg. San Francisco 12.4.

**V**

s.s. *Vega*, Holm, afg. Blyth 4.4. til Aguadilla.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 15.4. til Struer.  
 s.s. *Venus*, Nielsen, pass. Guadeloupe 15.4. p. R. t. La Guaira.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Oslo 15.4.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Philadelphia 13.4.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 16.4.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-London Ruten.

**W**

 s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 14.4.

**Y**

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens og Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Aggerholm, Aarhus-Hamburg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Rotterdam 14.4.

**POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 16. APRIL 1928**

3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Newlynn 28.3.  
 3/m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Trelleborg 2.4.  
 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Plymouth 10.4. til Porsgrund.  
 3/m. Sk. *Hertha*, Olsen, ank. Klagshamn 14.4.  
 3/m. Sk. *Meta*, Christoffersen, ank. Plymouth 14.4.

3/m. Sk. *Nordtrafik*, Friis, ank. Oporto 12.4.  
 3/m. Sk. *Ørnen*, Jensen, afg. Halden 13.4. til Totnes Quay.  
 3/m. Sk. *Norden*, Olsen, ank. Gøteborg 3.4.  
 3/m. Sk. *Solon*, Sørensen, ank. Drammen 7.4.  
 3/m. Sk. *Vega*, Hansen, afg. Kragerø 14.4. til Treguir.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

 ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer i Bristol Kanalen  
**MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED**  
 DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**  
 Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

**CARDIFF  
 BARRY  
 NEWPORT  
 AVONMOUTH**

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26-KØBENHAVN K.

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

SKIBSMÆGLERE-HAVARI AGENTER-SKIBSHANDLERE-STEVEDORERS  
 Agenter for: Nordisk Skibsrederforening  
 Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld  
 Danske Sejskibsrederiers Protection Club  
 CAES DO SODRÉ, 8, **LISSABON** TELGR.: »KNUDSEN«

**PEDRO NIELSEN**

Skibsmægler og Befragter  
 VALENCIA (COLON 64)  
 Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: **PENIELSEN**. Coder: Watkins 1881  
 og Till, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Boe Code.

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. Cham-  
 bers,  
 Exchange Street . . Sheffield

**JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.**

SKIBSMÆGLERE  
 Direktører: John N. 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

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER  
 Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:  
 Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148  
**BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST**  
 Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
 Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »NESEVO«.  
 Telf. Central 1504.

**J. ANDERSEN & CO.  
 CONTRACTORS**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN  
 TELEGRAPHICADD.: JACSONS

**STRANDVEJENS DAMPVASKERI**

KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
 med Dags Varsel.

**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

**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

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Telf. Helrup 1619  
 Værkf. Dannisøe  
 Øbro 4198  
 Kirsteinsgade 7.

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning  
 og Rustbankning

Telefon  
 Kontor 8712  
 —  
 Amaliegade 41.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-  
 rensnings- & Rustbankningsmaskine**

**Brug** Kedelrensningsbriketten **RENZO**,  
 er syrefri og renser ufejlbarlig.

**Benyt** vore Specialolier:

H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af  
 Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.

H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til  
 Paasmøring af Hoveddæk og Mel-  
 lemdæk.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDEMLANDSKE DEPOTER OG ENGLISKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

### FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	»Lambart«
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.....	»Lambarte«
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	
Methil, 82, East High Street.....	»Lambarte«
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

## DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af  
PETROLEUM, BENZIN  
OG BRÆNDELSOLIE

**D.D.P.A.**  
\* \* \*  
VAREMÆRKE

## AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALEK:  
NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

\*

SKIBSMÆGLERE &  
KULEKSPORTØRER

\*

BUNKERKUL I  
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

## 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.

AGENTS: THE MARITIME AGENCY LTD.  
AMALIEGADE 35, COPENHAGEN.

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets egne Tørdokke i Cardiff og Newport er frit for wet-Dock Afgifter  
hvis de læstes i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

### TH. IBSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT  
NYHAVN 35

\*

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

### P. POULSEN

AUT. FORHYRINGAGENT  
TOLDBODGADE 9

\*

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

### IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL &amp; SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

### AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 &amp; 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSBYGGERI

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

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

### KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 6901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Kunstig Træk- og Oliefyringsanlæg  
fra James Howden & Co.

GLASGOW

## AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasse

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

## PENSIONS-FORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETTET AF DANSKE ERHVERVS-  
OG FUNKTIONÆRORGANISATIONERTegner alle Arter af  
PENSIONS-FORSIKRINGAnstalten hæfter for Alderspensioner til et Beløb af  
henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

## DANSKE REDERES ULYKKES-FORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring  
af

Skibsbesætninger

\*

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

\*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 18

FREDAG 27. APRIL 1928

35. AARG

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

### FÆRDSLEN OVER HAVNEN

Som bekendt vedtog Havnebestyrelsen forleden et Forslag om at bygge en halvhøj Bro, i Stedet for den nuværende Langebro, saaledes at Oplukning af Broen for Smaafartøjer undgaas, selvom Havnebestyrelsen ansaa Bygningen af en Tunnel for den mest tilfredsstillende Løsning, men da Københavns Magistrat af økonomiske Grunde ikke kunde gaa med til denne Løsning, vedtog Havnebestyrelsen det ovennævnte Forslag. Magistraten har nu sluttet sig til dette Forslag, som det for Tiden eneste gennemførlige og vil forelægge det i Borgerrepræsentationens førstkommende Møde. Den Plan, der saaledes antagelig vil blive vedtaget, er et Kompromis mellem Højbroen, hvis Ramper vilde naa omtrent til Raadhuspladsen og paa den anden Side langt ud ad Amager Boulevard, og den brede Niveau-Bro, som mange ønsker.

Forslaget vil sikkert møde megen Modstand, naar det forelægges, men dets endelige Vedtagelse er formentlig sikker i Betragtning af, at saavel Havnebestyrelsen som Magistraten er enedes om at indstille det til Vedtagelse, som den for Tiden eneste gennemførlige Løsning.

### SALGET AF »COMMONWEALTH LINE»

Det er for nylig bleven meddelt fra Sydney, at Salget af den australske Statsflaade, »The Australian Commonwealth Line of Steamers«, endelig var gaaet i Orden. Efter hvad der meddeltes fra god Kilde, havde en Gruppe under Ledelse af Lord Kysant købt Linjen. Det er imidlertid endnu ikke lykkedes at faa Meddelelsen officielt bekræftet i London, og Lord Kysant har overfor et Blad udtalt, at han ikke havde faaet Meddelelse om, at hans Tilbud var blevet akcepteret, og han mente, at han, saafremt det var blevet modtaget, vilde være den første, der fik det at vide. Han tilføjede, at hans Tilbud sammen med tre-fire andre var blevet indsendt den 29. Februar, den sidste Dag Tilbud blev modtaget, og var blevet sendt til Australien, hvortil det antagelig var ankommet for kort Tid siden.

Det er bleven sagt, at Købeprisen var 2½ Million Pund Sterling, men dette er sikkert rent Gætteri. Da Skibenes Værdi blev skrevet ned i September 1923, erklærede den australske Premierminister, Mr. Bruce, at der i de første 7 Maaneder af Aaret havde været et samlet Tab paa £ 245,000. Det følgende Aar var Underskuddet £593,000 og i 1926 £595,000. Man regnede imidlertid med, at der aarlig vilde kunne spares £200,000, naar Skibene bemandedes med Sømænd, der arbejdede under de britiske Bestemmelser. Nu truer imidlertid Sekretæren i Victoria Afdelingen af Sømandsforbundet med, at saafremt Linjen sælges ud af Landet, og Skibene kommer under engelsk Skibsfartslov med deraf følgende Indskrænkning af Besætningerne og Nedsættelse af Lønningerne, vil de australske maritime Forbund boycotte Skibene i alle australske Havne. Arbejdsfor-

holdene i Australien er i Sandhed et Problem for Skibsrederne, og det er jo muligt, at den australske Regering, før der slutes nogen endelig Kontrakt om Linjen, maa sikre de nye Ejere mod de Tab, der kunde blive en Følge af de Vanskeligheder, der allerede nu synes at være ved at opstaa.

Lige før Bladet skal trykkes er der indløbet Meddelelse om, at den australske Regering har modtaget Lord Kysants Tilbud og har solgt ham Statsflaadens samtlige Skibe for £ 1,900,000.

Statsflaaden omfatter 3 Sammenslutninger, hvis samlede Flaade bestaar af ialt 64 Damp- og Motorskibe. Disse Sammenslutninger er: Australian Commonwealth Line of Steamers, der har 7 Skibe paa 10—14,000 Tons hver, Australian Steamship Pty Ltd., der har 29 Skibe, deraf enkelte smaa Baade paa 400—1400 Tons, medens de fleste af Resten er paa ca. 5000 Tons, samt endelig Commonwealth & Dominion Line Ltd., der har 28 Skibe paa fra 7000—9000 Tons.

Medens det førstnævnte og sidstnævnte Rederis Skibe hovedsagelig er beskæftiget i australsk Fart, i større Rutefart fra Australien til Amerika og Europa samt Kina, Indien og Japan, er »Australian Steam Proprietary« af Commonwealth-Sammenslutningen mest beskæftiget i Hjemmefart, i australske Farvande og i Kystfart, hvilket ogsaa fremgaar af Størrelsen af de Skibe, der hører under dette Rederi.

### ITALIENSK REDERI-LAANEFOND

Som bekendt har Sverige længe haft et Rederi-Laaneffond, og i andre Lande, bl. a. i Finland og Frankrig er man ligeledes skredet til Oprettelsen af et saadant Fond til Støtte for Rederieringen.

Der er nu ogsaa i Italien Planer fremme om Oprettelsen af et »Istituto di Credito Navale« med Sæde i Rom. Institutet, som tænkes startet med en Kapital af 600 Millioner Lire, skal yde Laan til private nationale Foretagender, som driver Handelsskibsfart, med det Formaal at udvikle Handelsmarinen og Italiens Skibsfartsforbindelse med Udlandet. Det meddeles, at Laanene kan ydes til et Beløb af indtil Halvdelen af den reelle Værdi af de Fartøjer, i hvilke der skal gives Sikkerhed enten gennem Panteforsikring eller mod en speciel Forsikringspolice. Samtidig vil Institutet blive bemyndiget til at udstede Ihændehaberobligationer svarende til Laanenes nominelle Beløb, i hvilken Forbindelse der vil blive givet nærmere Regler, ifølge hvilke Institutet vil blive stillet under Kontrol af Økonomiministeriet og Finansministeriet.

Endelig meddeles det, at der til Gennemførelse af Planen vil blive foretaget de fornødne Ændringer i den italienske Codice di Commercio.

### OPLÆGNINGERNE

Medens Oplægningerne i den foregaaende Uge viste nogen Nedgang, er dette desværre ikke Tilfældet for sidste Uges Vedkommende, idet Nedgan-



gen ikke alene er standset, men der yderligere er en lille Opgang. Ifølge den af Dansk Dampskibsrederiforening den 23. ds. udsendte Opgørelse var der da oplagt ialt 42 Dampere med en samlet Bruttotonnage

af 65,137 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 106,016 Tons.

De tilsvarende Tal for den foregaaende Uge var: 41 Dampere, 62,820 Bruttotons og 101,591 Tons d.w.

## U D D A N N E L S E N T I L S T Y R M A N D

I Tilslutning til den nye Sønæringslov er der udstedt en kgl. Anordning om den Søfart, der kræves for at opnaa Styrmandsbevis og for at kunne indstilles til Styrmandseksamen.

Det fremgaar heaf, at den, der vil erhverve Bevis som Styrmand, skal godtgøre, at han efter det fyldte 15. Aar har faret til Søs og forrettet Sømændstjeneste i mindst 4 Aar, hvoraf mindst 2 Aar i søgaaende Sejlskib; det samme Krav gælder for enhver, der vil indstilles til Styrmandseksamen, dog er her 1½ Aars Tjeneste i søgaaende Sejlskib tilstrækkeligt.

Til den forlangte Fartstid medregnes kun den Søfart, der er foregaaet med Skibe af 20 Tons Brutto eller derover, hovedsagelig over aabent Hav eller langs ubeskyttet Kyst.

Fartstiden skal være effektiv Fartstid; Tjeneste i Skibe under Oplægning eller Ombygning o. lign. og Tjeneste i Fyrskibe medregnes ikke som Søfart. Derimod kan Tjeneste ved Til- eller Afrigning af Sejlskibe medtages ved Beregningen af Fartstiden, naar Til- og Afrigningen sker i umiddelbar Tilslutning til den paagældende Sømands Paa- eller Afmønstring fra Skibet. Saadan Tjeneste kan dog ikke medregnes med mere end ialt 2 Maaneder i den samlede Fartstid med Sejlskibe.

### Sømændstjeneste.

Som Sømændstjeneste anses ordentligvis den almindelige Dækstjeneste, saasom Tjeneste som Dæksdreng, Ungmand, Letmatros, Matros o. s. v. samt for Sejlskibes Vedkommende desuden Tjeneste som Kok, Tømmermand og Sejlmager. Sømændstjeneste i Sejlskibe med Hjælpemaskine regnes lige med Sømændstjeneste i Sejlskibe.

Mindst 9 Maaneder af den forlangte Sømændstjeneste i søgaaende Sejlskibe skal være Tjeneste som Matros. Som Matrostjeneste anses Tjeneste, ved hvilken den paagældende Sømænd har været paamønstreret under Betegnelsen Matros, Baadsmænd eller hvilken som helst anden dansk eller udenlandsk Betegnelse, der tilsigter at angive, at Vedkommende forudsættes at kunne udføre ethvert almindeligt forefaldende Arbejde henhørende til Dækstjenesten. Indtil 5 Maaneder af den forlangte Matrostjeneste kan erstattes af Tjeneste som Letmatros i Sejlskib i oversøisk Fart eller anden lignende Fart.

Tjenestetid som Lærling eller Kadet i søgaaende Skibe under Søværnet anses som Sømændstjeneste i Dampskibe, og Tjeneste som Elev i søgaaende Skoleskibe anses som Sømændstjeneste efter de almindelige Bestemmelser og de nærmere Regler, som Søfartsministeriet fastsætter ved Godkendelse af Undervisningsplanen for Skoleskibet.

## A S I A T I C P R I N C E S F O R L I S

Opgivelsen af alt Haab om at høre yderligere om det praktisk talt nye Furness Withy Motorskib »Asiatic Prince«, der paa en uforklarlig Maade for kort Tid siden forsvandt paa en Rejse mellem Los Angeles og Kobe, betyder et stort Tab for Lloyd's Forsikring. Skibet var paa ca. 6,700 Tons, og skønt Rederen fik Skibet bygget meget billigt i Tyskland, var det dog forsikret for ca. £180,000. Saa godt er det Ry, Furness Withy's Skibe nyder, og saa gode anses Selskabets Skibe for at være, at de fleste Søforsikrings-Selskaber var villige til at løbe Risikoen for et Totalforlis mod en Præmie, der gav dem mindre end en halv Guinea pCt. netto. Ængstelsen for Skibets Sikkerhed kom saa pludseligt, at Reassurance-

præmierne i Løbet af nogle Timer steg overordentlig stærkt, og kun faa havde Lejlighed til at dække sig til en Præmie, der var praktisk acceptabel. Dette er desværre en af Ulemperne ved den traadløse Telegraf set fra et Forretningssynspunkt. Havde »Asiatic Prince« ikke været udrustet med traadløs Telegraf, vilde Ængstelsen være kommet mere gradvis, og Risikoen vilde være bleven fordelt langt mere ved Genforsikring. Furness Withy Selskabet har en stor Flaade og har i udpræget Grad holdt sig fri for Totalforlis, men naar det drejer sig om en saa lav Præmie som i dette Tilfælde, vil det ogsaa kræve en Del Aars Fritagelse for Forsikringsselskaberne for at betale store Erstatninger, før de faar deres Tab opvejet.

## A A R S B E R E T N I N G F R A W I L H . W I L H E L M S E N S R E D E R I E R

Aarsberetningen for Norges største Rederi, *Wilh. Wilhelmsen*, foreligger nu. Der er ialt indsejlet 55,579,878 Kr. Driftsudgifterne andrager 42,313,080 Kr. og Overskudet bliver derefter 13,266,798 Kr. Heraf gaar 6,471,708 Kr. til Afskrivninger paa Skibene, og af Restoverskuddet gaar 53.21 pCt. eller 3,651,961 Kr. til Skatter. Tramp- og Tankskibene har i 1927 transporteret 1,347,650 Tons. Den samlede Lastemængde udgjorde 2,561,667 Tons.

I Aarets Løb er Sæmmenslutningen af »Den Norske Afrika- og Australielinje« og »Norge Mexico Gulf Linjen« gennemført, idet førstnævnte Selskab har overtaget sidstnævntes Aktiver og Passiver. Af nye Skibe er leveret M/S »Taronga« 9750 Tons, M/S »Talleyrand« 9750 Tons og M/S »Temeraire« 9750 Tons. S/S »Yarre« fik Brand i Lasten under Ophold paa Gizo i Stillehavet den 28. December 1927 og maatte landsettes. Skibet er senere kondemneret som totalt Vrag. Flaaden bestod ved Aarsskiftet af 24 Motorskibe og 29

Dampskibe paa tilsammen 457,850 Tons d.w. Under Bygning var samtidigt 7 Motorskibe paa tilsammen ca. 65,000 Tons d.w.

### ISFORHOLDENE I DEN FINSKE BUGT

Generalkonsulatet i Leningrad har sendt Udenrigsministeriet Meddelelse om, at Isen i sammenhængende Masse strækker sig indtil Rotskær. Strækningen Rotskær—Nargen er dækket med svær Drivis. Isens Tykkelse varierer fra 65—75 cm, og betydelige Isskruninger findes spredt over hele den finske Bugt.

Omkring den 15. ds. ventedes den faste Is at være svunden ind til Hogland, i Slutningen af Maaneden til Schepelevfyret.

Med Hensyn til Drivisen forudses det, at denne indtil Slutningen af Maaneden vil byde betydelige Hinduden Isbryderhjælp. Først i Midten af Maj forventes den finske Bugt rensat for Is. dringer for Skibsfarten og næppe vil kunne forceres

## FORHOLDSREGLER MOD MUND- OG KLOVESYGE I CANADA

Det canadiske Veterinærvæsen har nylig udsendt et Cirkulære angaaende Forbud mod Indførsel til Canada af Varer pakket i Hø, Straa o. lign., der skal træde i Stedet for en under 28/10 1924 udstedt Anordning angaaende samme Spørgsmaal.

Den nye Anordning, der fra og med 1. Juni d. A. træder i Stedet for den hidtil gældende, hjemler Forbud mod Indførsel til Canada af Varer, der er pakket i Hø, Straa eller andre Jordprodukter fra andre Lande med Undtagelse af de Forenede Stater, New Zealand og Sydafrika, medmindre

1) de paagældende Varer ledsages af en af en dertil behørig bemyndiget Veterinærembedsmand i Oprindelseslandet udstedt Attest om, at Forsendelsen er blevet omhyggelig desinficeret paa en i Forordningen nærmere angivet Maade, eller

2) de paagældende Forsendelser paa nærmere angivet Maade for Afskibernes eller Importørernes Reg-

ning er blevet desinficeret af en af det canadiske Landbrugsdepartements Desinfektionsanstalter.

Som behørig befuldmagtigede Veterinærembedsmænd ansættes saadanne, som i denne Egenskab af de respektive Regeringer i Oprindelseslandet er blevet anmeldte overfor den canadiske Regering.

Fra dansk Side er Veterinærfysikus, Professor C. O. Jensen, Veterinærinspektør Povl Hansen og Veterinærinspektør Chr. Niendahl blevet anmeldt som bemyndiget til at udstede de omhandlede Attester.

I det i Tilslutning til Forordningen af Generaldirektøren for det canadiske Veterinærvæsen udsendte Cirkulære indskræpes det bl. a., at Attester, som udstedes eller afsendes efter at de paagældende Forsendelser har forladt Oprindelseslandet, ikke vil blive anerkendt som gyldige. Forsendelser, der ankommer til Canada uden at være ledsaget af behørig udstedt Attest, vil blive tilbageholdt i Ankomsthavnen og desinficeret for Afskibernes eller Importørernes Regning.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, den 24. April 1928.

Frugtmarkedet undergaar ikke store Forandringer i denne Tid. De eneste Markeder, hvor der er lidt Forretning og nogenlunde tilfredsstillende Rater, er først og fremmest La Plata, dernæst Australien. La Plata er Hovedaftageren af Tonnage og har i flere Tilfælde betalt op til 25/- for April/Maj; Australien har haft en betydelig udvidet Efterspørgsel, og da Tonnagen for en Gangs Skyld udbydes meget sparsomt, betales nu 37/6 selv for de store Baade. Sandsynligheden taler for en videre Opgang i det australske Marked, og saa længe La Plata for en stor Del maa være afhængig af Ballasttonnage for at tilfredsstille Behovet, kan der ikke godt komme nogen Tilbagegang i Raterne. En 23/- 25/- er heller ikke straalende for ballastgaende Skib, og med 10/- ud for Kul og 23/- 25/ hjem bliver Resultatet omtrent det samme. For at bringe hele Frugtmarkedet paa Fode fordrer meget mere end et fast La Plata- og Australia-Marked. Specielt maa Montreal, og hele Nordamerika for øvrigt, lægge Beslag paa en anseelig Mængde Tonnage. Man har i alle Fald Lov til at haabe paa en livlig Montreal-Sæson med nogenlunde sejlbare Rater, men samtidig er det vist fornuftigt ikke at regne med fuldt saa stor Eksport som i de sidste Aar.

### TRÆLASTMARKEDET.

For at betegne de enkelte Markeder er det tilstrækkeligt at anføre en Del af de seneste Aslutninger: 700 Stds. Skellefteå/London 43/6, 15. Juni. 1250 Stds. Leningrad/Amsterdam 39/- 15/5. 670 Stds. Walkom/London 39/6 5/7. 750 Stds. Trångsund/London 40/- 15/7. 600 Stds. Skellefteå/Ostende 39/3. 500 Stds. 3 Syd-Finland/Antwerpen 36/3. 300 Hernösands & Hudiksvall/Antwerpen 40/-. 1300 Stds. Kemi/Ostend eller Bruxelles 37/-. 850/1000 Söderhamn eller Bruxelles 35/-. 750 Stds. Syd-Finland/Antwerpen 34/9. Flere 15/2000 Stds Baade Wiborg/Alexandria 50/-. Umeå & Söderhamn/Dunkirk noterer 34/- 35/- for 7/800 Stds.; Sikeås/Boulogne s/M 7/750 Stds. 32/- 33/-. Hvidehavet/Southampton er gjort til 63/- for 565 Stds. og 53/- Amsterdam 1250 Stds.; 700 Stds. Parrsboro/W.B.E.I. 62/6 en, 65/- to Lossehavne og 2/6 mindre for 1400 Stds.

### KUL, KOKS ETC.

Kulraterne fra Danzig er en Kende fastere, men prompte Laster findes saa godt som ikke. Fra E.C. England sluttet 2/3000 Tonnere til gode danske Havne à 4/7½ 5/- og 15/1800 T. 4/10½ 5/3. Koks London/

København 7/- 7/3. Kul Wales/København eller Helsingør 5/3, og dermed være alting sagt om disse Markeder.

### MIDDELHAVET.

Her er der heller ingen Forandringer til det bedre, med Undtagelse af Laster til spanske Havne i Størrelse paa 15/2000 T. Forbedringen er dog endnu minimal. Frugt fra spanske Havne til U.C.Cont, indikerer stadig 20/- 21/- for 100,000 cbf.Baade; Oliekager Marseille 5/6 danske/svenske Havne saa lavt som 17/-; Jordnødder Gambia/B-H Basis ca. 25/- og Bissao/B-H. 27/. Esparto Susa/Grantan rapporteres til 11/- for 13/1500 T., men Raten maa være en Fejltelgrafering, da Noteringerne hidtil har været 16/6 17/-. Fosfat og andre Laster betaler fremdeles meget utilfredsstillende. Donau er forretningsløs, med nominelt 14- Kontinentet, 17/- tre danske Havne. Parcels til p.p. Kontinentet gaar til »rock bottom rates« og Træ til Alexandria ca. £6 pr. wagon, Rouen £7:10 à £8. Landene omkring Donau er aabne for Import af La Plata Majs, og denne Situation giver den bedste Forklaring paa Markedet. Fragten fra San Lorenzo til Sulina noteres i ca. 1/- højere end Middelhavet.

### NORD-AMERIKA-GULFEN-CANADA.

Kun en Brøkdæl af den Tonnage, som søger vestover kan gøre Regning paa udgaende Last. Wales/Montreal sluttet rask væk til 6/3 6/6, Staterne 6/6 6/9, Forth nogenlunde det samme. Cement Antwerpen/Philadelphia-Boston ca. 6/- f.i.o. Cement Aalborg/Vestindien ca. \$3. Kridt Calais/New York 11/- o.s.v. Montreal/A.R. indikerer stadig 13/13½ c. med 20 c. til fire græske Havne og 18/19 c. tre svenske Havne. Nordstaterne har enkelte Asfalt-Ordre til Hamborg à \$4.15 4.20. Kul Rio \$3.20. Net Charter New York River Plate \$4, tre Lossehavne. Cuba/U.K. Cont. 16/3 17/-; San Domingo 18/6 19/-. Ud fra Gulfen gøres en Del i Lumber til River Plate til ca. 136/3; Svovl Buenos Aires \$5 og Caseoil til Kina 25½ c. Basis en Lossehavn. Oliekagesæsonen maa betragtes som ophørt.

Korn fra Pacific til U. K. Cont. nominelt 26/- 26/6 for prompt, 28/- 28/6, Afskibning Efteraaret.

### SYDAMERIKA

Kulraten til Lower Ports standsede ikke ved de 9/10½, som rapporteret sidst. Det er lykkedes at faa prompt Tonnage til 9/7½ 9/6 Montevideo, 9/9 Buenos Aires, 9/- Santos. For ult. Maj/primio Juni indikeres

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

Antallet af de i Marts Maaned til Danzig indgaaede Skibe var 534 med 311,281 N.R.T. mod 402 Skibe med 265,818 N.R.T. i Februar Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 522 med 320,244 N.R.T. mod 412 med 279,955 N.R.T. i Februar Maaned.

Af de i Marts Maaned indgaaede Skibe indgik 225 Skibe med 163,517 N.R.T. i Ballast, medens 84 Skibe med 30,156 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Marts Maaned 1927 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 585 med 316,207 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 591 mod 341,947 N.R.T.

Den danske Tonnage viser en stor Opgang fra Februar Maaned nemlig fra 66 Skibe med 48,536 N.R.T. til 97 Skibe med 64,742 N.R.T. i Marts. Den staar med denne Tonnage som Nr. 2 efter Tyskland med

199 Skibe med 91,323 N.R.T. som Nr. 1. Nr. 3 er Sverige med 120 Skibe med 52,463 N.R.T.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage
Belgien	3		10	
Danzig	8		3,118	
Danmark	97		64,742	
Tyskland	199		91,323	
England	23		30,860	
Estland	1		563	
Finland	5		6,899	
Frankrig	6		6,538	
Holland	10		4,126	
Italien	1		1,948	
Letland	16		12,972	
Lithauen	4		1,748	
Norge	28		23,894	
Østrig	3		530	
Polen	9		6,831	
Sverige	120		52,463	
Grækenland	1		2,746	

## POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Havn er der ifølge derom modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg i Løbet af Marts Maaned udført ialt 334,214 Tons Kul, deraf til Danmark 88,319 Tons, mod 336,532 Tons, deraf til Danmark 100,415 Tons i Februar Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige	103,391 T.
Danmark	88,319 »
Norge	48,685 »
Frankrig	26,941 »
Letland	22,209 »
Italien	22,176 »
Tyskland	6,358 »
Finland	6,300 »
pr. Ordre	5,435 »
Lithauen	4,400 »
	334,214 T.

Kuleksperten har holdt sig paa samme Højde som i Februar. Medens Eksporten til Danmark er gaaet tilbage fra 100,415 T. i Februar til 88,319 T. i Marts, er Eksporten til Sverige steget fra 86,029 T. i Februar til 103,391 T. i Marts. I de andre Landes Eksport er der kun uvæsentlige Forandringer.

## INFLUENZA PAA GEORG STAGE

Om Bord i Skoleskibet »George Stage«, der for kort Tid siden afgik fra København paa sit aarlige Togt med Elever, er der udbrudt Influenza blandt disse. Skibet befinder sig i Sundet, og de syge Elever er bragt i Land i Helsingør og indlagt paa Sygehusene

der, i Usserød og Esbønderup. Der er ialt bragt 35 Elever paa Hospital, men heldigvis synes ingen af dem at være alvorligt angrebet af Sygdommen, saaledes at de antagelig alle vil kunne udskrives i Løbet af kort Tid.

## DANSK SKIBSFART PAA PERNAU

Det danske Konsulat i Pernau har til Udenrigsministeriet indberettet følgende officielle estniske Data om dansk Skibsfart paa Pernau gennem 7 paa hinanden følgende Aar:

Aar	Antal ind- og udgaaede Skibe	Samlet Tonnage i N. R. Tons
1921	4	3,302
1922	14	9,508
1923	22	13,075
1924	20	13,410
1925	12	8,026
1926	11	7,384
1927	22	15,141

Der er i det forløbne Aar efter Forholdene sket en glædelig Fremgang, hvad danske Fragter fra Pernau angaar.

I Modsætning til tidligere Aar ankom i 1927 en Del af Skibene med Ladning, bl. a. Superphosphat, og afgik som i andre Aar udelukkende med Trælast hovedsageligt til engelske, men ogsaa til hollandske og franske Havne.

I 1927 ankom den første danske Damper til Pernau den 26. April, medens sidste danske Damper i Aaret afsejlede den 23. December.

Endelig kan anføres, at de omhandlede Ladninger for udgaaende i 1927 bestod af 15 Ladninger Brædder, 6 Ladninger Pit Props, 1 Ladning Sleepers, ialt 22 Ladninger.

(Fragtmarkedet fortsat.)

nu 10/3 10/6 til Buenos Aires. De hjemgaaende Afslutninger variere nok saa meget. Mindre Baade har faaet 25/- Rosario U.K. B/H  $\approx$  6700 T. 21/9 Antwerpen el. Rotterdam, April/Maj, medens 6500 T. 1/20 Juni kun 22/- U. K. B/H og 5500 T. Maj 25/6 San Lorenzo-Skandinavien Basis 1 Lossehavn. Markedet skifter fra Dag til Dag, men maa gennemgaaende siges at være fast. — Chile repræsenteres med en eneste Slutning for prompt Lastning, Basis 25/- B/H range.

## ØSTEN

Som nævnt betaler Australien 37/6 for 6/8000 Tonere, Maj/Juni, og er et meget stærkt Marked.

Vladivostock har taget parcels til R.H 28/6 Maj,

28/- Juni og Juli. Birma/A-H 26/-, Bombay/Middelhavet-Kontinentet 21/3 22/-, Saigon/U. K. Cont./tre Lossehavne 31/-, Durban/Pt. Sudan 13/-, Java 10/6, Sabang 10/3.

## TIME-CHARTER

Det vestindiske Marked har været forholdsvis roligt, med Rater fra 1.85 for mindre Baade, 12 Mdr., ned til 1.25 1.45 3/3500 Tonnere, Rundrejse eller  $\frac{1}{4}$  Mdr. I transatlantisk Fart er bl. a. gjort: 8000 T. delivery U.S.A./redelivery U. K. Cont. via Brasilien 4/-. Pacific Trade \$0.85 8000 T. delivery og re-delivery U. S. A., 4/6 7700 T. 4 Mdr., delivery Vancouver/re-delivery Japan.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### RENSNING OG MALING I TØRDOK

Fairplay offentliggør følgende Brev fra en Indsender: Siden omkring 1920 har Rederne og deres Organisationer gjort sig store Anstrengelser for at faa Udgifterne ned og paa enhver Maade indføre forsvarlige Besparelser, saa at de kan holde deres Baade i Fart trods de overordentlige lave Fragter. Der er utvivlsomt udrettet meget godt ved disse Bestræbelser, men hvad der har slaet mig mere end noget andet er, at Tramp-Redere, i de fleste Tilfælde repræsenterede ved deres Maskininspektører, skænker en effektiv Rensning og Maling af deres Skibe, naar de er i Tørdok, saa ringe Opmærksomhed.

Som De ved, er der til Tørdokke almindeligvis knyttet en Skibs-Reparationsafdeling. Følgen er, at der er en stærk Konkurrence mellem disse Tørdok-Selskaber eller Skibsreparatører, selv naar en Damper kun kommer ind for at blive malet, idet de ønsker at sikre sig Ordren paa Grund af den Mulighed der er for, at der kan opdages en eller anden Skade ved Eftersynet af Skibsbunden, og tilsyneladende er Spørgsmaalet om Rensning og Skrabning af Skibet, før Maling finder Sted, traadt i den Grad i Baggrunden, at det praktisk talt er bleven en Farce, et Spild af Tid og Penge og unfair overfor saavel Rederen som den, der leverer Malingen. Dok-Selskaberne eller Reparatørerne synes kun at interessere sig for at faa Vandet ud af Dokken saa hurtigt som muligt uden Hensyn til, om der saa bliver tilstrækkelig Tid til at rense Skibet effektivt, idet deres Hovedformaal som sagt synes at være at faa Bunden undersøgt og haabe paa, at der maa findes nogen Beskadigelse. Hvis Haabet glipper, bliver de skuffede, og deres Interesse for Damperen synes da at svinde betydeligt. Malingen klaskes paa over Snavs, Skaldyr og lørt Søgræs. Jo hurtigere Arbejdet udføres, jo mere faar Dok-Selskabet eller Reparatøren ud af det, eller i nogle Tilfælde des mindre vil de tabe, idet Konkurrencen er bleven saa skarp, at de vil tilbyde en tabbringende Pris for Tørdokning i det Haab, at der maa være noget at reparere. Efter 25 Aars Erfaring er jeg i Virkeligheden kommen til det Resultat, at Tørdok-Selskaberne betragter Leverandørerne af Maling som nogle af Himlen sendte Væsener til at skjule deres Undladelsessynder, hvad Rensning og Skrabning af et Skib angaar.

Saalænge det nuværende System følges, kan Rederne ikke vente et tilfredsstillende Resultat, hvor god en Maling der end anvendes, og jeg tror at turde paastaa, at man ikke har Øje for den eventuelle Besparelse, man kunde opnaa ved en effektiv Rensning, før Skibet bliver malet. Det vilde betyde, at Malingen fik en Chance for at bevirke det, den anvendes for, nemlig at sikre større Hastighed og formindsket Kulforbrug. Endvidere vilde Skibe udmærket være i Stand til at klare sig uden Dokning i 9—12 Maaneder i en hvilken som helst almindelig Trade uden at maatte slæbe 5—10 Tons Skaldyr og andre Ting med sig tre Maaneder efter at have været i Dok, idet disses Gnidnings-Overflade er spredt over hele Damperens Bund, hvilket kræver en stærkt forøget Kraft for at føre Skibet gennem Vandet. Resultatet bliver mindre Hastighed og derfor Tab af Tid, forøget Kulforbrug og hyppigere Dokning.

Jeg ved, at jeg ved de ovenstaaende Udtalelser nedkalder de interesserede Parters Vrede over mit Hoved, men ikke desto mindre er jeg vis paa, at Leverandørerne af Malingen er enige med mig, selv om de ikke siger det. Hvad den leverede Mængde af Farve angaar, passer det nuværende System dem selvfølgelig, men jeg tror dog, at de vilde foretrække at frem-

skaffe et bedre Resultat for Rederne, men hvad det angaar, er de desværre ligesaa hjælpeløse som

»Disgusted«.

Fairplay for den 12/4 1928.

### KORRUPTION

Den Afgørelse, som Chefen paa den argentinske Marines Skoleskib »Sarmiento« traf for nogle Uger siden lige efter, at han var startet paa et Togt med Skoleskibet, idet han vendte tilbage til La Plata som Følge af den elendige Kvalitet Kul, Skibet havde faaet leveret som Bunkers, er kun et enkelt Tilfælde, der viser den Korruption, som paa mange Omraader hersker i Argentina. Det skal ikke undre os, om det bliver fortalt, at Kullene var købt som bedste Cardiff Kul og solgt som Køkken Brændsel, og at Prisforskellen er gaaet med til at fylde Lommerne paa de mellemværende Led. Chefen paa »Sarmiento« ønskede imidlertid at faa Sagen undersøgt og faa dem, der havde Ansaret, straffet. Vi er imidlertid ikke synderligt optimistiske med Hensyn til Resultatet eller endog blot til, at der vil blive givet fuld Oplysning i denne. Der vil antagelig blive fundet en Syndebuk, og det vil saa blive opdaget, at det hele skyldes et Uheld. Det er allerede bleven fremført, at den lave Brændselsværdi ved disse Kul, der var solgt som bedste Cardiff, muligvis skyldes de Oversvømmelser, der for kort Tid siden hærgede England, og som var Skyld i en naturlig Nedsættelse af Kullenes Kvalitet. Man fremhæver ogsaa det besynderlige i, at Chefen paa »Sarmiento« skulde have nogen Grund til Klage, da Kul af den selvsamme Beholdning var blevet leveret til forskellige af Marinens Skibe. Man skal saaledes have bibragt et Indtryk af, at der maa være noget forkert ved Chefen paa »Sarmiento«. En ejendommelig Maade at argumentere paa. Men vi er for saa vidt ikke utilbøjelige til at tro, at mange argentinske Krigsskibe forsynes med daarlige Bunkerkul, men vi er samtidig overbeviste om, at Regeringen betaler for Kul af allerbedste Sort. Det er det sædvanlige her til Lands.

*The Times of Argentina, Marts 1922.*

### EN KOLDBLODIG TYV

I vort Nummer for den 28. Marts berettede vi om nogle faa Tilfælde af det overhaandtagende Tyveri af Varer i australske Havne og henstillede, at de lokale Myndigheder tog noget alvorligere fat paa Lovovertræderne, idet en saadan Fremgangsmaade utvivlsomt i Løbet af kort Tid vilde gøre Ende paa dette Uvæsen. Et slaaende Eksempel paa den koldblodige Maade, hvorpaa disse Tyve optræder, blev forleden meddelt os af en Skibsreder. En Havnearbejder blev nylig bragt for Politiretten i Melbourne beskyldt for at have stjaalet Tømmer fra Havnepladsen. Det fremgik af Forhøret, at han havde lejet et Last-Automobil og midt paa Dagen læsset den fra en Stabel Tømmer fra en Østersøhavn, hvorefter han ganske aabenlyst havde solgt Tømmeret til en Mand, som var i Færd med at lave en Tilbygning til sit Hus. Den Sagfører, der fungerede som hans Forsvarer, bad Retten betragte Sagen som en ubetydelig Ting, der ikke var værd at ænse og foreslog, at det skulde tillades den Tiltalte at betale de Penge tilbage, han havde modtaget for Tømmeret, og at han derefter slap for videre Tiltale, da han ikke tidligere havde været straffet. Dommeren vilde dog ikke gaa med hertil; Manden idømtes en stor Bøde, subsidiært tre Maaneders Fængsel. Vi ved ikke, om Bøden blev

betalt, men det blev den sandsynligvis, da den i saadanne Tilfælde næsten altid bliver betalt.

Der er indtraadt en afgjort Bedring i Havnearbejdernes Moral i britiske Havne, siden Myndighederne begyndte at idømme Fængselsstraf i Stedet for at lade Synderne slippe med smaa Bøder, der, hvilket er en Kendsgerning, blev betalt gennem Indsamlinger foranstaltede blandt deres Arbejdskammerater. Vi har set Beklagelser i australske Blade over den Mildhed, hvor med Politiretterne behandlede Sager angaaende Tyveri af Varer, og haaber, at den Straf, der er paalagt den foretagsomme Tømmer-»Kømand« i Melbourne, er et Tegn paa, at saadanne Ty-

verier snart vil ophøre med ikke at sætte en Plet paa Udøverens gode Navn og Rygte.

*The Siren and Shipping* for den 18. April 1928.

## ITALIENSKE SKIBE SKAL VÆRE KLASSIFICEREDE I ITALIENSK KLASSIFIKATIONSSKAB

Efter Forlydende har man i Italien et Dekret under Udarbejdelse, hvorefter det forbydes at lade italienske Skibe klassificere i Udlandet. Klassificering af italienske Skibe skal forbeholdes det italienske »Registro Italiano«. Der skal dog i visse Tilfælde kunne gives Dispensation fra denne Bestemmelse.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Det sidste britiske Sejlskib

4-mastet Bark »Garthpool«, det sidste store Sejlskib under britisk Flag, er nu undervejs fra Australien til London med en Ladning af 4,500 Tons Hvede, og der tales om, at Skibet efter endt Rejse vil blive købt for at blive anvendt som Skoleskib i Overensstemmelse med en Plan, som Selskabet af »Master Mariners« har fremsat. Om Planen bliver gennemført, og om Skibet er egnet til dette Formaal kan først afgøres, naar det kommer hjem. Skønt man ofte hører, at Sejlskibenes Dage definitivt er forbi, er det ikke desto mindre en Kendsgerning, at den Flaade af Sejlskibe, der i Aar er afgaaet fra Australien med Korn, er den største der er blevet fragtet ud fra Australien siden Krigen.

### Tyverier fra Skibsværfter

En af de Vanskeligheder, som Skibsværfter i vore Dage har at slaas med, er den store Mængde Tyverier, der finder Sted. Et Tilfælde, der nylig hændte i Newcastle, viser, at det var muligt for en dristig Tyv at slippe bort med et værdifuldt Metalrør, femten Fod langt. Det skulde synes umuligt at gøre dette, hvis der var et effektivt Eftersyn ved Værftsportene, og det nævnte Tilfælde er paa ingen Maade isoleret. Det anføres, at Værfterne burde gøre mere selv for at beskytte sig mod Tyverier, men det kan paa den anden Side ikke nægtes, at Hovedtilskyndelsen til disse Tyverier ligger i, at det har vist sig umuligt for Myndighederne at opdage, hvem Modtagerne er, skønt der utvivlsomt maa være en hel Organisation af Hælere i mere end et stort Skibsværftcenter.

### Strandet og bragt flot

Hollandsk Damper »Waal« er i Søndags strandet mellem Højen Fyr og Gl. Skagen paa Rejse fra Hull til Masnedund med en Ladning Kul. Faa Timer efter at Skibet var løbet paa Grund, ankom Svitzers »Garm« fra Frederikshavn og senere en svensk Bjergningdamper. Kaptajnen paa »Waal« nægtede imidlertid at modtage Assistance, idet han selv vilde forsøge at faa Skibet øot.

I Løbet af Mandagen tiltog Søen stærkt, men Kaptajnen vilde endnu ikke tage Assistance, da Skibet var tæt. Redningsbaaden blev gjort klar og gik ud ved Middagstid for at være klar til at bjerge Besætningen, dersom Vind og Sø vedblivende tog til.

»Waal« er en Baad paa ca. 2000 Tons Dødvægt, bygget i 1912. Det tilhører Rederiet Winke & Co. i Rotterdam.

Mandag Eftermiddag fik Svitzer alligevel overdraget Bjergningen af »Waal« og har bragt Skibet flot. »Waal« bugseredes til Frederikshavn, hvor det vil blive dykkerundersøgt.

### Line-Geværet i Redningsvæsnets Tjeneste

Til den ny Redningsbaad ved Esbjerg er nu anskaffet et af de saakaldte »Line-Geværer«, og dette Gevær er i disse Dage blevet afprøvet, hvorved det viste sig, at det fuldt ud svarer til de Forventninger, man kan stille til det. Geværet er paa Størrelse med en almindelig Karabin og kan skyde en Line paa 70 Meter ud og træffe bestemt, saa det kan benyttes, naar Redningsbaaden har Vanskeligheder med at faa Forbindelse med et strandet Skib eller et Skib i Havsnød.

### Forlis?

Fiskere fra Rønne fandt i Torsdags ca. ¼ Sømil vest for Rønne Havn en vandfyldt Redningsbaad drivende i Havet. Baaden indeholdt Liget af en ung Sømand. Den var mærket »Bob« af Oslo. »Bob« er et Motorskib paa 269 Nettotons tilhørende Rederiet Fred. Olsen & Co., Oslo, og sejlede i Fragtfart mellem norske og nordtyske Havne. Skibet forlod Danzig den 11. ds. paa Rejse til Frederik-

stad og er anlagelig forlist i Østersøen under Østersøstormen i forrige Uge. Det havde en Besætning paa 10—12 Mand. Om den øvrige Besætnings Skæbne vides endnu intet.

Senere er der blevet fundet yderligere to Lig, og i Østersøen syd for Bornholm har man fundet forskellige Vragrester og en større Mængde Olie flydende paa Vandet. Det menes, at Skibet er gaet ned der i Nærheden.

### Skibsfarten paa Mäntyluo

Firmaet Maritime Agency meddeler os ifølge Underretning fra O/Y Werner Hacklin i Räfsö, at Navigationen paa Mäntyluo er aabnet, og Navigationen paa Räfsö ventes at blive aabnet en af de første Dage i Maj.

### Kapsejladsen over de 15.000 Sømil afgjort.

Skibsreder Gustaf Erikson i Mariehamn har telegrafisk meddelt Göteborg Handels- & Sjøfarts-Tidning, at hans Skib, den 4-mastede Bark »Herzogin Cecilie«, er ankommet til Falmouth.

Det finske Skib har saaledes sejret over de to svenske Konkurrenter.

### »Southern Queen«s Undergang.

Kaptajn A. M. Belgau, Fører af det norske Hvalkogeris »Southern Queen«, der sammen med sin Besætning for nogle faa Uger siden ankom til Montevideo, gav da følgende Beskrivelse af sit Skibs Forlis for et Par Maaneder siden. Den 24. Februar Kl. 5 Eftm. følte der et stærkt Stød paa Skibets Bagbords Side, og en foretagen Undersøgelse gav til Resultat, at Skibet havde faaet et stort Hul i Nærheden af Maskinrummet. Det viste sig, at Skibet var kollideret med et Isbjerg af den farligste Type, nemlig et der slet ikke ragede op over Vandet. Vejret var smukt med en frisk nord-nordvestlig Kuling, og »Southern Queen« befandt sig i Kollisions-Øjeblikket paa 60,23° s. B. 12,11° v. L. omtrent 80 miles øst for South Orkneys. Skibet sank hurtigt, og der blev straks truffet Foranstaltninger til at sætte Besætningen i Stand til at slippe bort, ligesom der blev udsendt S.O.S. Signal. »Southern Queen« havde stærk Slagside til Bagbord, og Vandet i Skibet steg mere og mere. Kl. 11,30 kæntrade Skibet og forsvandt. Mandskabet var forinden gaet i Baadene, og Vejret var heldigvis stadig smukt, selv om der gik en Del Sø. Kl. 6,30 blev de optaget af »Southern Foam« »Southern Pride«, og kort efter kom ogsaa to andre Baade, »Scott« og »Graham«, til Stede. Samme Aften blev Kaptajn Belgau og Resten af Besætningen overført til »Southern Chief«, der afgik til Port Stanley paa Falklands Øerne og derfra videre til Montevideo. »Southern Queen« havde en Ladning af 20,500 Fade Hvalolie inde foruden 740 Tons Kul, hvilket alt gik tabt, idet kun Logbogen blev reddet. Ladningen var forsikret, men ikke saa højt, at Tabet er dækket. Dette anslaaes til 1 Million Dollars Guld.

### Sejlet i Sænk

Der er Mandag indløbet Telegram til Skibsreder E. B. Kromann, hvori meddeles, at 3-mst. Skonnert »Meta« i Søndags er sunket i Kanalen efter en Kollision. Skibet var paa Rejse fra Plymouth til Lübeck.

»Meta« blev paasejlet af en Trawler »St. Joachim« af Boulogne. Skonnerten sank straks efter Kollisionen, men det lykkedes at bjerge den 7 Mand store Besætning om Bord i Trawleren, der bragte dem ind til Boulogne. »Meta« var bygget 1904 i Troense og lastede ca. 370 Tons Dødvægt. Skibets Fører var Kaptajn Christoffersen, hjemmehørende paa Omø.

## ISMELDINGER PR. 24. APRIL 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjælp.     |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Sverige

Västra Kvarken og nordl. Stat. 98. Skag 22. Härnö 5x. Aangermanälven 39. Brämö 8x. Alnöundet 9x. Sundsvall 8x. Eggegrund 2x. Gävle 32. Øregrundsgrepen 86. Sandhamn-Stockholm og Landsort-Stockholm 11.

## Finland

Rödhäll og østl. Stat. 98. Kotka 12. Rankö 68. Luppil 90. Hogland 98 og 90. Helsingfors 01 (adskillige Sta-

tioner ikke hørt). Raumo 39 og 01. Mäntyluoto 39 og 11. Kallio 21. Wasklot 37. Storhåsten-Ensten 17. Rönnskårsfarleden 68. Jakobstad, Aadö, Masskär, Yxpila og Tankar 98.

## Estland

Zerel 90. Filsand, Ristna, Tachkona, Odensholm, Pakert, Serup, Nargø og Reval 01. Kotskær 01 og 24. Ekholm 24, Stenskær 90. Narva Red 01. Pernov, Kyno, Paternoster og Raugi 98. Worms 98 og 90.

## POSITIONSLISTE PR. 23. APRIL 1928

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. London 21.4.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Dok i Helsingør siden 17.4.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Kobe 20.4. til Yoktaichi.  
s.s. *Alfred Hage*, ank. Antilla 18.4.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Neapel 23.4. til Catania.  
s.s. *Amalienborg*, Mollerup, ank. Paloalto 18.4.  
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, pass. Panama-Kanalen 18.4. p. R. t. Los Angeles.  
s.s. *Anneberg*, afg. Tyne 23.4. til Aalborg.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Madeira 15.4. til Buenos Aires.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 23.4. til Santos.  
s.s. *Arkansas*, Henriksen, i Dok i Kiel siden 5.4.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Hongkong 20.4. til Singapore.  
s.s. *Askø*, Petersen, ank. Kbhvn. 23.4.  
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Yokohama 23.4.  
s.s. *Astrid*, Bjark, oplagt.  
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Yokohama 24.3.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Kbhvn. 21.4. til London.  
s.s. *Bellona*, Christensen, i Dok i Helsingør siden 4.4.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Mariagerfjord og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Dunkerque 20.4.  
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Burriana 12.4.  
s.s. *Bjarke*, oplagt.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Bolivia*, Olsen, ank. N. Westminster 19.4.  
s.s. *Bornholm*, Nielsen, afg. Valencia 21.4.  
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 21.4.  
s.s. *Botnia*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, oplagt.  
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Tyne 21.4. til Buenos Aires.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Perim 14.4.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Gdynia 21.4.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Antwerpen 21.4. til Tanger.  
s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. Guantanamo 20.4.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, ank. La Plata 18.4.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Mouritzen, pass. Cuxhaven 23.4. p. R. t. Hamburg.  
m.s. *Christian*, Simonsen, ank. Nyborg 23.4.

s.s. *Chr. I. Kampmann*, afg. Dunkirk 24.4.  
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Randers 21.4.  
s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Dakar 21.4. til Kaolack.  
s.s. *Cyriel*, Duhn, ank. Livorno 18.4.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Swansea 14.4. til Bari.  
s.s. *Danfælt*, Voss, ank. Danzig 14.4.  
s.s. *Danevirke*, Stage, oplagt.  
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Kbhvn. 22.4.  
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Antwerpen 17.4.  
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 23.4. til Königsberg.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
s.s. *Dronning Maud*, Black, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

## E

s.s. *E. M. Dalgas*, oplagt.  
s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Leith 23.4. til Kbhvn.  
s.s. *Edv. Nissen*, ank. Frederikshavn 14.4.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Kbhvn. 18.4.  
s.s. *Elie*, Schmidl, ank. Danzig 20.4.  
s.s. *Ella*, Nielsen, ank. Aarhus 23.4.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, afg. Danzig 21.4.  
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Cardiff 17.4.  
s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Civitavecchia 31.3.  
s.s. *Erik Boye*, afg. Hartlepool 18.4.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, oplagt.  
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Bahia 4.4.  
s.s. *Estonia*, Rasmussen, pass. Kbhvn. 17.4. til Halifax.  
s.s. *Expres*, Bager, Kbhvn.-Randers Ruten.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. ll. Pladser.  
m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Perim 21.4. p. R. t. Suez

## THOR HALS

Skibsmægler

Befragtnings- og Linie-Agent

Telegr.-Adr.: „Steam“. Telf. 21604, 22800

DANZIG — Vors. Graben 6.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24. April 1928.

London .....	18,20	Madrid .....	62,60
New York .....	373,12	Amsterdam .....	150,55
Berlin .....	89,25	Stockholm .....	100,15
Paris .....	14,80	Oslo .....	99,85
Antwerpen .....	52,20*)	Helsingfors .....	9,42
Zürich .....	72,00	Prag .....	11,10
Rom .....	19,80	Wien .....	52,60

\*) Nv Møntenhed — 100 Belgas — 500 Fres.

**J. ANDERSEN & CO.**  
**CONTRACTORS**  
FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN  
TELEGRAPHICADD.: JACSONS

s.s. *Fanø*, Michelsen, oplagt.  
 s.s. *Feddy*, Mathiasen, oplagt.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart Kbhvn. og sønderjyske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Rotterdam 23.4.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Kiel 23.4. til Cardiff.  
 s.s. *Flynderborg*, Sonnichsen, afg. Åbo 20.4.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Calibarien 16.4.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Halifax 21.4. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. New Orleans 16.4.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Dok i Grimsby siden 17.4.  
 s.s. *Frode*, Petersen, i Timecharter paa U.S.A.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Kbhvn. 22.4.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Barbados 20.4.

## H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Las Palmas 23.4.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 24.4.  
 s.s. *Halfdjan*, Ørbeck, ank. Kbhvn. 23.4.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. New York 7.4.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Barry Dock 4.4.  
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Helsingborg 23.4.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 14.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 14.4.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Swansea 22.4.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Danzig 15.4.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

s.s. *I. D. S. Adolph*, oplagt.  
 m.s. *Indien*, Heisterberg, pass. Ushant 20.4.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Bathurst 10.4. til Caronte.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Swansea 17.4. til Barletta.

m.s. *Irland*, Petersen, ank. Antwerpen 21.4.  
 s.s. *Island*, Holberg, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. St. John N. B. 20.4. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Cape Finisterre 18.4. til St. Vincent.  
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Rotterdam 22.4.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
 ss. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Port Talbot 22.4.  
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Progreso 11.4. til Vera Cruz.  
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Aalborg 20.4.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Bangkok 20.4.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 15.4.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Burntisland 11.4. til St. Lawrence Floden.  
 s.s. *Kina*, Madsen, ank. Kbhvn. 28.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Antwerpen 22.4.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Antwerpen 17.4.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Dok i Helsingør siden 27.3.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Cardiff 17.4.  
 m.s. *København*, Andersen, pass. St. Vincent 17.4. p. R. t. Buenos Aires.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Nakskov 22.4.  
 s.s. *Lars Kruse*, ank. San Domingo 20.4.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. New York 21.4.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Rotterdam 23.4.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Middlesbrough 24.4. till Spanien.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, afg. New York 17.4. til Kbhvn.  
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Port Talbot 18.4. til Syracuse.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 20.4. til Las Palmas.

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. Cham-  
 bers,  
 Exchange Street . . . . . Sheffield

Telegram-Adresse: »Mactaggart«, Methil.

Coder: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904

## LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

## JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.  
 GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carl bom, Grimsby · Carl bom, Hull · Carl bom, Newcastle-on-Tyne

Coder: Scott's A. B. C. Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3

Reparationer i Bristol Kanalen

## MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26-KØBENHAVN K.

CARDIFF  
 BARRY  
 NEWPORT  
 AVONMOUTH

## WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere. Bunkerul Entreprenører

## JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«



**HOWALDTSWERKE A.G. · KIEL**

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.  
Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedokke for Skibe op til 500 Fods Længde.**M**

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 23.4. til Havre.  
 s.s. *Maine*, Nielsen, ank. Kbhvn. 21.4.  
 s.s. *Maja*, Bastholm, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Aden 17.4. p. R. t. Penang.  
 s.s. *Mano*, Rathje, ank. Barcelona 15.4.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Cardiff 20.4. til Teneriffe.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Dok i Kiel siden 18.4.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Tyne 18.4. til Neapel.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Helsingør 23.4. til Danzig.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, pass. Madeira 7.4. til La Plata.  
 m.s. *Meonia*, Topp, afg. Belawan Deli 22.4. til Singapore.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11. 27.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, opagt.  
 s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Cartagena 23.4. til Lissabon.  
 s.s. *Moen*, Tvergaard, i Dok i Helsingør siden 23.4.

**N**

s.s. *Natal*, Riddersborg, pass. Hirtshals 21.4.  
 s.s. *Nevada*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.4.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Dunston 21.4.

**O**

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Oluf Bager*, Arel, ank. Stege 23.4.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Rosario 21.4.  
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. New York 20.4. til Norfolk.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 21.4. til Kbhvn.

**P**

s.s. *P. Madsen*, afg. Afrika 18.4.  
 s.s. *P. N. Dam*, ank. San Domingo 21.4.  
 m.s. *Panama*, Væring, pass. Panama Kanalen 17.4. p. R. t. St. Thomas.  
 s.s. *Parana*, Broner, ank. Helsingør 6.4.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Riga 20.4.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Bolfelt, afg. New Orleans 17.4. til Kbhvn.  
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Antwerpen 19.4.  
 s.s. *Phønix*, i Ruteafart Esbjerg-Kbhvn.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, afg. Tynen 19.4. til Las Palmas.  
 s.s. *Polonia*, Christensen, afg. Malta 21.4. til Piræus.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Grimsby 20.4. til Warkworth.

**R**

s.s. *Rhone*, Emdal, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Sonningham 22.4.  
 s.s. *Rosenborg*, Hansen, ank. Memel 6.4.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

**S**

s.s. *Saga*, Falk, ank. Aalborg 22.4.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 15.4. p. R. t. Bay-lown.

s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 22.4.  
 s.s. *Seine*, Belec, afg. Reval 21.4. til Riga.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Algiers 22.4. til Port Said.  
 m.s. *Stam*, Frandsen, ank. Antwerpen 21.4.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Antwerpen 20.4.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 6.4.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Danzig 22.4. til Odense.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Port Talbot 20.4.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Casablanca 21.4.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbhvn. 21.4. til Antwerpen.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Stettin 17.4.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Dok i Frederikshavn siden 28.4.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Ceuta 16.4.  
 s.s. *Spigerborg*, Larsen, ank. Kbhvn. 23.4.  
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 19.4. til Cienfuegos.  
 s.s. *Stegelborg*, Harming, ank. Riga 22.4.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, i Dok i Frederikshavn siden 18.4.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Aalborg 23.4. til Struer.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. 18.4. til Manchester.  
 s.s. *Svend Pii*, ank. Dakar 30.3.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. New York 19.4.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Norfolk Va 21.4.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

**T**

s.s. *T. M. Werner*, oplagt.  
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Struer 23.4. til Danzig.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 7.4.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Greaser 13.4. til Boston.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Kbhvn. 21.4. til London.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Riga 22.4.  
 s.s. *Tjaldur*, Hansen, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Antwerpen 23.4.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Tocoa 16.4.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, afg. Aalesund 23.4.  
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Oporto 17.4. til Kbhvn.

**U**

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Manchester 16.4.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Havre 22.4.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 20.4.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Vancouver 21.4.

**V**

s.s. *Vega*, Holm, afg. Blyth 4.4. til Aguadilla.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer 18.4.  
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. La Guaira 20.4. til Sta. Marta.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Gdynia 21.4.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Philadelphia 13.4.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 23.4.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Aarhus 22.4. til Danzig.

**Y**

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Petersen, ank. Aalborg 23.4.

**Ø**

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Stockholm 19.4.

**POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 23. APRIL 1928**

*Haabet*, Madsen, ank. Rønneby 19.4.  
*Husavik*, afg. Valenzia Harbour 18.4.  
 3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Charlestown 21.4. til Aberdeen.  
 3/m. Sk. *Hans*, Christensen, ank. Marstal 19.4.  
 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, pass. Dungeness 16.4. til Porsgrund.

3m. Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, afg. Gr. Jarmouth 23.4. til Hull.  
 3m. Sk. *Vega*, Hansen, ank. Treguur 22.4.  
 3m. Sk. *Ørnen*, Jensen, ank. Totnes Quay 23.4.  
 3m. Sk. *Falken*, Rasmussen, afg. Gr. Jarmouth 23.4. til Middlesbrough.  
 3m. Sk. *N. P. Petersen*, Larsen, afg. Norrkøping 16.4. til Penryn.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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



## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTÆ PRISER

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

## SEJL · FLAG OG PRESSENNINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN

TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

## O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:  
»DAMOTIA«

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

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

INTERNATIONAL STEVEDORING

## ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR. ADR.: "ALFMUNT"

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

## MUNDT & SCHÜTT

SKIBSMÆGLERE — BEFRAGTNING

STETTIN

Bollwerk 2.

Telgr.-Adr.: »Skandia«. Telefoner: 28960 — 28961.

## WILTON'S

### ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

#### REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP · HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 T	
En » » » » » 311 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 33, København, K.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Træløstbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentlys.

Danzig

Gdynia

Behrmann & Weiner, G. m. b. H.

„Union“

Skibshandlere og Slatgere

Danzig, Neufahrwasser & »Union« Gdynia

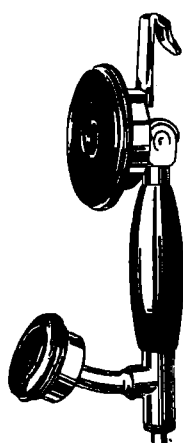
Telefoner: Danzig 35091—92 — Gdynia 71.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## THE MARINE LARYNGAPHONE



Den ideelle  
Skibstelefon.

Hverken Storm og Sø,  
eller Larmen fra Maskine  
og Spil høres i Larynga-  
phonen, der ifølge sin  
Konstruktion kun kan  
gengive Menneskets Tale  
klart og tydeligt.

Forlang Tilbud og  
Demonstration.

ENEFORHANDLER  
AKTIESELSKABET

**AXEL SCHOU,**  
STUDIESTRÆDE 24 TELF. CENTRAL 9210

## FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE  
OMLADNINGSHAVN  
!!!  
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

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.

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

## “ROSSIA”

KØBENHAVN

tegnor

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

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
hvis de læster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 89, KØBENHAVN

## AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2550 · 13303 · 13404

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## 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

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

## STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
med Dags Varsel.

## AKTIESELSKABET DET DANSK-FRANSKE DAMPKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

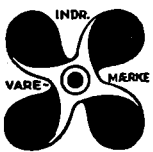
Telf. 1234-12443-12843 · Statstlf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfranske

## P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Nordene



BRUG  
**Holzapfel**<sup>s</sup>  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København, K.

## OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE  
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

OTTO MALLINGSGADE 3, TLF. RYVANG 2589 y.

SEJL · FLAG · KOMPASSER

**WEILBACH**

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306

GRUNDLAGT 1753

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

**“PACIFIC”**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commissions Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 19

FREDAG 4. MAJ 1928

35. AARG

## DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

### AARSBERETNING FOR 1927

Ved Dansk Dampskibsrederiforenings Generalforsamling forleden aflagde Formanden, Direktør A. O. Andersen, Beretningen for det forløbne Aar. Af denne gengiver vi nedenfor følgende Uddrag.

Dansk Dampskibsrederiforening talte pr. 1. Januar 1927 47 Medlemmer repræsenterende ialt 779,054 Brutto Register Tons. I Løbet af Aaret er udgaaet Rederiet »Hermod«, hvis Skib er forlist.

Der er optaget 2 nye Medlemmer, nemlig D/S. Atlanterhavet og D/S. af 1925, og Foreningen stod pr. 1. Januar 1928 med 48 Medlemmer repræsenterende ialt 753,205 Brutto Register Tons.

Dansk Dampskibsrederiforening blev i Tiden fra 1. Januar 1927 til 25. Maj 1927 ledet af følgende Bestyrelse:

Direktør A. O. Andersen, K. DM., Formand.  
Konsul Chr. Andresen, R., Næstformand.  
Generalkonsul A. N. Petersen, R.  
Skibsreder Marius Nielsen, R. DM.  
Direktør Adler Svanholm.  
Generalkonsul Christian Holm, R. DM.

Paa Generalforsamlingen, der fandt Sted den 25. Maj 1927, indtraadte Skibsreder T. C. Christensen i Bestyrelsen i Stedet for Generalkonsul Christian Holm, der udtraadte efter Tur.

#### Den danske Handelsflaade.

Den danske Handelsflaade (inkl. Fiskefartøjer, Bugserbaade o. l.) bestod pr. 1. Januar 1927 af 586 Dampskibe paa 778,404 B.R.T., 1024 Motorskibe paa 263,814 B.R.T. og 384 Sejlskibe paa 50,654 B.R.T., ialt 1994 Skibe repræsenterende 1,092,872 B.R.T.

Dampskibsflaaden er i Aarets Løb blevet formindsket med 20 Dampskibe paa 46,663 B.R.T., Motorskibene forøget med 28 Skibe paa 22,317 B.R.T. og Sejlskibene formindsket med 51 Skibe paa 6312 B.R.T. Den danske Handelsflaade (inkl. Fiskefartøjer, Bugserbaade o. l.) udgør saaledes pr. 1. Januar 1928 ialt 566 Dampskibe paa 731,741 B.R.T., 1052 Motorskibe paa 286,131 B.R.T. og 333 Sejlskibe paa 44,342 B.R.T., ialt 1951 Skibe, 1,062,214 B.R.T. og Handelsflaaden er saaledes formindsket med ialt 43 Skibe, 30,658 B.R.T.

Ved Begyndelsen og Udgangen af 1927 fordelte Tonnagen sig procentvis paa følgende Maade:

	Dampskibe	Motorskibe	Sejlskibe
	Antal B.R.T.	Antal B.R.T.	Antal B.R.T.
	%	%	%
1. Jan. 1927 ..	29,4	71,2	51,4
31. Dec. 1927 ..	29,0	68,9	53,9
			24,1
			19,2
			4,7
			26,9
			17,1
			4,2

Den beklagelige Nedgang i Handelsflaaden maner til alvorlig Eftertanke. Den er saa meget mere beklagelig, som f. Eks. vore Nabolande Norge og Sverige stadig forøger deres Tonnage, som i 1927 er steget med henholdsvis 91,000 og 29,000 B.R.T.

Det er Erhvervskrisen og de høje Driftsudgifter i Danmark, som er Skyld i Forholdet, og det maa oprigtig haabes, at alle Kræfter vil forene sig om at gøre Nedgangen rent midlertidig.

#### Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet i Aaret 1927 begyndte med den Højkonjunktur, som var skabt ved den store engelske Kulminestrejke i 1926, men udviklede sig i øvrigt til en Blanding af godt og ondt, for de mindre i Nordøstersøfart og Middelhavet beskæftigede Baade og desværre mest det sidste. I Januar Maaned var Fragtmarkedet endnu godt; men Hovedaarsagen til det forholdsvise høje Fragtniveau maatte søges i Kulstrekens Eftervirkninger, og man var forberedt paa, at det kun var et Tidsspørgsmaal, hvor længe disse Eftervirkninger kunde gøre deres Indflydelse gældende. Den mindre Tonnage, som hovedsagelig gik i den hjemlige Fart, fik da ogsaa hurtigt at mærke, at de unormale Forhold under og efter Kulstrekens var af rent midlertidig Natur; daglig blev Markedet for denne Tonnages Vedkommende daarligere og daarligere. De store Baade derimod havde et større Virkefelt, og da flere af de vigtige Kornmarkeder, som under Kulstrekens ikke havde kunnet faa tilfredsstillet Behovet af Tonnage, nu maatte indhente det forsømte, opnaedes meget tilfredsstillende Rater i Lang-Farten. Det var specielt La Plata-Markedet, som tog Interessen, efter at Kultransporterne fra Amerika var holdt op, og heldigvis kunde La Plata vedblive med at bruge Tonnage over hele Aaret til meget rimelige, til sine Tider virkelig gode Rater.

Middelhavet ud og hjem, Kulmarkedet herhjemme og de forskellige Trælastmarkeder har alle gennemgaaende været en Skuffelse; især de sidste 3 Maaneder af Aaret, og ved December Maanedes Begyndelse kom Raterne ned paa et tabbringende Niveau, samtidig med at Ordrene svandt ind til det rent minimale. De lavere Priser paa Kul, Brændselolie, Dæk- og Maskinstores, som har været gældende i 1927, hjalp selvfølgelig paa det endelige Resultat og har ogsaa gjort sit til, at Baadene med en strengt gennemført Økonomi har kunnet sejle — selv i de værste Nedgangsperioder.

#### Tank-Markedet.

I de første 2—3 Maaneder af Aaret var der et meget livligt Marked for Kontrahering af Dieseltankskibe — som oftest i Forbindelse med Time-Charter, indtil 10 Aar. Det var i Særdeleshed norske Redere, som gik ind for saadan Forretning, men ogsaa enkelte svenske og danske Redere kontraherede, og de som sluttede under Boomen, burde faa godt Udbytte, forudsat Kalkulationerne holder Stik. Samtidig med, at de store Olieselskaber tog nye Dieselbaade paa Time-Charter, solgte de ud af deres gamle Flaade, hovedsagelig Dampskibe, og tog disse paa et længere T/C til forholdsvis gode Rater. Købesummen blev erlagt med en mindre Del kontant og Resten over visse Aar paa gunstige Vilkaar for Køberen. Meningerne om Betimeligheden af at kontrahere de mange Dieseltankbaade og Indkøbet af ældre Baade er vidt forskellige; at Tankragterne — siden Maj/Juni — er faldet ganske betydeligt, er i alt Fald en Kendsgerning, og alle

Baade, som ikke var sluttet paa T/C eller for fortløbende Rejser, fik det at mærke.

### Kulpriser.

Ved Ophøret i Slutningen af November 1926 af den store engelske Kulminestrejke, hvis Resultat som bekendt blev, at Arbejdstiden i Minerne blev forlænget og Arbejdslønnen en Del sat ned, havde man — navnlig i England — ventet, at den kontinentale Efterspørgsel efter Kul vilde blive saa stor, at Priserne kunde holdes oppe paa et højt Niveau over en længere Periode; men i denne Forventning blev man fuldstændig skuffet. Ganske vist var Priserne endnu i December høje, men de faldt allerede i Løbet af denne Maaned, og ved Udgangen af Januar 1927 var de kun nogle faa shillings højere end umiddelbart før Minestrejkenes Udbrud i Maj 1926.

Aarsagen til, at Priserne faldt saa hurtigt, var at søge i den ringe Efterspørgsel, saavel til Hjemmebrug som til Eksport. De engelske Konsumenter, som frygtede, at Strejken skulde fortsættes over et meget langt Tidsrum, havde dækket sig ved Kontrakter fremefter og var derfor længe efter Strejkens Ophør nødt til at hjemtage store Partier af udenlandske Kul. Endvidere var Efterspørgselen fra Skandinavien og Kontinentet ringe, fordi andre kulprocerende Lande, navnlig Polen og Westphalen, under Strejken havde forøget deres Produktion betydeligt og sikret sig en Del af Englands tidligere Kunder som Aftagere ogsaa et godt Stykke ud i Fremtiden. Da samtidig den engelske Kulproduktion gradvis steg stærkt som Følge af 8-Timers Arbejdsdagens Genindførelse i Minerne, og de Forhaabninger, man i England nærede til, at de skandinaviske og kontinentale Kunder vilde komme igen, delvis bristede, saaledes at England maatte søge sig nye Markeder for Afsætning af Eksportkullene, blev den naturlige Følge en fortsat Nedgang af de engelske Kulpriser.

### Brændselsoliepriser.

Den i November Maaned 1926 indtrufne Prisstigning naaede ikke at udlignes i Løbet af 1927, men der var dog et almindeligt Fald i Priserne i Februar Maaned, og atter i September reduceredes Priserne i de europæiske og nordafrikanske Havne. Medens det første Pristald vel nærmest skyldtes et pludseligt indtræffende Mindreforbrug paa Grund af Tilbagegang til normale Forhold efter Kulstrejkens Ophør, skyldtes Pristaldet i September sikkert den mægtige Forøgelse i Produktion, som fandt Sted i Løbet af Sommeren i visse amerikanske Kilder; saaledes steg Produktionen i Seminole-Kilderne fra ca. 160,000 Tønder pr. Dag i Januar til 515,000 Tønder i August.

Priserne i Nord- og Sydamerika har været ret urolige i Løbet af Aaret, og Variationerne skyldes dels den store Produktion i U.S.A., der atter kan henføres til forbedrede Driftsmetoder ved Kilderne, og dels de nye Faktorer, Venezuela og Columbia.

Disse Lande, der utvivlsomt er ved at tiltvinge sig en Plads indenfor de olieproducerende Landes Rækker, har haft en ganske væsentlig Forøgelse i deres Produktion, og det er sikkert kun et Spørgsmaal om Tiden for Anlæg af Rørledninger, før disse Landes Ydelser vil influere paa Priserne og da vel særligt i Syd- og Mellemamerika.

### Skibsmandskabet.

Som meddelt i Beretningen for 1926 var Overenskomsterne med Dansk Sø-Restaurations Forening og Sømændenes og Sø-Fyrbødernes Forbund opsagt til Udløb den 1. April 1927. I Februar fremkom disse Organisationer med Forslag til nye Overenskomster der indeholdt meget vidtgaaende Krav i Retning af højere Hyrer og kortere Arbejdstid.

Dansk Dampskibsrederiforenings Forhandlingsudvalg tog bestemt Afstand fra de indsendte Forslag, der end ikke, paa Grund af de deri fremsatte overdrevne Krav, ansaas for egnede som Forhandlingsgrundlag. Der blev derfor fra Rederiforeningens Side udarbejdet nye Forslag til Overenskomster, som blev tilstillet de respektive Organisationer i Begyndelsen af Marts. Disse Forslag, som bl. a. gik ud paa en almindelig procentvis Lønreduktion, blev pure forkastet af Besætnings-Organisationernes Repræsentanter, og efter en lang Række Møder opnaaedes der mellem de respektive Forhandlingsudvalg Enighed om i det væsentlige at forlænge de hidtil gældende Overenskomster indtil 1. April 1929.

Efter foretagen Afstemning indenfor Organisationerne vedtog Sømændenes Forbund og Dansk Sø-Restaurations-Forening Forhandlingsudvalgenes Forslag, hvorimod dette ved en i Sø-Fyrbødernes Forbund foretagen Urafstemning blev forkastet med en forholdsvis ringe Majoritet. Under den derved opstaaede Situation undsendte Sø-Fyrbødernes Forbund 1. Varsel om Arbejdsstandsning, der skulde træde i Kraft den 25. April. Dansk Arbejdsgiverforening indkaldte i Anledning heraf Parterne til et Møde, hvor det dog ikke lykkedes at komme til Enighed. Ved Forligsmandens Mellemkomst vedtog Forbundet dog senere Rederiforeningens Forslag, og de saaledes vedtagne Overenskomster, der traadte i Kraft den 1. April 1927, er gældende til 1. April 1929.

Ogsaa med Maskinmestrene og Styrmandene er der ingaaet Overenskomst, der bl. a. indeholdt følgende Bestemmelse:

»Paa Grundlag af det af Det statistiske Departement hvert halve Aar udarbejdede Pristal foretages en Regulering af de i §... fastsatte Lønninger og Betalinger, idet disse forhøjes eller nedsættes med 1 Procent for hver 3 Points Pristallet er højere eller lavere end 221, og idet der gaas ud fra de i Overenskomsten af 27. Juni 1925 fastsatte Lønninger. Efter at Reguleringerne er foretaget, afrundes Lønningerne i § 2 opefter til nærmeste med 5 delelige Krone-tal. Lønreguleringerne finder Sted 1. Oktober og 1. April.«

Denne Bestemmelse medførte, at de gældende Lønninger fra Overenskomstens Ikrafttræden den 1. Oktober 1927 blev nedsat med fra 10 indtil 20 Kr. for de forskellige Grupper i Lønningsskalaen. De nye Overenskomster er gældende til 1. April 1929.

Med Dansk Sø-Restaurationsforening opnaaedes der Overenskomst om en Nedsættelse af Kost- og Forplejningspengene, der fra 1. November 1927 skulde være de samme som for Officererne og reguleres paa samme Maade.

Endelig er der den 15. Marts 1928 afsluttet Overenskomst med Radiotelegrafisterne, der ligeledes er løbende til 1. April 1929.

### Bidrag til offentlige Institutioner.

Dansk Dampskibsrederiforening har betalt et Bidrag paa Kr. 15,000 til »Georg Stages Minde«, ligesom Foreningen har ydet Bidrag til en Række offentlige og private Institutioner, saasom Københavns Maskinist-skole, Foreningen for international Søret, Foreningen til Rotternes Udryddelse, Danske Navigatorers Bibliotek, Sømåndshøjskolen i Svendborg, Samfundshjælpen, Indenlandsk Sømåndsmmission m. m.

### Danske Dampskibsrederes Understøttelsesfond.

Danske Dampskibsrederes Understøttelsesfond, der blev stiftet i 1919 og oprindeligt alene ydede Hjælp til Efterladte efter Søfolk, der omkom ved en af Verdenskrigen foraarsaget Ulykke eller til Søfolk, der kom til Skade ved en saadan, uddeler nu Understøttelser i al Almindelighed til Efterladte efter Søfolk og til gamle

(Fortsættes nederst næste Side)

## EN NY KANAL MELLEM ATLANTERHAVET OG STILLEHAVET

Senator Edge fra New Jersey har konfereret med Præsidenten angaaende en Resolution, han har forelagt Senatet, og hvori der kræves en Undersøgelse saavel med Hensyn til Panamakanalen som med Hensyn til den foreslaaede Nicaraguakanal. Efter hvad Senatoren udtaler, har Panamakanalen nu næsten naaet Grænsen for sin Ydeevne og vil i Løbet af 10 Aar være ude af Stand til at besørge Trafikken. I Mellemtiden vil det være nødvendigt enten at bygge en ny Kanal, hvilket han foreslaar, eller forøge Panamakanalens Ydeevne, hvilket maaske eller maaske ikke er muligt. Ingeniørerne er i hvert ikke ganske sikre paa, at det vil være muligt at forøge Kanalens Ydeevne saaledes, at den vil være i Stand til at besørge den forventede forøgede Trafik. Det hævdes

paa den anden Side, at det foreslaaede Projekt til en Nicaraguakanal er fuldt gennemførligt, og Senator Edges Resolution kræver ikke Midler til Anlægget, men kun til en Undersøgelse af, hvilket af disse Projekter det vil være ønskeligt at gennemføre. Resolutionen er bleven anbefalet Senatet af Komiteen angaaende inter-oceaniske Kanaler, hvis Formand Senator Edge er. Komiteen har for saa vidt ændret Resolutionen, som den har nedsat Beløbet til den paa-tænkte Undersøgelse fra en halv Million Dollars til 250,000 Dollars. Det menes, at dette Beløb vil være tilstrækkeligt til at faa Arbejdet sat i Gang, og at Senator Edge haaber, at den mindre Bevilling vil blive anbefalet af Budgetudvalget.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE"'S FRAGTBERETNING

København, d. 1. Maj 1928.

Naar man gaar Fragtmarkedet igennem, er der ikke meget at tage Hatten af for. De to hæderlige Undtagelser, La Plata og Australien, har altfor længe været Undtagelser og trænger til Støtte fra andre Markeder. Nordamerika samt Gulfen og Vestindien har yderst lidt positiv Forretning i Øjeblikket, og Montreal kan ikke rigtig komme i Gang. Aarsagen er vanskelig at hitte ud af, men mon ikke det Hele bunder i, at Kornhandelen er koncentreret paa alt for faa Steder og paa alt for faa store Hænder. La Plata har været og er endnu en flink Aftager, men der er ingen rigtig Tillid til Markedet. Købmændene slutter fortrinsvis prompte Baade op til 15/6 Annullering, og senere Juni samt Juli Positioner maa slaa af paa Fordringen for i det hele taget at komme i Betragtning. To Middelhavs Baade, ca. 6000 T. hver, har taget 25/- Basis en skandinavisk Havn ult. Maj/15. Juni og gaar ud i Ballast. Det Kunststykke kan skandinaviske Baade ikke præstere uden at sætte Penge til. Australien betaler nogenlunde men heller ikke mere, og det samme er Tilfældet med de øvrige Østens Markeder. Her hjemme er Fragtmarkedet lige trøstesløst.

### TRÆLASTMARKEDET.

Naar alle Østersøens Lasteads nu lidt efter lidt aabnes for Sommertrafik, kommer der uvilkaarligt flere Laster paa Markedet, men de første Par Maaneder er allerede spoleret; det bliver vel vanskeligt at faa Raterne synderligt op før hen i Juli/August. Fluktuationer maa der selvfølgelig altid regnes med, og der kan ske meget i Løbet af nogle Maaneder. Foreløbig fortsættes Befragtningerne til nogenlunde ensartede Rater for Maj/Juni Lastning, medens enkelte Befragtere ikke er uvillige til at anlægge lidt højere for senere Positioner, i Særdelshed for Pulpwood- og Props-Kontrakter. Det store franske Firma Central des Bois forlanger nu indført i Certepartiet en Stevedorepris à 4/- D.B. 5/- boards for Calais og Antwerpen, samt 8/- Klausul for Ostende. Den sidste Klausul er ganske meningsløs og burde refuseres af alle, selv om Fragten bliver tilsvarende højere. Af de i sidste Uge rapporterede Slutninger kan nævnes:

725 Std. 3 Skellefteå/Bilbao 53/-; 760 Std. Sundsvalls/Barcelona 110 Pesetas; 600 Std. 4 Hernösands/

Santander 52/-; 800 Std. Sundsvalls/Pasages 50/-; 1400 Std. 2 Syd-Finland/Antwerpen 33/-; 850 Std. Åbo/Dundee 34/-; 1100 Std. Kaskö/Dundee 34/-; 970 Std. Trångsund & Kotka/Hull 37/6; 525 Std. Kemi/Hull 42/6; 335 Std. Jacobstad/London 47/-; 700 Std. Kemi & Torneå/London 44/-; 550 Std. Props Hudiksvall/W. Hartlepool 40/-; 750 Std. Props Riga/South Alloa & Grangemouth 32/-.

8/10,000 Fv. Pulpwood Nordfinland og Luleå/Calais-Rouen indikerer ca. 37/- 37/6 Finland, 39/- 40/- Sverige. Basis Calais. 11/1300 Fv. Props Yxpila/Cardiff 44/- 45/-, 1/1100 Std. Trångsund/Sharpness 42/6.

### HVIDEHAVET

700 Std. U.K. Cont. 58/- Juni; 1000 Std. U.K. Cont. 57/- Juni; 1250 Std. Amsterdam 52/- Juni; 850 Std. Antwerpen 55/- Juli; 750 Std. Antwerpen 56/6 Aug.

### CANADA

780 Std. Pugwash/Dublin eller Belfast 58/9.

### KUL, KOKS ETC.

Tyne/Randers 2000 T. Kul er gjort à 5/-, Forth/København 2500 T. 4/9, Methil/Nørresundby 2200 T. 4/10½d., Humber/Aarhus 2300 T. 4/10½d. Dagens Noteringer ligger paa samme lave Niveau. 2Fra Danzig/Gdynia er stem vanskelig at opnaa før 12/15 Maj, og Expeditionerne har i den seneste Tid været daarligere. Finland har taget mange Baade for Lastning Forth/Østkysten og Danzig, men Betalingen har været uforskammet lav. Forth/Helsingfors/Åbo 18/2200 T. ca. 4/9 5/-, Danzig/Helsingfors 3000 T. 4/6, Danzig/Gøteborg noterer for 3/4000 T. 4/6, Odense 1800 T. 5/-, Helsingør 7/800 T. 6/3.

### MIDDELHAVET.

Det udgaaende Marked tagner bedre, ogsaa for store Baade, Noteringerne varierer en Del, men gennemgaaende indikeres Tyne/Barcelona 11/6, Algiers 7/9, Oran 8/-, Marseilles 8/3, 8/6, Genua 7/6 8/6, Palermo 9/-, Cannes 9/6, Catania 9/6 10/-; Danzig/Vestitalien 4/5000 T. 9/-, Venezia 5/6000 T. 10/6; Rotterdam/Algiers 7/6, Genua 7/6 8/-, Palermo 8/6; Wales/Barcelona 10/9 11/9, Casablanca 7/-, Algiers 8/-, Marseille 8/- 8/6, Genua 7/3 9/-, Alexandria 9/6, Øerne

### OPLÆGNINGERNE

Sidste Uge bragte en ny Stigning i Oplægningerne, Sidet den af Dansk Dampskibsrederiforening udsendte Opgørelse viser, at der den 1. Maj var oplagt 45 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 67,782 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 109,597 Tons. Den 23. April var Tallene 42 Skibe, 65,137 Bruttotons og 106,016 Tons d.w.

(Fortsat fra Side 236)

eller svagelige Søfolk. Fondets Kapital er noget over 2½ Mill. Kr., og der er i 1927 udbetalt Understøttelser til ca. 265 Personer med et samlet Beløb af Kr. 108,090.

Fondets Bestyrelse bestaar af Direktør A. O. Andersen, Skibsreder Chr. Sass og Konsul Chr. Andersen. Dets Kasserer er Højesteretssagfører Jakob E. Gelting.



## ISMELDINGER PR. 1. MAJ 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Mølorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjul.      |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Sverige

Västra Kvarken og nordl. Stat 98. Skag 22. Härnö 2 x. Aangermanälven 32. Brämö 22. Almosundet 39. Sundsvall 22. Hudiksvall 92.

## Finland

Björkö Sund 01. Werkkomatala 28. Söen W f Björkö 28. Wiborg-Trångsund 11. Trångsund-Rödhäll og ud for Rödhäll 39. Kotka 11. Rankö 39. Luppi 11. Hogland 2 x, 9 x og 01. Sveaborg 32. Gäskärsbådarna 01. Sta-

tionerne videre W og N efter til Mäntyluo 01. Ud for Kallö och Räfsö 11. Wasklot 37. Storhåsten-Ensten 37. Rönnskärsfarleden 37. Norrskärsfarleden 68. Jakobstad og Aadö 68. Mässkär 9 x. Yxpila 98. Tankar 68. Nordligere Stat 98.

## Estland

Zerel 24. Koksskær 12. Ekholm 22. Etenkskær 01. Narva Red 01. Pernov 01. Kynø 01. Paternoster mod SE, mod NE 01. Raugi og Vorms 01.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Esbjerg Havns 60 Aars Dag

Esbjerg Havn holdt 24. April 60 Aars Jubilæum, idet Loven om Esbjerg Havn blev stadfæstet af Kongen den 24. April 1868. For en Havn er 60 Aar jo kun et meget kort Tidsrum; men Esbjerg Havn har i dette korte Aaremaal været i saa rivende en Udvikling, at man ikke finder Mage til den andetsteds i Danmark. Straks fra den første efter vore Begreber ret beskedne Havn 1873 blev aabnet, tog Eksporten af Landbrugsartikler denne Vej sin Begyndelse, og siden har denne Trafik faaet en uhyre Betydning for hele Landet. Havnen har da ogsaa stadig maattet udvides. Havnen blev bygget som Dokhavn med en Dybde af 13 Fod, og denne Dokhavn var beskyttet af 2 Moler; men er nu uddybet til 19 Fod med forskellige Udvidelser. Endelig blev der ved Lov af 30. April 1909 bevilget en ny Trafikhavn og en stor Fiskerihavn mod Vest; thi Fiskeriet fra Esbjerg tog samtidig et meget betydeligt Opsving, og Esbjerg Fiskerihavn er nu et imponerende Syn, naar den store søgaaende Fiskeriflaade er hjemme i Havnen.

Esbjerg Havn staar nu Slaten i 20 Mill. Kr.; men der siges, at Havnen er et Aktiv, der giver 5 pCt. Renter. Havnens Indtægter andrager godt 2 Mill. Kr., hvorimod den i 1899 kun udgjorde 261,035 Kr., deraf Havne- og Bropenge 237,037 Kr. Havnen har sidste Aar været trafikeret af

1081 Skibe med en samlet Tonnage godt 800,000 Tons. Indførselstolden har andraget henved 1 Mill. Kr. Esbjerg Havns samlede Landareal er 121 ha med lidt over 3000 m Kajanlæg, og den ny Trafikhavn har nu en Dybde af 24 Fod. Hvad der meget forøger Havnens Brugbarhed er, at den neppe nogensinde vil fryse til; endog i de strenge Vintre 1881 og 1893, da Landets fleste Havne vare utilgængelige, kunde den besejles. Det er dog ikke alene Havnen, der har svunget sig op til en anselig Størrelse, Byen er fulgt med. De oprindelige i 80'erne anlagte makadamiserede Veje, der skar den nyanlagte By ud i lige store Firkanter, er nu asfalterede eller brolagte Gader, og de beskedne Smaahuse fra Esbjerg første Aartier er nu efterhaanden afløst af store moderne Ejendomme, idet hele er Udviklingen efter danske Forhold forbavsende og minder i meget om amerikanske Byers Opkomst. Med Loven af 24. April 1868 om Anlæg af en Havn ved »Esbjerg Kløv« begyndte Eventyrets Prins at spænde sin Ramme ud, og ved hans Tryllestav forvandlede den øde Klit og gølge Hede, hvor kun Marehalm og Lyngen fandt Fodfæste til en brugbar Havn og til en moderne By, hvor Trafikken kendes, og derfor blev der ogsaa festet i Esbjerg paa Esbjerg Havns 60 Aars Dag.

—n.

(Fragtmarkedet fortsat.)

7/9, Dakar 7/9. De hjemgaaende Markeder er fremdeles meget sløje. Jordnødder betaler en 26/- fra Gambia, men det er heller ikke for meget. Rufisque/Continentet slutter til 23/6, Dunkirk/Tyskland 1/- mere, Bordeaux direkte 21/6. Frugten fra Spanien begynder at ebbe ud, og Noteringerne holdes i ca. 20/- 21/- pr. 100 cbf. Tunis/Åbo Salt 12/-. Donau maa der ikke regnes med foreløbig. Korn gaar i Smaapartier til ca. 9/- Hamburg, og de faa Trælastpartier, som findes, til tilsvarende lave Cifre. Poti/Baltimore rapporteres til \$3.50, Sortehavet/3—4 svenske Havne indikerer 12/6 heavy grain, 14/- Oliekager.

## NORD-AMERIKA-GULFEN-CANADA.

Montreal/A.R. har faaet Tonnage til 12 c. Maj, med andre Ord en Nedgang paa 1 c.; 12½ c. 15. Juni. Montreal/ tre svenske Havne skal være gjort til 19½ c., men Noteringerne idag ligger nærmere 17/18 c. Til Middelhavet betales ca. 16 c. Avonmouth saa lavt som 2.7½d. New York/Leningrad har taget en enkelt Baad à 8½ c. cbf. bale. Boston/Danzig Scrapjern \$5.50, New York/River Plate \$3.60 to Lossehavne, net C/P, ellers er Markedet uden Liv.

Cuba/U.K. Cont 16/6 6000 T., 16/1½d. 8200 T. San Domingo 18/6 3/4000 T. Galveston/fem Havne New Zealand/Australien Svovl 33/-, Freeport & Texas City/Rotterdam &/el. Harburg \$3./\$3.10 ½ Lossehavne.

Det er lige sløjt med vestgaaende Laster.

Vancouver/U.K. Cont. prompt 27/- Basis 1 Lossehavn; San Francisco U.K. Cont., August 30/- Byg.

## SYDAMERIKA

Begrundelsen for de pauvre udgaaende Kulfragter er det hjemgaaende Markeds Fasthed, og det kunde

passé, hvis Kornraten var 30/-, men med 23/- 25/- hjemefter, hører 9/6 10/- ud for Kul ingensteds hjemme. Forklaringen er snarere den, at der er en stor Brist paa Kulorder. Danzig/Rio offereres til 10/6 11/- for 5/6000 Tonnere og Danzig/Paranagua 13/-. For prompt Lastning hjemover er bl. a. sluttet: 5500 T. Santa Fé/U.K. B/H 25/6 og 25/-; 7100 T. B. Blanca/U.K. B/H 21/9 og 22/6; 7200 T. Buenos Aires A/H 21/-; 5900 T. San Lorenzo/U.K. B/H 23/6; og for senere Lastning er betalt 22/6 23/6 Basis U.K. Cont. 25/- Skandinavien. Næsten alle Baade har Option af at laste i forskellige Havne, og i Særdeleshed bemærkes de mange Losseoptioner.

## ØSTEN

De enkelte Markeder har udfoldet en større Aktivitet, og lidt bedre Betingelser er opnaaet. Sydaustralien/Middelhavet—U.K. Cont. saaledes 38/- Juni, Vestaustralien 36/3 Juli og 37/6 Maj/Juni. Port Pirie/Bristol Kanalen eller Antwerpen 35/-; Madras/Europe 28/- 28/6; Karachi 19/3 scale 21/6, 22/6 d.w.; Birma 25/6. U.K. Cont. 27/9 Adriatic; Durban/Pt. Sudan 13/- Aden 12/-.

## TIME-CHARTER

Det vestindiske Marked er igen sløjere med meget faa Afslutninger. For Rundrejser er betalt \$1.25 3200 T. og 5060 Tønner, \$1.05 4060 T. og \$0.90 5300 T. Trip across 6000 \$1.30 5150 T. \$1.50. For europæisk Fart gøres saa godt som intet, men der er Befragtere, eller Spekulanter, nok, hvis Tonnagen kan faas til deres lave Ideer; hellere da drive Baadene selv og ved at slutte til Trælastimportører konkurrerer man med sig selv.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### MODERNE FRAGTBAADES ØKONOMI

Jeg spurgte forleden en vel kendt Tramp-Reder, hvorfor han ikke bestilte sig ny Tonnage, og for en Gangs Skyld lød Svaret ikke, at Priserne var for høje. Han sagde, at han ikke bestilte nye Baade, fordi Skibsbyggerne ikke havde noget nyt at byde ham. Hvad han ønskede var, saavidt jeg forstod, et Fragtskib, hvis Økonomi overgik alle eksisterende Fragtbaades, et Skib, der kunde give større Fortjeneste. Mine Venner blandt Skibsbyggerne, hvem jeg gav Meddelelse om denne Udtalelse, blev mindre fornærmede end jeg havde ventet. En af dem, en overordentlig dygtig Bygger af Fragtbaade og en af de mest udprægede Fremskridtsmænd indenfor denne Industri, indrømmede, at der maaske nok kunde være nogen Berettigelse i min Ven Skibsrederens Udtalelse, men, tilføjede han, de Aarsager, der har hidført en Situation, som, hvad Skibsplaner angaar, muligvis staar tilbage med Hensyn til Initiativ, har Skibsbyggeren ikke Ansvaret for.

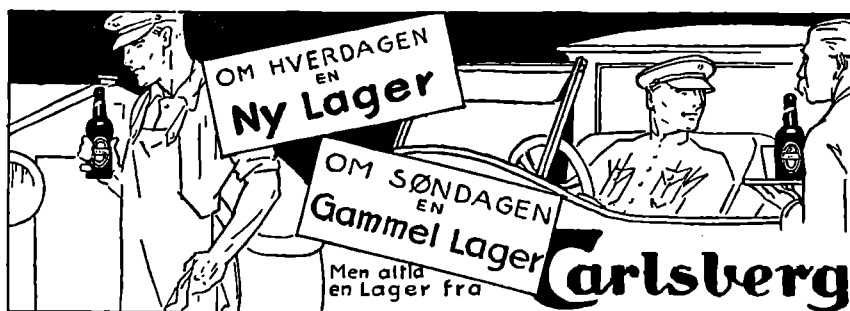
I et Brev, som denne Skibsbygger har sendt mig, udtaler han bl. a.:

Det økonomiske Skib skulde fremgaa af Driftserfaringerne, Erfaringer, som udelukkende høstes af Skibsrederne, men som anvendte i Samarbejde med Skibsbyggeren hurtigt vilde hidføre gennemgribende Ændringer i den rigtige Retning. Jeg udtaler dette paa Grundlag af gode Erfaringer høstede ved et saadant Samarbejde og tænker særligt paa et Tilfælde, i hvilket Skibsbyggeren, der havde faaet fuld Oplysning om Driftsbetingelserne og frie Hænder med Hensyn til Planerne, frembragte et saa glimrende økonomisk Resultat, at Følgen blev en Rekonstruktion af en hel Flaade. Men dette ligger en Del tilbage i Tiden. At stille Forslag om noget saadant vilde almindeligvis nu blive opfattet som et Forsøg fra Skibsbyggerens Side paa at diktere, selv om man ikke mistænkte ham for at have andre Motiver. Der er ogsaa andre Grunde, der bidrager til at dæmpe Initiativet hos Skibsbyggeren. Hvis han stiller et Forslag, der i højere eller ringere Grad adskiller sig fra de gængse Ideer og Planer, mødes han næsten altid med en rodfæstet Modvilje mod at fravige det en Gang vedtagne. Nogle af de Forslag, han maatte stille, vil maaske foraarsage større Udgifter, men vil efter hans Overbevisning medføre økonomiske Fordele, som i høj Grad vil berettigede den større Udgift; desuagtet vil man dog hyppigst modsætte sig den forøgede Udgift.

Trykket af den skarpe Konkurrence i vore Dage tilligemed den meningsløse Vurdering baseret paa Prisen pr. Ton bevirker efter min Vens Mening en Tendens til ved Skibsplanerne kun at tage Hensyn til Prisen. Han skriver herom: Den Maade, hvorpaa Skibsbyggerne bliver spillet ud mod hverandre endog efter, at de har indgivet Tilbud, er en unfair Optræden overfor en svækket Industri, hvis Vanskeligheder er saa store, at selve dens Eksistens staar paa Spil, og den hindrer ogsaa, at de bedre Planer kommer frem, i det mindste naar de betyder højere Pris. Konkurrencen har bevirket, at det nu mere drejer sig om Prisbillighed end om Ydeevne, og Situationen er bleven saaledes, at Skibsbyggeren er bleven ganske klar over, at det at indsende Tilbud paa Skibe med større Ydedygtighed maaske kun vil forringe hans Chance for at gøre Forretning.

Paa den anden Side, fortsætter han, er der nogle Retninger, i hvilke større Økonomi kunde opnaas uden Udgift, undertiden endog saaledes, at det blev billigere. Rederne føler sig imidlertid ofte bundne ved Skik og Brug, og en Skibsbygger, der stillede saadanne Forslag, vilde risikere at blive udelukket. Tager man for Eks. Spørgsmaalet om Hastighed og Maskinkraft, er Spørgsmaalet: Betaler Hastighed sig? da nogensinde blevet besvaret af de, der bedst er i Stand dertil? Fra en Skibsbyggers Synspunkt ser det ud, som om den ikke betaler sig, og han kommer her til den Slutning af i det mindste følgende to Grunde: At i et givet Skib af normal Fragtbaadstype kræver en Forøgelse af 10 pCt. i Hastighed en Forøgelse paa omtrent 35 pCt. i Brændselsforbruget. At mange Skibe sejler med en Maskinkraft, der kun andrager Halvdelen til to Trediedele af den Kraft, som Maskine og Kedler kunde producere, naar Maskinen gik for fuld Kraft, hvilket tyder paa, at den i Praxis findes at være for stor til den økonomiske Hastighed. Det store Antal Skibe, der er udrustet med tre Kedler, af hvilke kun to af økonomiske Grunde bruges, synes ogsaa at bekræfte det ovennævnte. Den Maskine, der er bygget til at faa Damp fra tre Kedler, kan ikke yde sit bedste, naar den kun faar Damp fra to. Men det vilde være en dristig Skibsbygger, der vilde risikere Chansen for at faa en Ordre ved at anbefale de mere økonomiske Maskinstørrelser, der i mange Tilfælde kunde faas, men samtidig vedbliver han at undre sig over, hvorvidt virkelig de foretrukne Størrelser skyldes et Ønske om at faa Skibet til paa Papiret at se kraftigt ud.

Fairplay for den 18/4. 1928.



### Luksus — ikke Luksus!

GL. CARLSBERG LAGER var Hvermands daglige Drik, indtil den beskattedes som „Luksusøl“. Saa blev den fortrinsvis Fest- og Søndagsdrik.

NY CARLSBERG LAGER er Carlsbergs Lagerøl til Pilsnerpris. Den er en Brøkdæl af en Alkoholprocent lettere, men iøvrigt det Lagerøl, der kommer GAMMEL LAGER nærmest.

## ESBJERG

Dybdet 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 Fløjetønder og flere Fyrlinier — Havneafgitter (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. Tons Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kræner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperro-ner og en stor Auktionshal liggende ilge ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæde. To mindre Skibsreparations-værfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## 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, er fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. ¼ 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, ½ Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunda«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N. R. T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 faste Kræner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglnholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage. 16 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indrynings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind-drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Seilskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn, Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Seilskibe 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 besørges Losning og Lading efter faste, af Mi-nisteriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevemor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalings-beddinger, store Maskinværksteder og Jærnskiibsyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kræner, 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 Kræner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kræner (Burmeister & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

## KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 735 m Bolværk med 8 m Vand og 1230 m Bolværk med fra 5—6 m Vand.

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for Indg. som for Udg.): Indenbys: Seilskibe 12 Øre, Seilsk. m. 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. m<sup>3</sup>, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m<sup>3</sup>.

## Losning og Lastning

besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejse-spil m. m.

Dobbelt Jernbanespor Havnen rundt. Træskibsværft med Reparationsværksteder. Motor- og Maskinfabrik, Jernstøberi, 4 Kulkræner, 3 Kornelevatorer, 1 fast elektrisk dreven 10 Tons Kran, elektriske, transportable Spil. I Havnen findes en Ophalerbedding for Skibe paa 450 ts. Egeovægt og 1 Baadehavnen en do. for Skibe paa 70 ts. Egeovægt. 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 Vand 1,9 m. Havneafgift pr. Netto Ton 35 Øre, Skibe, der indkommer for Kullorsyning, 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, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Seilsk. 24 Øre, Seilsk. med Hjælpekrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmelørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, uforørd. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton, Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 750 m Kalmur med 7,5 m Vand og 300 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) Dybtgaende. 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. m<sup>3</sup> leveret om Bord ved Bolværk.

## Losning og Lastning

besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkræner og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Køhalingsplads og Reparationsværksted.

## RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Seilskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre; Seilskibe med Hjælpekrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre; Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie, Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## FRAGTRATETALET FOR MARTS 1928

Fragtratetallet er for Marts beregnet til 98,7, hvilket er ca. 1 pCt. lavere end Tallet for Februar. Nedenstaaende Oversigt giver Fragtratetallene for de sidste 13 Maaneder sammenlignet med Gennemsnittetallet for Januar—Marts 1925, der var 100,0.

Marts	1927....	117.7	Oktober	1927....	109.6
April	— ....	117.5	November	— ....	107.5
Maj	— ....	112.3	December	— ....	101.8
Juni	— ....	110.0	Januar	1928....	101.1
Juli	— ....	107.2	Februar	— ....	99.8
August	— ....	107.0	Marts	— ....	98.7
September	— ....	109.0			

Nedgangen skyldes navnlig Kulfrakterne; efter Nedgang i sidste Del af forrige Aar var Gennemsnittet af de Kulrater, der er medregnet i Opgørelsen, nær-

mest opadgaaende i Januar og Februar, men i Marts gik Raterne atter en Del tilbage i en Række af Ruterne. Gennemsnittet af Raterne for de andre Ladningsarter og Ruter var det samme i Marts som i Februar. For amerikansk Timecharter og enkelte andre Rater var der nogen Opgang, som altsaa ophevedes af Nedgang paa andre Felter.

## Bekendtgørelse.

## Nordisk Skibsrederforening.

Den aarlige Generalforsamling afholdes i Dansk Dampskibsrederforenings Lokaler, Amaliegade 33 i København, Torsdag den 28. Juni Kl. 5 Em.

Bestyrelsen.

## POSITIONSLISTE PR. 30. APRIL 1928

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg—Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Warkworth 28.4.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbhvn.—Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbhvn.—Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aaro*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Yokohama 26.4. til Dalny.  
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Bona 29.4. til Valencia.  
 s.s. *Amalienborg*, Møllerup afg. Paloalto 24.4.  
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, pass. Panama Kanal 18.4. p. R. t. Angeles.  
 s.s. *Anneberg*, ank. Aalborg 26.4.  
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Madeira 15.4. til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 25.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, i Dok i Kiel siden 5.4.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Penang 30.4. til Suez.  
 s.s. *Askø*, Petersen, ank. Helsingør 25.4.  
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Yokohama 23.4.  
 s.s. *Astrid*, Bjark, oplagt.  
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Yokohama 29.4. til Dalny.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Antwerpen 27.4.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbhvn.-Mariagerfjord og Kbhvn.-Nyköbing F. Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Meyer, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Dunkerque 26.4. til Casablanca.  
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Cartagena 26.4. til Bristol.  
 s.s. *Bjarke*, oplagt.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Bolivia*, Olsen, ank. New Westminster 19.4.  
 s.s. *Borghild*, oplagt.  
 s.s. *Bornholm*, Nielsen, afg. Lissabon 28.4.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 30.4.  
 s.s. *Botnia*, zum Vohrde, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, oplagt.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Tyne 21.4. til Buenos Aires.  
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Perim 14.4.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 30.4.  
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Melilla 1.5 til Oran.  
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. Manzanillo 26.4.

## C

m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Rockall 29.4 p.R.t. Baton Rouge.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.

m.s. *California*, Thomsen, ank. La Plata 18.4.  
 s.s. *Charkow*, Holst, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. Hamburg 26.4. til Hull.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Holbæk 26.4.  
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Dakar 17.4.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Trapani 22.4.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Bari 26.4.  
 s.s. *Danfjelt*, Voss, afg. Danzig 23.4 til Manchester.  
 s.s. *Danevirke*, Stage, oplagt.  
 s.s. *Dania*, henligger i Kbh.  
 s.s. *Danhild*, Kronika, ank. Helsingborg 29.4.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Kbhvn. 22.4.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Antwerpen 24.4.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 29.4.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Block, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Aarhus 29.4.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Drammen 30.4.  
 s.s. *Ella*, Nielsen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. London 26.4.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Finisterre 27.4.  
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Gandia 27.4.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, oplagt.  
 s.s. *Esland*, Sørensen, ank. New York 27.4.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, ank. New York 29.4.  
 s.s. *Expres*, Bager, i Kbhvn.-Horsens Ruten.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfyenske m. fl. Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Port Said 27.4. p. R. t. Genoa.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, oplagt.  
 s.s. *Feddy*, Matthiessen, oplagt.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rute fart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fiona*, Heindorn, pass. Vlissingen 27.4. p. R. t. La Pallice.  
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Cardiff 27.4.  
 s.s. *Flynderborg*, Sonnichsen, ank. Riga 25.4.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Pensacola 28.4.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1. Maj 1928.

London .....	19,50	Madrid .....	62,70
New York .....	373,00	Amsterdam .....	150,55
Berlin .....	89,25	Stockholm .....	100,10
Paris .....	14,80	Oslo .....	99,95
Antwerpen .....	52,25*)	Helsingfors .....	9,42
Zürich .....	72,00	Prag .....	11,10
Rom .....	19,80	Wien .....	52,60

\*) Ny Møntenhed — 100 Belgas — 500 Fres.

## A/B NIELSEN &amp; THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder. Scott's og Watkins'

## HELSINGFORS (Finland)

Filtalkontor HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Ruter til de vigtigste Havne paa Jorden

s.s. *Frederik VII*, Mecklenburg, afg. New York 28.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. New Orleans 16.4.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Dok i Grimsby siden 17.4.  
 s.s. *Frode*, Petersen, i Timecharter paa U. S. A.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Dok i Kiel siden 28.4.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Køge 28.4.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Barbados 28.4.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 30.4.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Danzig 28.4. til Reval.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. New York 7.4.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Norfolk Va 24.4.  
 s.s. *Hans Tavsén*, Christensen, afg. Helsingborg 28.4. til Newport Mon.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 28.4.  
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 14.4.  
 s.s. *Hindholm*, Møller, ank. Kbhvn. 30.4.

s.s. *Hjelm*, i Dok i Helsingør siden 24.4.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Kbhvn. 28.4. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Heisterberg, pass. Ushant 20.4.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Port de Bauc 26.4. til Oran.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Barletta 29.4.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Antwerpen 28.4.  
 s.s. *Island*, Lydersen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. St. John NB. 20.4. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. St. Vincent 27.4.  
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Kbhvn. 27.4.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, i Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Port Talbot 26.4.  
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Progreso 11.4. til Vera Cruz.  
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Aarhus 27.4.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Bangkok 20.4.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Cape Wrath 30.4.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**  
 TELGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
 PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## KØBENHAVN

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
**“MYREN”**  
 KØBENHAVN  
 Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: „Holmsild“  
 Amaliegade 36

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**  
 (H. MUNCH'S EFTFL.)  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 (SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)  
 HAVNEVEJ 40  
 Telefon Nr. 166      Telegr.-Adr.: »Fiskers»  
**HOLBÆK**  
 ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

## NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**  
 ved  
**Halfdan Rasmussen**  
 edsv. Skibsmægler  
**NAKSKOV**  
 Statstelefon Nr. 7  
 Telefon Nr. 108, 408 & 618  
 Telegr.-Adr.: „Andrea“

## KOLDING

**A. G J Ø R D I N G**  
 KOLDING  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
 BEFRAGTNING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE  
 AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
 TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING    TELEFON NR. 1810 OG 1811

## NYKØBING F.

Telefon 137 & 737  
 Telegram-Adr.: »Marquardt«  
**Marquardt & Tornøe**  
 Skibsmæglere  
 Nykøbing F.

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
 (ETABLERET 1867)  
 EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
**KORSØR**  
 Telefoner: Provins Nr. · 6 · 16 · 68      Telegram Adresse:  
 Statstelefon Nr. 11      »JØRGENSEN«

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
**NØRRESUNDBY**  
 Telefon 1047 · 2161      Telegram-Adr.: BACH

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**  
 Tigr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43    Telf. 221-1735-5390  
 Dampskibsreder  
 Dampskibs- og Havariagent  
 Befragtningsforretning

## SAXKJØBING

**HOLGER KRISTIANSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING  
**SAXKJØBING**  
 DANMARK  
 TELEFON Nr. 184 & 302      TELEGRAM-ADR.:  
 „SKIBSMÆGLEREN“

## K

- s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Burntisland 11.4. til Three Rivers.  
 s.s. *Kina*, Madsen, ank. Kbhvn. 28.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), *Sigvardt*, afg. Goole 28.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Aarhus 28.4.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Cardiff 17.4.  
 m.s. *København*, Andersen, pass. St. Vincent 17.4. p. R. t. Buenos Aires.

## L

- m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Nakskov 22.4.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Savannah 28.4.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Prawle 30.4.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Middelsbrough 24.4.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, ank. Danzig 29.4.  
 s.s. *London*, Caspersen, pass. Gibraltar 24.4. p. R. t. Syracuse.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 20.4. til Kbhvn.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Bordeaux 29.4.  
 s.s. *Maine*, Arel, ank. Aalborg 29.4.  
 s.s. *Maja*, Bastholm, i Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Penang 29.4.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Burriana 25.4.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Teneriffe 29.4.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Dok i Kiel siden 19.4.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Tyne 18.4. til Neapel.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Danzig 25.4.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. Newport Mon 2.4. til La Plata.  
 m.s. *Meonia*, Topp, ank. Bangkok 27.4.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11. 27.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Ankensen, afg. Lissabon 28.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, i Dok i Helsingør siden 23.4.

## N

- s.s. *Natal*, Riddersborg, ank. Antwerpen 27.4.  
 s.s. *Nevada*, Andersen, ank. Sønderborg 28.4.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, i Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Nordhild*, Hansen, ank. Strandgade Værft.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Lissabon 28.4.

## O

- m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Oluf Bager*, Kolster, ank. Stege 29.4.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Rosario 21.4.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 21.4. til Kbhvn.

## P

- m.s. *Panama*, Væring, afg. St. Thomas 23.4. til Hamburg.  
 s.s. *Parana*, Bronér, ank. Helsingør 6.4.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Riga 20.4.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parketon Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfelt, afg. New Orleans 17.4. til Kbhvn.  
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Dunkirk 28.4. til Port Said.  
 s.s. *Phœnix*, i Rutefart Esbjerg-Kbhvn.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, pass. Finisterre 25.4. til Las Palmas.

- s.s. *Polonia*, Christensen, afg. Valona 29.4. til Sebenica.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Warkworth 21.4.

## R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Kalundborg 27.4.  
 s.s. *Rosenborg*, Hansen, ank. Danzig 24.4.  
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

- s.s. *Saga*, Falk, afg. Nørre Sundby 30.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Key West 24.4. til Baytown.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Danzig 26.4.  
 s.s. *Seine*, Belec, afg. Riga 28.4. til Havre.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Suez 29.4. p. R. t. Colombo.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Hamburg 27.4.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Aalborg 30.4.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Aalborg 28.4.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Odense 25.4.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Ceuta 26.4.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Emden 29.4.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 24.4.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Riga 24.4.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen afg. Dakar 28.4.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Fair Isle 28.4.  
 s.s. *Stal*, Moyell, afg. New York 19.4. til Cienfuegos.  
 s.s. *Stegelborg*, Harming, ank. Riga 22.4.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, i Dok i Frederikshavn siden 18.4.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 29.4.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Liverpool 27.4.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. New York 26.4.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Norfolk Va 21.4.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.1.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 26.4.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Yokohama 27.4.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Greaser 13.4. til Boston.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Kbhvn. 1.5.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, Henligger i Riga.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 27.4. til Kbhvn.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. San Francisco 24.4. til Panama Kanalen.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Liverpool 27.4.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 29.4.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 26.4. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. Vancouver 27.4.

## V

- s.s. *Vendia*, Lund, oplagt.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Oslo 30.4.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Philadelphia 26.4.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 29.4.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 24.4.

## Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i Dok i Helsingør siden 30.4.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Petersen, i Aarhus-Hamburg Ruten

## Ø

- s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16. 2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Danzig 28.4.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 30. APRIL 1928

- 3/m Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Charlestown 21.4. til Aberdeen.  
 3/m Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Porsgrund 26.4.  
 3/m Sk. *Albert*, Clausen, ank. Setubal 27.4.  
 3/m Sk. *Hertha*, Nymann, afg. Klagehamn.

- 3/m Sk. *Husavik*, Hansen, ank. Teignouth 24.4.  
 3/m Sk. *Meta*, Christoffersen, kollideret og sunken i Kanalen p. R. Plymouth-Lübeck.  
 3/m Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. København 24.4.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer







## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i  
**CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS**  
 Skibe, der dokkesættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
 hvis de læstes i nogen anden Havn.  
 Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 83, KØBENHAVN

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter

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

## WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere. Bunkerkul Entreprenører

## KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8907. 6885. 6886. Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lasteifarver etc.  
 fra Th. Höeg

HAMBURG

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

Reparationer i Bristol Kanalen

## MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

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

CARDIFF  
 BARRY  
 NEWPORT  
 AVONMOUTH

## IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

## OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE  
 REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

OTTO MALLINGSGADE 3, TLF. RYVANG 2589 y.

## AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBBYGGERIET

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

### 2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

### PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

## Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«  
 STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 600,000 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.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

## NATIONAL

KØBENHAVN K.

TEGNER ALLE ARTER  
 FORSIKRINGER

Forlang Tilbud.

GRUNDLAGT 1905. TELEFON 7565

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 20

FREDAG 11. MAJ 1928

35. AARG

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

### BROEN VEDTAGET

Københavns Borgerrepræsentation havde i sit sidste Møde det af Havnebestyrelsen vedtagne Forslag om Bygning af en halvhøj Bro over Havnen til Behandling. Diskussionen formede sig nærmest som en Gentagelse af de Argumenter for og imod Bygningen af denne Bro, der er fremkommet paa de Møder, som i den senere Tid har været afholdt om Sagen.

Borgmester P. J. Pedersen forelagde og anbefalede Forslaget og betegnede denne Løsning som den bedst mulige. Hvad Sydhavnen angik, fandt han det unyttigt at diskutere, hvorvidt denne Havn burde oprettholdes eller opgives, da ingen fra ansvarlig Side nu vilde foreslaa at nedlægge Sydhavnen og anlægge en ny Havn andetsteds, eftersom de Kapitaler, der saavel fra Kommunens som fra privat Side var bundet i Sydhavnsanlægget var saa store, at det slet ikke kunde lade sig gøre. En Tunnel vilde koste 29—30 Millioner Kr. og være i Stand til sammen med Broerne at tage Trafiken til 1970, medens en ny Langebro vilde kunne klare Trafiken til 1981 og inklusive den midlertidige Bro og Jernbanebroen kun koste ca. 9 Millioner Kr.

Efter en længere Diskussion vedtoges Forslaget om Bygningen af Broen, og som vi udtalte, efter at Sagen havde været til Behandling i Havnebestyrelsen, vil vi altsaa nu faa Broen.

### HAVNETAKSTERNE I KØBENHAVN

Gyldighedsperioden for Københavns Havns Takster udløber med Udgangen af Juni Maaned. Da der imidlertid ikke synes at være Anledning til i Øjeblikket at fremkomme med Forslag til Ændringer i Fartøjstaksten, henstiller Havnedirektøren til Havnebestyrelsen overfor Ministeriet for offentlige Arbejder at anbefale, at Taksten udfærdiges i uforandret Skikkelse for Tiden 1. Juli 1928 til 30. Juni 1930.

For *Vareafgiftstakstens* Vedkommende foretages der enkelte Rettelser, men i den forløbne Tid har de i 1923 og 1926 foretagne ret indgribende Revisioner af Tabellen over de enkelte Afgiftsposter virket til Tilfredshed, idet kun paa enkelte Punkter Henvendelser fra Importørerne eller Tvivl fra de opkrævende Myndigheders Side har vist sig at gøre nye Takstrettelser ønskelige.

### HAVNETAKSTERNE I AARHUS

I Aarhus Byraads Møde forleden forelaa Ministeriets Afslag paa Havneudvalgets Andragende af 14. Februar om en Regulering af Havnetaksterne. Samtidig havde Havneudvalget til Byraadets Sanktion fremsendt det tidligere omtalte nye Forslag til Ministeriet, hvori man foreslaar, at Ministeriet selv fastsætter Taksterne for de 9 Positioner, der er Uenighed om, saaledes at de nye Takster kommer til at ligge mellem de nuværende Takster og de af Udvalget foreslaaede nye Takster. For Skibsafgifternes Vedkommende ønsker man, at Afgiften gøres forskellig, efter-

som et Skib losses hele sin Ladning eller kun en Del af denne og efter Varigheden af Opholdet ved Kajen.

Hvad *Skibsafgifterne* angaar, er der ikke megen Udsigt til Enighed. Aarhus Havn vil jo have indført det samme System som i København, men det har Ministeriet Gang paa Gang afvist, og Departementschefen begrundet Afvisningen med, at man i Øjeblikket befinder sig midt i en 5-aarig Takstperiode og samtidig henvises til, at et Udvalg netop paa samme Tid beskæftiger sig med Udarbejdelsen af et Forslag til Taksternes Ændring fra Periodens Udløb i 1930. Ministeriet gør altsaa kun Indsigelse mod Ændringen i Systemet, og gør opmærksom paa, at andre Havne har faaet deres Ønsker om Takstreduktion imødekommet uden Diskussion. Der kan altsaa allerede nu siges, at et Forslag om Ændringer i Skibsafgiften i Aarhus Havn, der rører ved Systemet gældende for alle Provinshavne, indtil videre ikke vil blive bevilget.

### LODSNING I FRANSKE FARVANDE

Le »Journal Officiel« for den 31. Marts indeholdt en Lov af 28.3. 1928 angaaende Lodsning i franske Farvande. Ifølge Paragraf 2 er alle Skibe, franske saavel som fremmede, underkastet Lodstvang indenfor de Grænser, der fastsættes i Vedtægterne for hver enkelt Havn. Ifølge Paragraf 3 er, bortset fra de ved disse Vedtægter fastsatte Fritagelser, blandt andet Sejlskibe paa mindre end 100 Nettotons og mekanisk drevne Skibe paa under 150 Nettotons fritagne for Lodstvang. Lodsafgiften fastsættes vedblivende efter Skibets Nettotonnage.

Ethvert Handelsskib, som sejler ind i en Zone, hvor Lodsning er obligatorisk, er forpligtet til at udsende Signal for at tilkalde Lods. Enhver Kaptajn, som ikke har givet Signal eller har undgaaet Lods, som var i Sigte, maa betale Tariffens Maksimumsgebyr.

Uanset Skibenes Størrelse skal Lodsens assistere det Skib, som først melder sig (eller for hvilket han er udsendt), dog skal Skib i Fare først hjælpes.

Enhver Kaptajn kan frit vælge en af vedkommende Stations Lodser, men han maa alligevel betale sædvanligt Gebyr til den Lods, som det efter Tjenestereglementet tilkom at lodse Skibet.

Den Skade, som maatte forvoldes et Skib under Lodsning, maa bæres af Skibet, med mindre Lodsens har gjort sig skyldig i grov Uagtsomhed.

Alle Tvister, som maatte opstaa mellem Kaptajn og Lods, skal afgøres af Handelsretten.

Loven, hvorved en Række ældre Bestemmelser vedrørende Lodsning sættes ud af Kraft, gælder tillige for Algier.

### OPLÆGNINGERNE

Der var i sidste Uge en glædelig Nedgang i Oplægningerne. Den af Dansk Dampskibsrederiforening den 8. ds. udsendte Opgørelse viser, at der da var oplagt ialt 39 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 58,519 Tons, hvortil svarer 93,634 Tons dw.

Den 1. Maj var de tilsvarende Tal som følger: 45 Skibe, 67,782 Bruttotons og 109,597 Tons dw.

## LETLANDS HAVNE OG SKIBSFART 1927

De tre store lettiske Havne Riga, Libau og Windau har fra gammel Tid spillet en fremragende Rolle i den internationale Trafik. Da Rusland endnu ikke udgjorde en økonomisk isoleret Enhed, men var en Bestanddel af det øvrige verdensøkonomiske Komplex, formidlede disse Havne en væsentlig Del af Trafiken mellem Vest og Øst, og trods de politiske Forskydninger, der har fundet Sted i det sidste Decennium, vil deres Betydning for Rusland som »Vinduet ud til Europa« og for Europa som »Indgangsporten til Rusland« ikke kunne ignoreres.

En af den lettiske Stats første Opgaver har det været at udbedre de store Beskadigelser, der under Verdenskrigen blev tilføjet de nævnte Havne, og der er navnlig blevet lagt Vægt paa at faa Rigas Havn bragt i ordentlig Stand igen. Det var ikke blot nødvendigt at uddybe det tilsandede Farvand, der fra 26 Fods Dybde var gaaet tilbage til 14 Fod, men de sprængte Bolværker og Pakhuse, de ødelagte Elevatorer og Kølhuse skulde bringes i Orden, og selve Farvandet skulde renses for talrige Granater og Miner. Disse Arbejder er nu i Hovedsagen tilendebragt. Havnedybden er bragt op til 22 Fod, og langs med Kajerne er de nødvendige Skinneveje anlagt.

Den nyanskaffede store Statsisbryder »Krischjahn Valdemars« har vist sig at være til virkelig Nytte for Vintertrafiken, og den Kritik, der i Begyndelsen fremkom med Hensyn til dens Ydeevne, er i alt væsentligt forstummet. I tre paa hinanden følgende Vintersæsoner har Isbryderen været i fuld Aktivitet og har præsteret et fortrinligt og anerkendelsesværdigt Arbejde. Ofte har den maattet assistere Dampere, der ikke var stærkt nok byggede, eller hvis Maskiner var for svage til Isforholdene. I den forløbne Saison har de gennem Isen ind- og udgaaende Skibe kun haft meget faa og ubetydelige Uheld bortset fra et enkelt Tilfælde, i hvilket en lettisk Dampers (»Fernden«), der var kommet ud af Kurs, blev saa stærkt beskadiget af Ismassernes Tryk, at den sank.

## Da Vintersejladsen begyndte

Den første Isdannelse ved Domesnæs meldtes den 16. December, men virkelig generende for Skibsfarten blev Isen dog først i Slutningen af December, paa hvilket Tidspunkt Isbryderen »Krischjahn Valdemars« traadte i Virksomhed. Dette var allerede en hel Maaned tidligere end ifjor. Der var imidlertid til at begynde med ingen større Vanskeligheder for Skibsfarten, der periodisk endda kunde føres ganske uhindret igennem, men omkring den 19. Januar dannede der sig svær Pakis ved Domesnæs, saaledes at det kun var muligt at passere med Isbryderhjælp. Paa Grund af ændrede Vindforhold blev Farvandet atter frit omkring den 27. Januar, og en Række Dampere kom glat igennem uden Isbryderassistance. Der var saa nogenlunde fri Passage i en god Ugestid, hvorefter Isen kom og gik, indtil der den 20. Februar dannede sig et fast Isdække, som holdt sig til Slutningen af Marts. Derefter blev Isvanskelighederne mindre, og den 7. April meldtes der fri Passage for Navigationen. Endnu en Gang satte Nordenvinden Isen ind mod Kysten ved Domesnæs, og Isbryderen »Krischjahn Valdemars« maatte den 14. April paany træde i Funktion. Indtil den 21. April var Isen ikke forsvundet, og Isperioden har saaledes været usædvanlig lang i denne Saison.

Naar Isforholdene om Vinteren er særligt vanskelige, dirigeres mange til Riga adresserede Dampere til Windau, der forsaa vidt kan betragtes som Rigas Forhavn. Dette vilde sikkert ikke være nødvendigt i den Udstrækning, i hvilken det nu sker, dersom Riga havde flere Isbrydere til sin Raadighed. Havnen i Windau, der er isfri hele Aaret, blev under Kri-

gen meget beskadiget, og den er ikke siden blevet bragt i virkelig god Stand, fordi den foreløbig har mistet sin tidligere store Betydning som Knudepunkt for Jernbanelinien Moskva-Windau-Rybinsk.

I en lignende ugunstig Stilling befinder Libaus Havn med sine vældige, for den russiske Krigsflaade byggede Havneanlæg, der næsten ikke har lidt under Krigen. Ogsaa Libau er afskaaret fra sit gamle Opland, med hvilket den var forbundet ved Libau—Romny Banen, der er spærret for gennemgaaende Trafik paa den i Litauen beliggende Del af sin Strækning. At denne Banelinie holdes spærret af Litauen har været til umaadelig Skade for Libau, hvis Handelsliv nu maa føre en kummerlig Tilværelse, saa Byen kun er en Skygge af fordums Storhed. Det kunde se ud, som om Litauen overhovedet ikke har til Hensigt at give sin Del af Libau—Romny Banen fri igen, fordi det frygter, at Libau da kunde blive en for farlig Konkurrent for Memel. Byraadet, Børskomiteén og Fabrikantforeningen i Libau har rettet en indtrængende Henvendelse til den lettiske Regering for at formaa den til at søge udvirket, at Polen og Litauen aabner for Jernbanetrafiken Wilna—Libau. Det synes imidlertid, som om Litauen for sit Vedkommende er utilbøjelig til at imødekomme Letland paa dette Punkt og, ved at planlægge en Jernbanelinie Kovno—Memel, søger at tilføre Memel de Fordele, som i denne Retning vil opstaa, hvis den polsk-litauiske Handelsforbindelse kommer i Stand.

Libaus Handel var før Krigen hovedsageligt baseret paa denne Banelinie, hvis stærke Trafik var Aarsag til, at mange direkte Dampskibslinier forbandt Libau med Vesteuropa. Den fuldstændige Standsning af Transithandelen over Libau til og fra det polske og russiske Opland bevirkede, at de paagældende Dampskibsruter ikke mere renterede sig og derfor blev opgivet.

## Skibsfarten

Skibsfarten paa Letlands Havne har i de senere Aar, sammenlignet med Førkrigstiden, udviklet sig saaledes:

	Antal Skibe	Indklareret		% af Tongen i 1913
		Samlet Tonnage	(N.R.T.)	
1913	5,289	3,591,195		100.0
1920	1,679	479,801		13.4
1925	4,117	1,443,682		40.2
1926	3,857	1,411,834		39.3
1927	4,041	1,761,345		49.1

	Antal Skibe	Udklareret		% af Tongen i 1913
		Samlet Tonnage	N.R.T.)	
1913	5,251	3,563,346		100.0
1920	1,597	455,994		12.8
1925	4,106	1,455,417		40.6
1926	3,854	1,403,143		39.4
1927	4,048	1,759,718		49.5

Der har altsaa i 1927 været en ganske anseelig Opgang i Søtrafiken paa de lettiske Havne, saaledes at Skibsfarten nu er halvt saa stor som før Krigen.

De enkelte Havnes Andel i Søtrafiken var i 1927 og 1926 som følger:

	Indgaaede Skibe		1926	
	Antal	N.R.T.	Antal	N.R.T.
Riga	2,514	1,149,637	2,377	889,470
Libau	835	337,433	807	298,197
Windau	552	241,380	530	204,906
Haynasch	140	32,895	143	19,261
	4,041	1,761,345	3,857	1,411,834
	Udgaaede Skibe		1926	
	Antal	N.R.T.	Antal	N.R.T.
Riga	2,517	1,147,095	2,385	890,511
Libau	836	337,352	810	298,805
Windau	554	242,002	520	196,225
Haynasch	141	33,269	139	17,602
	4,048	1,759,718	3,854	1,403,143

## POLENS KULEKSPORT I MARTS

Tallene for de fra Polen i Marts Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande, var ifl. Indberetning fra den danske Legation i Warszawa:

	i 1000 Tons.
Østrig .....	236
Ungarn .....	53
Sverrig .....	190
Danmark .....	120
Czekoslovakiet .....	91
Danzig .....	27
Letland .....	30
Jugoslavien .....	25
Svejts .....	12
Italien .....	52
Rumænien .....	15
Lithauen .....	3
Memel .....	10
Holland .....	6
Finland .....	16
Frankrig .....	29
Norge .....	62
Tyskland .....	—
Belgien .....	11
Andre Lande .....	4
	992
Bunkerkul .....	24
	1016

Som det vil ses, har Eksporten til Danmark atter i denne Maaned været i mindre Tilbagegang. Man noterer dog her med Tilfredshed, at der i Marts Maaned til de danske, svenske og norske Statsbaner leveredes henholdsvis 54,000, 93,500 og 35,000 Tons Kul.

I Marts Maaned produceredes der i Øvreschlesien 2,593,347 Tons Kul, d. v. s. ca. 200,000 Tons mere end i Februar. Den større Produktion skyldes dog kun det større Antal Arbejdsdage, thi den daglige Produktion var i Tilbagegang og androg 96,050 Tons i Marts Maaned mod 99,613 Tons i Februar Maaned og 100,602 Tons i Januar Maaned.

Man finder stadigt i den polske Dagspresse Udtryk for et bestemt Ønske hos de interesserede Kredse i Polen om for enhver Pris at bevare de under Kulstrejken i England og den polsk-tyske Toldkrig i Skandinavien fundne Afsætningsmarkeder for de polske Kul. Eksporten herfra til Skandinavien kan stadigt kun gennemføres med økonomisk Tab, og det er nu for kort Tid siden lykkedes de polske Kulproducenter at faa Regeringens Tilslutning til en Forhøjelse af Kulpriserne paa det indenlandske Marked med 10 pCt. for derved at kunne opretholde den tabbringende Eksport. Kulmineejerne hævder dog, at denne Forhøjelse af Indlandspriserne ikke er tilstrækkelig, men at disse burde være forhøjet med 15 til 20 pCt.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 8. Maj 1928.

Den ene Uge gaar efter den anden, uden at der sker noget, som sætter Kulør paa Fragtmarkedet. Raterne »all over« er stillestaende, og intet enkelt Marked kan mere siges at være helt godt. La Plata tager rigtignok endnu en god Del Tonnage, ligeledes Østen, men der er heller ikke nogen rigtig Fart over disse Markeder, ligesom Betalingen — alt taget i Betragtning — kun er nogenlunde. I de fleste Tilfælde giver Rundrejsen et beskedent Overskud, knap nok tilstrækkeligt til at dække Vedligeholdelse, og de, som faar til Amortisation maa være glade. Naar vi nu er kommet ind i Maj, og alle Havne bliver tilgængelige, skulde det synes rimeligt, at den meste Tonnage kunde finde Beskæftigelse — og lønnende Beskæftigelse. Fragterne kan i alle Fald ikke forhindre Forretning; de burde snarere stimulere Omsætningen, og naar de ikke kan gøre det, maa der være noget galt, blandt andet mangles der Tillid, ikke bare til Fremtiden, men rent menneskeligt set.

### TRÆLASTMARKEDET.

I de sidste Dage er rapporteret en Mængde Afslutninger i alle Retninger fra Østersøen. Mange af disse Afslutninger er Gengangere, og i Realiteten sluttet ikke saa forfærdelig meget. De opnaaede Betingelser maa desværre siges at være lige daarlige dog mærkes en vis Fasthed, og Rederne gør vist klogt i at holde mere igen, end Tilfældet hidtil har været. Af nedenstaaende Slutninger ses bedst, hvad Østersøen er værd i Øjeblikket: 900 std. Trångsund/Hull 36/6, 600 std. 2 Wiborg & Frederikshavn/Amsterdam Hfl. 22, 620 std. Kotka/London 37/-, 620 std. 1/2 Råfsö/Dieppe 34/-, 500 std. Kemi/Antwerpen 42/-, 740 std. Sundswall/Tarragona & Valencia 105 Pesetas, 650 Fv. Pulpwood Ny Karlaby/Drammen 30 Kr. fri Losning, 1600 std. DBB & balks Sundswall & Wiborg/Alexandria 53/-. For 6/650 Fv. Pulpwood Wiborg/Calais-Rouen indikerer 32/6 33/6 og Nord-Finland/Calais-Rouen 36/6 37/6. Danzig &

Riga faar forholdsvis endnu billigere Tonnage og Noteringerne fra Leningrad frister heller ikke.

### HVIDEHAVET

har bl. a. taget: 1100 std. Onega/Hull 56/-, 950 std. Archangel/Grimsby 56/6, 535 std. Kemi/Sharpness 64/-, 1650 Fv. Archangel/Garston 59/6.

### CANADA

950 std. Parrsboro/W.B.E.I. 60/-.

### KUL, KOKS ETC.

Hele Markedet er endnu meget svagt, og det er vanskeligt at se, hvor Bedringen skal komme fra. Følgende Afslutninger viser tydeligt, hvor langt ned Fragterne er kommet:

Tyne/Fredericia 2000 T. 4/10½, Tyne/Lindholm Pier 3000 T. 4/9, Blyth/Stubbekøbing 1200 T. 5/6, Grangemouth/Aarhus 3500 T. 4/9, Danzig/Sakskøbing 1100 T. 6/-, Kolding 900 T. 5/9, Randers 1950 T. 4/10½, København 1500 T. 5/3, Wiborg 1250 T. 5/9, Helsingfors 3000 T. 4/6, Åbo 1400 T. 5/6, Sundsvall 4000 T. 5/-, Oslo 5000 T. 5/-. Kokslaster fra London til Rotterdam eksisterer næsten ikke, og 2000 T. Gaskoks Penarth/København eller Helsingør udbydes til den latterlige Rate af 6/-. Wales/Libau 1800 Kul sluttet à 5/3.

### COASTING & BAY

har flere Ordre med uforandrede, helt utilfredsstillende Rater.

### MIDDELHAVET.

Siden sidste Uge er det udgaaende Kulmarked yderligere befæstet, men Forbedringerne er endnu for ubetydelige til at kunne vække Forhaabninger. Tyne/Barcelona betaler nu til 11/6 12/-, Tyne/Algiers 8/-, Wales/Genua 5800 T. 8/-, Wales/Alexandria 10/-; ellers er saa godt som alle Noteringer ganske uforandrede, ligeledes alle hjemgaaende Markeder. Marocco og Tunis skal snart bruge en Del Tonnage for Korn og

## FRAGTINDTÆGTEN FOR DEN DANSKE HANDELSFLAADE I 1927

Paa Grundlag af de Beregninger, som i H. t. Lov af 29. Marts 1904 indsendes om danske Skibes Fart paa Udlandet, er der foretaget en foreløbig Opgørelse over den Bruttofragt, som danske Dampskibe og Motorskibe uden Sejl har indsejlet i 1927 samt over det samlede Beløb i Maanedsfart 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 endnu ikke har kunnet foretages.

Ifølge denne foreløbige Opgørelse — som altsaa ikke omfatter Farten med Sejlskibe og Sejlmotorskibe — udgjorde Bruttofragten i 1927 ca. 166 Mill. Kr. og Maanedsfragten henimod 13 Mill. Kr.; de tilsvarende Beløb for 1926 var 160,1 Mill. Kr. og 10,2 Mill. Kr. Regnet under et var Fragtindtægten for den danske Damp- og Motorskibsflaade — naar man ser bort fra den rent indenrigske Fart — ca. 5 pCt. større i 1927 end i 1926.

Bevægelsen i Fragtnoteringernes Højde har været af ganske forskellig Art indenfor hvert af de to sidste Aar. Aaret 1926 begyndte med lave Fragter, hvilket varede til hen i Maj og medførte en betydelig Oplægning af Dampskibstonnage; den engelske Kulstrejke bragte en stærk Stigning, som ganske vist passerede sit Højdepunkt noget før Aarets Udgang, men 1927 begyndte dog med et Fragtniveau, der laa ret betydelig over det sædvanlige. Gennem hele 1927 var der med faa Undtagelser Nedgang i Fragtrate-tallet fra Maaned til Maaned; Tilbagegangen ramte især Farten i de europæiske Farvande, medens der i nogle af de oversøiske til Tider betaltes gode Fragter, f. Eks. i la Plata Farten.

1926 var altsaa et Opgangsaar og 1927 et Nedgangsaar, naar man ser paa Bevægelsen i de noterede Fragtrater; naar det samlede Resultat alligevel blev en Opgang, hidrører dette bl. a. fra den store Oplægning i første Halvaar af 1926 og fra, at Eftervirkningerne af de ekstraordinære Skibsfartsforhold i sidste Del af 1926 gjorde sig ret stærkt gældende

forholdsvis langt ind i 1927. — Den Forøgelse, som viser sig ved Optællingen af Fragtbeløbene for Damp- og Motorskibsflaaden, er i Overensstemmelse med de af Dampskibsselskaberne udsendte Regnskaber, idet de fleste af disse ogsaa viser nogen Fremgang fra 1926 til 1927.

## Sejlskibsfarten

Opgørelse over Farten med Sejlskibe med og uden Hjælpemotor foreligger endnu ikke. Sejlskibsflaaden omfatter 6 à 7 pCt. af den samlede danske Register-tonnage, men af den i udenrigsk Fart opsejlede Bruttofragt kommer kun ca. 3 pCt. paa Sejlskibene, dels paa Grund af Sejlskibsfartens ringere Effektivitet, dels fordi en forholdsvis stor Del af Sejlskibene sejler i udelukkende indenrigsk Fart. Sejlskibstonnagen bliver hvert Aar formindsket, i 1927 var Tilbagegangen ca. 10 pCt. — I 1926 blev Bruttofragten for Sejlskibenes Fart paa Udlandet opgjort til 5,6 Mill. Kr.; i 1927 vil Beløbet antagelig blive lavere, da den nævnte Formindskelse af Tonnagen i aldeles overvejende Grad faldt paa de Grupper blandt Sejlskibene, der især deltager i den udenrigske Fart.

Den samlede Fragtfortjeneste i udenrigsk Fart, der for 1926 ansattes til 182½ Mill. Kr. (indbefattet Maanedsfart, efter et Skøn omregnet til Bruttofragt), kan herefter for 1927 anslaaes til 190 à 195 Mill. Kr.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA

I Marts Maaned er der iflg. en fra det polske General-kommissariat i Danzig modtaget Statistik indgaaet 73 Skibe med 61,801 N.R.T. til Gdynias Havn mod 63 Skibe med 55,970 N.R.T. i Februar Maaned.

Af de indgaaede Skibe førte kun 3 Skibe med 1,473 N.R.T. dansk Flag mod 7 Skibe med 6,438 N.R.T. i Februar.

Der ankom 25 og afgik 1,339 Passagerer i Maanedens Løb.

Samtlige Skibe udgik i Kullast.

(Fragtmarkedet fortsat.)

kan maaske influere paa Markedet, men til Gengæld er Frugt- og Jordnødsæsonen praktisk talt ophørt. Alexandria/Hull er gjort til 9/3. Donau og Sortehavet er blottet for Laster.

## NORD-AMERIKA-GULFEN-CANADA.

Vestgaaende sluttes meget lidt til de samme trøstesløse Rater: Wales/Montreal 6/6 3/4000 T., 7/6 8/2000 T., Wales/Staterne 6/9. Cement Antwerpen/Boston 6/- f.i.o., Kainit Antwerpen/Baltimore 11/- 11/6 o.s.v. Montreal/Middelhavet er kommet ned i 15¼ c. Basis 1 Lossehavn. Til 2/3 svenske Havne faas maaske 20 c. for prompt 2500 Tonner; ellers er det ret vanskeligt at bedømme Markedet, da der intet gøres. San Domingo møder frem med en Del Slutninger til nogenlunde samme Rater som i de sidste Uger: 4100 T. 18/-, 3500 T. 18/9, 3200 T. 18/10½ og en 3600 T. risikerer at faa 18/7½. Det viser hvor fintmærkende Markedet er. Barbadoes/London/Liverpool eller Greenock noterer 21/- for 2000 T. Sukker og 3000 T. San Domingo/Buenos Aires har faaet \$5,50. Nordstaterne og Gulfen byder ikke paa noget af Interesse. Kullene f. Eks. til Vestitalien à \$2,50, Alexandria \$3 er i hvert Fald ikke værd at røre ved. Fra Pacific Kysten rapporteres ingen nye Slutninger.

## SYDAMERIKA

Til Trods for at Tonnage kan faas i Mængder til 10/3 10/-, lower ports 9/- 9/3 Rio, kommer der meget faa Laster frem. Det hjemgaaende Kornmarked er »steady« med Udsigt til mere Forretning og forhaabentlig ogsaa lidt bedre Rater. Et Par Juni Baade, engelsk og norsk, har igen taget 24/6 25/- Basis en skandinavisk Havn.

## ØSTEN

Markederne er nogenlunde ens, med 28/- betalt fra Vladivostock for Juni, 27/6 August, 1/3 mere Skandinavien; Birma/Trieste 30/-, Bombay/Kontinentet 22/6, Madras/Marseille 28/-, Kontinentet 29/-, Durban/Singapore 11/-, Bombay 12/-, Majs Sydafrika/U.K. Cont. August indikerer 23/6 24/-.

## TIME-CHARTER

Det vestindiske Marked er ikke fuldt saa stærkt. Der er bl. a. sluttet: 3600 T. 2/3 Mdr. \$1,37½, 4100 T. 3/6 Mdr. \$1,32½, 3300 T. 4/6 \$1,40, 2100 T. 4 Mdr. \$1,85, 2400 T. Rundrejse \$1,60, 1950 T. Rundrejse \$1,80, 7100 T. 12 Mdr. \$1, 6050 T. Trip across \$1,10. I europæisk Fart noteres 4/ 4/3 for 4000 Tonnere 4/6 Mdr., 3/9 5/6000 Tonnere.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### MOTORSKIBETS INDFLYDELSE PAA FRAGTRUTERNE

Motorens Indflydelse paa Skibsfarten er ikke begrænset til den Kendsgerning, at den i de fleste Ruter betyder en mere økonomisk Drivkraft end Damp; den er den afgørende Aarsag til Forandringen af Skibstyper i de forskellige Ruter og ogsaa til Forandring af selve Ruterne. At Indførelsen af Skibsmotoren har ført til Anvendelsen af hurtigere Fragtbaade er vel kendt, og henvend 50 Skibe af denne Klasse med Hastigheder af 14 Knob eller mere er i den senere Tid blevet bygget færdig eller er under Bygning. Antallet af tilsvarende Dampere er under 12, og de er i Hovedsagen bestemte for korte Ruter.

Efterhaanden som det hurtige Fragtskib udvikledes, faldt det naturligt, at Rederne benyttede Lejligheden til at give dem Passager-Indretning, eftersom den Tid disse Skibe brugte mellem deres Afgangshavn og deres Bestemmelsessted ofte er forholdsvis lidet længere end den, der anvendes af hurtige Passagerbaade. Skibsredere, der har indrettet Plads for Passagerer paa deres hurtige Fragtbaade, finder tilsyneladende dette indbringende, og som Følge heraf indrettes der i de fleste af de Skibe, der for Tiden er under Bygning, og som skal have en Hastighed af 13½ Knob eller derover, Kahytter til flere Passagerer end Tilfældet var for nogle Aar siden i Dampere, der anvendtes i tilsvarende Ruter.

I nogle Ruter har Motoren ikke blot modificeret den Lasttonnage, der anvendes, men har fuldstændigt fordrevet Dampmaskinen for saa vidt angaar de nye Skibe. Det mest bemærkelsesværdige Eksempel giver maaske Traden mellem Europa og de californiske Havne. Et britisk Rederi har indsat seks nye Fragt-Motorskibe i denne Rute, og den første af fire tyske Fragt- og Passager-Motorbaade er i Øjeblikket paa sin første Rejse. Den Snes Skibe, der i Løbet af det sidste Aar er bleven bestilt til Traden mellem Europa og California, er alle Motorskibe, og tilsyneladende vil Damperen snart være fuldstændig ude af Stand til at konkurrere med disse moderne Baade.

En anden Trade, som ogsaa synes bestemt til at komme fuldstændig i Hænderne paa Motorskibs-Rederne, er Traden mellem Storbritannien og Australasien gennem Panamakanalen. Der er nylig blevet indsat fem Motorskibe i denne Trade, og der er bestilt yderligere otte.

Passager- og Fragtskibet »Santa Maria« afgiver et Eksempel paa den voksende Tendens til at anvende Motorskibe mellem Nord- og Sydamerika. Redere i New York er ogsaa i Færd med at forberede en ny Rutefart mellem New York og La Plata, i hvilken der kun vil blive indsat Motorskibe, der skal afløse Damperne, og det vilde ikke være vanskeligt at nævne mange andre Ruter, hvor lignende Forandringer er forestaaende.

Det er interessant at tænke over, hvad denne Politik vil føre til, og hvad den vil betyde for Skibsfarten. Rederne udvælger sig nu de bedste Ruter for Motorskibe, og paa disse viser Motorskibet sig at byde saa store Fordele, at Damperne lidt efter lidt fortrænges. Disse sidste bliver saa anvendt i Ruter, der er mindre ufordelagtige for Damperen og fortrænger formentlig ældre Dampskibstyper fra disse Ruter. Efterhaanden som denne Proces fortsættes, bliver det mere og mere vanskeligt at finde Ruter, der passer for Dampere, og den uundgaaelige Følge heraf er, at Værdien af brugte Dampere vil falde. Den Reder, der nu til Dags bestiller en Damper, skal derfor ikke alene tage den øjeblikkelige Økonomi forbunden med Anvendelsen af Damp eller Motor i Betragtning, han maa ogsaa huske paa, at saa vidt

man kan se, vil det blive vanskeligere og vanskeligere at sælge Damperen, hvis det skulde vise sig nødvendigt at afhænde den, hvilket man meget vel kan tænke sig Muligheden af, som Følge af de Erobringinger, Motorskibet gør i et stigende Antal af Verdens Handelsruter.

*The Motor Ship* for Maj 1928.

### LORD KYLSANTS HANDEL

Lord Kysant har skrevet »Slutning« paa det sidste Blad af den ulyksalige Historie, der hedder »Den australske Regerings Forsøg paa Skibsfart«, og han har fortjent Tak af Englands Skibsredere for at have fjernet en stadig Kilde til Uro og Fortrædelighed. Den australske Skatteyder har anbragt henad 15 Millioner Pund Sterling i denne taabelige Forretning. Mange Skibe er fra Tid til anden bleven solgt, for hvad man kunde faa for dem, og Lord Kysant har nu købt Resten — syv Skibe — for 1,900,000 Pund Sterling, en Sum, der er større end saavel den, Sir Walter Runciman som Sir James Connolly var villig til at give. Det er dog ikke derfor givet, at Lord Kysant har gjort en daarlig Forretning, da disse Skibe kan være mere værd for ham end for nogen anden. De vil selvfølgelig nu blive slettede af det australske Register og opførte i det britiske, og dette vil, hvad de fem »Bay«-Baade angaar, for hver af dem betyde en Besparelse, der anslaaes til 127,000 Pund Sterling aarligt. Denne Besparelse af 635,000 Pund Sterling kan man sammenligne med det Tab paa henvend 600,000 Pund Sterling, som Driften af de erhvervede syv Skibe aarligt bragte den australske Regering. Paa den anden Side er det jo en Betingelse for Salget, at Skibene skal sejle i Ruten England-Australien i 10 Aar, og at de australske Afskibere ikke bliver daarligere stillet end hidtil.

Nu da Salget af de australske Skibe er sket, er Udsigterne mindre mørke, end de syntes at være, idet man i Australien menes at være godt tilfreds, og en god Handel er en, som begge Parter er glade ved. Mr. Larkin, Formand for The Commonwealth Shipping Board, anser selv Salget af Flaaden til White Star Linjen for heldig, særligt fordi Skibene har naaet en saadan Alder, at Udgifterne ved deres Vedligeholdelse vilde stige betydeligt. Han er ogsaa glad ved, at Producenternes og Forbrugernes Interesser er blevet varetaget. De nye Ejeres Oprettelse af en 14-Dages Forbindelse vil efter hans Mening øve en gavnlig Indflydelse paa Handelen. »Morning Posts« Korrespondent i Sydney tvivler paa, at Havnearbejderne vil støtte de yderliggaaendes Ønske om Boycott, og Mr. Bruce's faste Holdning, udtaler han, støttes med Enthusiasme af den lokale Presse.

*The Shipping World* for den 2.5. 1928.

### POLSKE KUL OVER GDYNIA

I Marts Maaned er der iflg. en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtaget Statistik eksporteret 113,211 Tons Kul fra Gdynias Havn mod 101,658 Tons i Februar Maaned.

Udførselen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Belgien .....	7,915
Danmark .....	15,410
Finland .....	7,190
Letland .....	13,621
Tyskland .....	850
Norge .....	17,392,5
Sverige .....	50,832,5

113,211



## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Kapsejladsen fra Australien

Som meddelt forleden sejrede den finske 4-mastede Bark »Herzogin Cecilie« over sine to svenske Modstandere i Kapsejladsen fra Australien til Falmouth. Føreren af den finske Bark, Kaptajn de Cloux, fortalte efter Ankomsten til Falmouth, at de, da de rundede Cap Horn, havde meget haardt Vejr, og at den Modvind, de mødte her, i et Tidsrum af 36 Timer næsten naaede Orkanstyrke. De havde ogsaa daarligt Vejr i Sydatlanterhavet, og var 35 Dage undervejs fra Cap Horn til Ækvator i Stedet for som sædvanlig 15 Dage. I 70 af de 95 Dage, Rejsen varede, saa de ikke noget andet Skib. Rejsen fik et yderligere Strøg af Romantik ved, at man tre Dage efter Afrejsen fra Melbourne opdagede, at der var en blind Passager om Bord, der viste sig at være en 22 Aar gammel Pige, Jane Jeanne. Af Eventyrlyst havde hun iført sig en Drengedragt og skjult sig i Lasten. Hun blev ikke opdaget, før Sulten og Tørsten drev hende op paa Dække. Derefter gjorde hun Arbejde som Kahytsdreng og gjorde tilsyneladende god Fyldest for sit Ophold.

### Et værdifuldt Eksperiment

Naar »City of Lille«, der forleden blev søsat i Glasgow, bliver afleveret, vil Ellerman Linjerne have tre Skibe af samme Størrelse, men med forskellige Typer Drivkraft. »City of Lille« er den sidste af tre af Rederiet bestilte Baade og er et Motorskib. De to andre er allerede i Brug. Det første af de tre Skibe var »City of Canberra«, der er udstyret med en Quadruple Expansion Reciprocating Maskine, medens den næste, »City of Roubaix«, har Damp-turbiner. De er alle Skibe paa ca. 7,100 Bruttotons og er bestemt til almindelig Trampfart overalt paa Jorden. Ellerman Linjerne vil saaledes være i Stand til at bedømme de forskellige Drivkraft-Typer Fortrin, hvilket Spørgsmaal som bekendt for Tiden diskuteres ivrigt. Medens Motorskibene kan notere store Sejre i Handelsskibsfarten i de sidste Aar, er det dog ikke paa nogen Maade sikkert, at de helt vil fortrænge Dampene i de første 10—20 Aar. Det paastaas, at hvor det drejer sig om at opnaa stor Hastighed, giver Dampturbinen et bedre økonomisk Resultat, medens Dampmaskinen i almindelig Trampfart stadig er

at foretrække. I Løbet af et Aars Tid eller to vil Ellerman Linjerne være i Stand til at bedømme disse Paastande ud fra de Erfaringer, de høster.

### Søsætninger

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- & Skibsbyggeris Strandgade-Værft sattes Lørdag en Last-damper, Værftets Byggenummer 554, bygget for Regning Aktieselskabet Det Danske Kulkomagni, København, i Vandet.

Skibet bygges til Bureau Veritas højeste Klasse og er bestemt til Kulfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

275' — 0" × 41' — 0" × 21' — 2"

og Bæreevnen er ca. 3,375 Tons d.w.

Maskineriet er en 3-Gangs-Expansions-Dampmaskine passende til 10½ Knobs Fart.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet, som blev døbt af Fru Direktør Adler Svanholm, fik Navnet »N. C. Monberg«.

Nakskov Skibsværft lod i Lørdags sin 34. Nybygning, et stort og smukt Motorskib til Dampskibsselskabet »Orient«, løbe af Stabelen i Overværelse af en repræsentativ Forsamling, hvori bl. a. saas Direktør Gether, Orient, med Datter, Admiral Evers, Godsejer Reimann, Højesteretssagfører Fenger med Frue og Datter.

Det nye Motorskib, der døbt af Højesteretssagfører Fengers Datter og fik Navnet »Victoria« efter Byen af samme Navn i Britisk Columbia, har en Længde af 401 Fod. Bredden paa Spant er 54 Fod 3 T., og Dybden til Hoveddæk er 27 Fod 4 T. Lasteevnen er 8,250 Tons d.w. Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse med aabent Shelterdæk og forsynes med elektriske Losse- og Ankerspil samt elektrisk Styremaskine fra Thomas B. Thrige. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af to Burmeister & Wain Dieselmotorer paa tilsammen 3,000 HK. Skibet skal være færdigt til Aflevering i Juni Maaned.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Søsterskib til samme Selskab.

## RORKOMMANDOEN

Paa den kommende internationale Rederkonference i London vil Spørgsmaalet om en international Rorkommando blive drøftet, idet der foreligger en Indstilling fra en speciel Komité, der hidtil har arbejdet mod Sagen.

Lloyds List behandler Spørgsmaalet i en ledende

Artikel, hvori bl. a. skrives, at Spørgsmaalet er saa vigtigt, at man endog maatte kunne gaa med til at opgive den nuværende britiske Ordning, selv om alle Søfolk vilde beklage dette. Et Offer er dog værd for at forøge Sikkerheden, og der er i England den største Interesse for en international Rorkommando.

(Fortsat fra Side 248)

Den største Trafik har herefter Rigas Havn, paa hvilken over 60 pCt. af den samlede Søtrafik falder.

Fremgangen for Skibsfarten i 1927 skyldes den stedfundne Stigning i Letlands Export navnlig af Trælast, der væsentligst afskibes fra Riga.

Stigningen i den søgaende Trafik paa Letland i 1927 falder paa alle de paagældende Nationer med Undtagelse af Frankrig, Amerika og Danzig, hvis Andel i Søtrafien er gaaet tilbage. Sverige har gjort forholdsvis større Fremskridt end Danmark, og den svenske Foretagsomhed vinder tydeligvis i den senere Tid mere Terrain end den danske paa nogle af Erhvervslivets Omraader: i Handelen, i Kapitalplaceringen og i Skibsfarten.

Pr. 1. Januar 1928 bestod den lettiske Koffardflaade af følgende Skibe:

	Antal	Tonnage Brutto	Netto
Dampskibe .....	73	98,141	56,810
Sejlskibe .....	33	3,660	3,150
Motorsejlere .....	10	2,572	1,788
	116	104,373	61,748

Efter Fradrag af de til Udlandet solgte og de forliste Skibe er den lettiske Skibstonnage i Løbet af Aaret 1927 blevet forøget med ca. 18,000 Tons, og der er bl. a. blevet indkøbt nogle Skibe i Danmark.

Finansministeriets Søfartsdepartement har udarbejdet en Plan vedrørende Udvidelse og Forbedring af de lettiske Havne i Løbet af 5—6 Aar. Der foreslaas bevilget et Beløb af 6 Mill. Lats til Rigas Havn (Forlængelse af Exporthavnens Kajer med 400 Mtr., Oprettelse af nye Pakhuse, Anskaffelse af Kraner og en Flydedok med en Bæreevne af 6000 Tons). Til Udbedringsarbejder i Windaus Havn regner Forslaget med et Beløb af 1.1 Mill. Lats (Istandsættelse af Havnemolen, Forbedring af Kajerne, Pakhusanlæggene og Elevatoren). Til Libaus Havn bevilges der efter Planen ca. ½ Mill. Lats (Istandsættelse af Molen og Kajerne, Anlæg af nye Skinneveje etc.). 2 Mill. Lats foreslaas anvendt til Bygning af 5 nye Fiskerhavne (i Markgrafen, Pappensee, Paulshafen, Salismünde og Adiamünde). Endvidere regnes der med et Beløb af ca. 0.9 Mill. Lats til Forbedring og Udvidelse af Fyrvæsenet.

## ISMELDINGER PR. 1. MAJ 1928

Det første Ciffer i Tallet efter Stednavne og (Dato) betegner *Isforhold*:

- |                                     |                   |
|-------------------------------------|-------------------|
| 0. Isfrit.                          | 5. Svær Drivis.   |
| 1. Løs Sjap- og Kvadderis.          | 6. Svær Fastis.   |
| 2. Spredt Drivis.                   | 7. Svær Isdrift.  |
| 3. Tynd Fastis.                     | 8. Pakis.         |
| 4. Sammenpakket Sjap- og Kvadderis. | 9. Ingen Melding. |

Det andet Ciffer (Bogst.) efter Stednavne (og Dato) betegner *Besejlingsforhold*:

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| 0. Usigtbart (Forholdene kan ikke bedømmes).             | 5. Skibsfart lukket for Motorsejlere. |
| 1. Skibsfart uhindret.                                   | 6. » kun mulig for kraftige Dampere.  |
| 2. » vanskelig for Sejlskibe                             | 7. » kun mulig med Isbryderhjul.      |
| 3. » vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. | 8. » helt lukket.                     |
| 4. » lukket for Sejlskibe.                               | 9. Rende holdes aaben.                |
|  | X. Ingen Melding.                     |

## Sverige

Gåsören og nordl. Stat. 98. Västra Kvarken, Skag og Härnö 01. Aangermanälven 32. Brämö 2x.

## Rusland

Lisi-Nos 01. Kronstadt 11. Tolbukin 01. Schepelev, Soikina og Kurgalow 11. Øvrige Stat. 9x.

## Letland

Domesnæs NW 22. Øvrige Stat. 01.

## Davis Stræde

(5'). Paa Højden af Frederikshaab 50 Sm. bredt, meget tæt Storishælte med Isfjelde, intet Landvand. Isens Nordgrænse ukendt.

## DE NORSKE BRUTTOFRAGTER I 1927

De foreløbige Beregninger som Det statistiske Centralbureau har ladet udføre, giver Grund til at tro, at Bruttofragterne i Udenrigsfart for 1927 vil ligge paa et Tal mellem 400 à 410 Mill. Kroner. I 1926 med Boom i Kultraden som Følge af Kulstrejken i de engelske Gruber indsejledes der et Beløb paa 428 Mill. Kr., saa Nedgangen er ikke overvældende stor, naar man tager Kronestigningen og Fragtfaldet i Betragtning, særlig i Aarets anden Halvdel.

Æren for at Fragterne er holdt saa godt oppe som Tilfældet er, kan vel i første Række tilskrives

alle de Nybygninger, som er blevet sat i Fart i Aarets Løb, og af disse igen maaske den nye Tanktonnage, som for en ikke lille Dels Vedkommende sikrede sig en Andel i Tankboomen. Af Bruttofragterne er antagelig ca. 25 pCt. indsejlet som Maanedsfragt.

Til Sammenligning kan anføres Bruttofragterne for de sidste fem Aar: 1927: 400—410 Mill. Kr. (beregnet), 1926: 428 Mill. Kr., 1925: 484 Mill. Kr., 1924: 542 Mill. Kr. og 1923: 483 Mill. Kr.

## MINDESMÆRKET FOR DE KRIGSFORLISTE SØMÆND

I Anledning af Afsløringen af det af Dansk Dampskibsrederiforening rejste Mindesmærke over de under Krigen i danske Skibe omkomne Sømænd udsender Dansk Søfarts Tidende et Ekstranummer, indeholdende de ved Højtideligheden holdte Taler, Kan-

taten og en Liste med Navnene paa samtlige de omkomne Sømænd og de Skibe, hvortil de hørte. Bladet udkommer Torsdag den 10. Maj og kan faas ved Henvendelse i Dansk Søfarts Tidendes Ekspedition, Amaliegade 33, 3. Prisen er 50 Øre.

## POSITIONSLISTE PR. 7. MAJ 1928

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Sarpsborg 4.5.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Wei-hai-wei 6.5. til Hongkong.  
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Malaga 5.5. Sines.  
 s.s. *Amalienborg*, Møllerup, afg. Progreso 5.5.  
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. San Francisco 4.5.  
 s.s. *Anneberg*, ank. Kiel 5.5.  
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Villa Constitucion 5.5.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 2.5. til Las Palmas.  
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, i Dok i Kiel siden 5.4.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Pinang 30.4. til Suez.  
 s.s. *Askø*, Petersen, ank. Helsingør 25.4.  
 m.s. *Astoria*, Beldring afg. Yokohama 23.4.  
 s.s. *Astrid*, Bjark, oplagt.  
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. Dalny 4.5.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær., afg. Antwerpen 7.—8.5 til Middelfart.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rute.  
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, København-Mariagerfjord og København-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Casablanca 2.5.  
 s.s. *Birte* Christensen, ank. Cardiff 5.5.  
 s.s. *Bjarke*, oplagt.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Bolivia*, Olsen, afg. Victoria 1.5.  
 s.s. *Borghild*, oplagt.  
 s.s. *Bornholm*, Nielsen, ank. Liverpool, 5.5.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Seaham 5.5.  
 s.s. *Botnia*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.

- s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Larsen, oplagt.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, pass. Madeira 29.4., paa Rejse til Buenos Aires.  
 s.s. *Brattingborg*, Christensen, afg. Durban 4.5.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. København 6.5.  
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Tunis 8.5. til Marseille.  
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. Caibarien 4.5.

## C

- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Thomsen, ank. Rosario 4.5.  
 s.s. *Charkow*, Holst, København-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. Newcastle 6.5. til Aalborg.  
 m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Cape Race paa Rejse til Batan Rouge.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Helsingør 30.4.  
 s.s. *Cimbria*, Petersen, København-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Dakar 30.4. til Antwerpen.  
 s.s. *Cyrl*, Duhn, afg. Trapani 4.5. til Oran.

## D

- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, København-London-Danmark Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8. Maj 1928.

London . . . . .	18,19	Madrid . . . . .	63,00
New York . . . . .	373,00	Amsterdam . . . . .	150,60
Berlin . . . . .	89,25	Stockholm . . . . .	100,10
Paris . . . . .	14,80	Oslo . . . . .	99,90
Antwerpen . . . . .	52,20*)	Helsingfors . . . . .	9,41
Zürich . . . . .	72,00	Prag . . . . .	11,10
Rom . . . . .	19,80	Wien . . . . .	52,60

\*) Nv Mentenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

s.s. *Dan*, Martensen, afg. Bari 1.5. til Tarreviga.  
 s.s. *Danfjelt*, Voss, ank. Manchester 1.5.  
 s.s. *Danevirke*, Stage, oplagt i København 6.5.  
 s.s. *Dania*, Kolster, afg. København 7.5. til Xaniafjord.  
 s.s. *Danhild*, Kroniker, afg. Helsingborg 3.4. til Newport.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. København 22.4.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiesen, pass. Azores 2.5.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. København 6.5.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, København-Thors-  
 havn-Island Ruten.  
 s.s. *Droning Maud*, Bloch, i Dok i Helsingør siden 30.4.

## E

s.s. *Elna*, i Dok 7.5.  
 s.s. *Egholm*, Tonnesen, afg. Antwerpen 6.5. til Casablanca.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Danzig 7.5.  
 s.s. *Ella*, Nielsen, København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Randers 6.5.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Finisterre 27.4.  
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Bathurst til London.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, oplagt.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. New York 5.5.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. New York 2.5. til København.  
 s.s. *Expres*, Bayer, København-Horsens Ruten.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart København-sydfynske m.fl.  
 Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Genua 5.5 til Leixoes.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, oplagt.  
 s.s. *Feddy*, Mathiessen, oplagt.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart København-sønderjydske Pl.  
 m.s. *Fionia*, Heindersen, pass. Gibraltar 3.5. paa Rejse til  
 Port Said.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 5.5. til Santos.  
 s.s. *Flynderborg*, Saunichsen, pass. Skagen 6.5.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Pensacola 4.5.

s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 28.4. til  
 København.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Port of Spain 30.4.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Petersen, ank. New Orleans 26.4.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Dok i Kiel siden 28.4.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Dok i Helsingør siden 2.5.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Barbados 28.4.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Danzig 7.5. til Odense.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, ank. Riga 5.5.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Turk Island 4.5.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Pensacola 1.5.  
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Newport Mon 5.5.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 3.5. til New York.  
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 8.5. til Rotterdam.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Aalborg 4.5.  
 s.s. *Hjelm*, Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Manchester 4.5.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Heisterberg, pass. Ushant 20.4.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Aguilas 4.5.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Barletta 29.4.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Antwerp 28.4.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Kbhvn. 6.5.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. St. Vincent 27.4.  
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Kbhvn. 27.4.

# C. L. OVERSIER

## DORDRECHT (FILIAL I ROTTERDAM)

### SKIBSMÆGLER · STEVEDOR · BEFRAGTER

OMSKIBNING AF LADNINGER MED MODERNE KRANER TIL MODERATE PRISER

Telegram-Adresse: »Mactaggarts, Methil.

Coder: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904

## LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

## JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. 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

## WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
 OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
 KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER

### REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP · HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
 4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR. TELEFON-NR.:

„WILTON, ROTTERDAM” 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 33, København, K.

## JOHAN BECKMANN SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

## INTERNATIONAL STEVEDORING ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR. ADR.: „ALFMUNT”

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

s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Las Palmas 4.5.  
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Propeso 1.5. til New York.  
 s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Kbhvn. 6.5.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Bangkok 20.4.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Preston 2.5.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
 s.s. *Katholm*, afg. Kbhvn. 5.5. til Manchester.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Three Rivers 29.4.  
 s.s. *Kina*, Madsen, ank. Kbhvn. 28.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Kbhvn. 3.5.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Odense 3.5.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Cardiff 5.5.  
 m.s. *København*, Andersen, pass. Pernambuco 28.4. p. R. t. Buenos Aires.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Nørre Sundby 6.5. til Middlebrough.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Savannah 29.4.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Penarth 5.5.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefarten Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Castilian 6.5.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, ank. Danzig 29.4.  
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Trapani 5.5.  
 m.s. *Lousiana*, Hyllested, afg. Madeira 5.5. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 7.5. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Arel, ank. Tyne 7.5.  
 s.s. *Maja*, Bastholm, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 3.5. til Hongkong.  
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Cartagena 6.5. til London.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Teneriffe 29.4.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Neapel 3.5. til Burriana.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Holtenau 4.5.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. La Plata 30.4.  
 m.s. *Monia*, Topp, ank. Bangkok 27.4.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11. 27.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Ankersen, ank. Kbhvn. 7.5.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *Natal*, Riddersborg, pass. Gibraltar 7.5.  
 s.s. *Nevada*, Andersen, ank. Oslo 5.5.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, ank. Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebhesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Nordhild*, Hansen, i Dok i Kbhvn.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Lissabon 5.5.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Houston 3.5. til Skandinavien.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Buenos Aires 6.5.  
 m.s. *Oscar II*, Schmidt, Kbhvn. 3.5.

## P

m.s. *Panama*, Væring, pass. Azorerne 2.5. p. R. t. Hamburg.  
 s.s. *Parana*, Bronér, ank. Helsingør 6.4.  
 m.s. *Paris*, Larsen, ank. Riga 20.4.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, afg. New Orleans 17.4. til Kbhvn.

m.s. *Peru*, Hansen, pass. Gibraltar 3.5. p. R. t. Port Said.  
 s.s. *Phenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Las Palmas 1.5.  
 s.s. *Polonia*, Christensen, afg. Piræus 6.5. til Konstantinopel.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Gjedser 4.5.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Danzig 7.5.  
 s.s. *Rosenborg*, Hansen, pass. Brunsbüttel 5.5.  
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, ank. Antwerpen 3.5.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Key West 1.5. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Kbhvn. 7.5. til Danzig.  
 s.s. *Seine*, Belec, afg. Havre 4.5. til Bordeaux.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 4.5. p. R. t. Colombo.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Finisterre 5.5. p. R. t. Arzew.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Aalborg 8.5. til Randers.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Portland Engl. 4.5.  
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Gdynia 3.5.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Centa 1.5.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Malmø 2.5.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 5.5. til Aarhus.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Riga 5.5.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færoerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Rufisque 30.4.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Cape Farvel 4.5.  
 s.s. *Stal*, Mayell, ank. Tampico 5.5.  
 s.s. *Stegelborg*, Harning, pass. Brunsbüttel 6.5.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Frederikshavn 3.5. til Swansea.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 29.4.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Swansea 6.5.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Guantánamo 4.5.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. St. Thomas 29.4.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, afg. Kbhvn. 5.5.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 7.5. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Yokohama 5.5.  
 s.s. *Texas*, Bencke, ank. Boston 6.5.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, ank. Newcastle 4.5.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 5.5. til Dunkirk.  
 s.s. *Tomske*, Jacobsen, afg. Kbhvn. 4.5. til Antwerpen.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. San Francisco 24.4. til Panama Kanalen.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, ank. Danzig 6.5.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Swansea 5.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, i Dok i Frederikshavn siden 2.5.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 5.5. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. Chemainus 29.4.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, oplagt.  
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Oslo 3.5. til Strømnæs.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Antilla 5.5.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 8.5.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsbjerg Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 5.5.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Dok i Helsingør siden 30.4.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Petersen, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Danzig 28.4.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 7. MAJ 1928

3/m. Sk. *Frem*, Jørgensen, ank. Buren N. F. 3.5.  
 3/m. Sk. *Hertha*, Nymann, ank. Ljusne 2.5.  
 3/m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, afg. København 5.5.

3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, ank. Aberdeen 29.4.  
 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Porsgrund 26.4.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB  
AKTIESELSKAB



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**M. B. COHN**  
TOLDBODV. 22. TELEFON 4403

KØBENHAVN  
K.

TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

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. Cham-  
bers,  
Exchange Street . . . . . Sheffield

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
Mamdresch

Aalborg

## 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: PACAQ

**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.

## KJØBENHAVNS HANDELSBANK

STIFTET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000  
Reservefond Kr. 30.713.665

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:

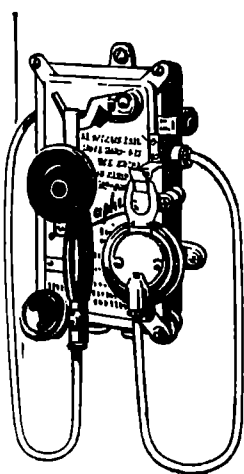
Aabenraa · Aarhus · Esbjerg · Graasten · Haderslev  
Horsens · Kalundborg · Odense · Randers · Rønne  
Sønderborg · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



## THE MARINE LARYNGAPHONE



Den ideelle  
Skibstelefon.

Hverken Storm og Sø,  
eller Larmen fra Maskine  
og Spil høres i Larynga-  
phonen, der ifølge sin  
Konstruktion kun kan  
gengive Menneskets Tale  
klart og tydeligt.

Forlang Tilbud og  
Demonstration.

ENEFORHANDLER  
AKTIESELSKABET

**AXEL SCHOU,**

STUDIESTRÆDE 24    TELEF. CENTRAL 9210

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke



Tæres ikke

SUPER-NICKEL  
KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE

FØRÅRSAGT AF

TÆREDE KONDENSATORRØR

**ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,**  
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

## ODENSE STAALSKIBS-VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1889 **ODENSE** Statstelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“



KONTOR I KØBENHAVN  
**KONGENS NYTORV 8**



NYBYGNING AF STAALSKIBE  
INDTIL 10.000 TONSD D.W.



SPECIALITET:  
**DIESELMOTORSKIBE**

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDSEL

**LAMBERT BROTHERS**  
LIMITED

TELEGRAM-ADR.: **85, GRACEHURCH STREET,**  
LONDON E.C.3.

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.....	} Lamberte
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	} Lamberte
Methil, 82, East High Street.....	
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	} Lambrose Grimsby
Immingham, Dock Offices.....	

NEW YORK: 17, STATE ST.    HILBAO: ESTACION 5

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

## THE CARDIFF-CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

**CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS**

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter hvis de laaster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

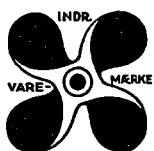
### S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

LLOYDS AGENTER • SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER  
BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

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



BRUG  
**Holzapfel's**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København, K.



Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**

Opstiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Kroner

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

## HOWALDTSWERKE A.G. • KIEL

SKIBSVÆRFT • INGENIØRER • KEDELSMEDIE • STØBERIER

Passager- og Fragtskibe • Motor Skibe • Tank Skibe • Bugserbaade • Isbrydere • Flydedokke.  
Dokning og Reparationer af Skibe • Flydedokke for Skibe op til 500 Fods Længde.

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE**  
HAMBURG

STEINHÖFT 9 • TELEGR. ADR.: „ALFMUNT“

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

**KARL BRESEMANN**

STEVEDORER

BUGSERINGS-AGENTER

**STETTIN**

TELEGR.-ADR. »BREMAKA«

**WILTON'S**  
ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE • MARINE, ELEKTRISKE  
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP- HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne	46,000 T
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amaliegade 33, København, K.

**FRIEDRICH MENTZ**

SKIBSMÆGLER

ROSTOCK & WARNEMÜNDE

TELEGR.-ADR.: FRIEDMENTZ.

TELEFON 48 - 2336.

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM • ROTTERDAM • ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

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



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 21

FREDAG 18. MAJ 1928

35. AARG

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

### SAMARBEJDETS BETYDNING

Fra et Rederstandpunkt er det vanskeligt at overvurdere Betydningen af et Samarbejde paa internationale Linier. I Aarenes Løb er der etableret et vist Samarbejde, men der er langt igen. Hvis Rederne blot vilde gøre sig klart, at jo intimere og mere alsidigt Samarbejdet med deres Kolleger ude og hjemme er, desto bedre blev deres egne privatøkonomiske Interesser varetaget, vilde der ikke være saa langt til Vejs Ende paa Samarbejdets Omraade som der desværre er. Det private Initiativ skal ikke her underkendes. Uden det var det haabløst at tænke paa international Skibsfart i vore Dage, hvor Embedsmænd og Socialister og Patentnationalister i de forskellige Lande spænder Ben for Skibsfartserhvervet med Statsflaader, Flagdiskrimination, Subventioner etc. Men det private Initiativs Folk indenfor Skibsfarten maa i højere Grad lære at marchere i Geled. Ellers bliver de overmandet. Samfundets Enere maa lære af Samfundets Hobelementer, at Enighed gør stærk. Ellers falder de som Ofre for Tidens Trang til Sammenrotning mod dem, der hæver sig op over Massens graa Middelmaadigheder.

I Dag afholdes i Hamburg aarligt Møde i Baltic and International Maritime Conference, den Sammenlutning indenfor Skibsfarten som i højere Grad end nogen anden har sat Fællesoptræden og ærligt Samarbejde mellem Skibsfartens Mænd som sit Maal. Det er ikke Smaareformer, som Conferencens Ledere i Aarenes Løb har opnaaet, og uden Conferencens utrættelige Arbejde havde Diskriminationerne imod Udlandets Skibsfart i forskellige Lande sikkert været af en endnu alvorligere Natur.

Aarsmødets Agenda dækker Skibsfartens mest brændende Problemer. Man agter at vedtage en Resolution imod de *Trade Barriers*, som endnu, til Trods for den internationale Handels mange virksomhedsfulde Protester, florerer stærkt i mange Lande. Conferencens Medlemmer vil ligeledes debattere Spørgsmaalet om Arbejdstiden om Bord. Ogsaa tage Stilling til det højest aktuelle Problem: Statstilskud og Statslaan til Skibsbygning.

Dagsordenens springende Punkt er imidlertid Oplægnings-Spørgsmaalet. Ved tidligere Møder har man berørt dette vitale Spørgsmaal, men Diskussionerne paa Aarsmøderne har hidtil været af en for akademisk Natur. Man har ligesom været bange for at gribe fast om denne Brændenælde. Og der er ingen Vej udenom. Problemet maa løses. Det fra Norges Side fremkomne Forslag om Oplægning i Forbindelse med et Assurance-Projekt er utvivlsomt det bedste af de hidtil fremsatte Forslag. Det har ikke alene vundet stor Tilslutning i Norge, men ogsaa i Sverige og herhjemme omfattes det med stor Sympati. Mødet i Dag vil forhaabentlig bringe Oplægningstanken indenfor de praktiske Muligheders Rækkevidde. Det daarlige Fragtmarked kan kun forbedres af Rederne selv, med mindre en boom pludselig skulde vise sig — men hvorfra skulde den komme? Ulykken for Skibsfarten er jo den, at Udbuddet af Tonnagen i Øjeblikket er for stort. Det er ikke Købmændene,

der slaar Fragterne ned, men Rederne selv. De forværrer Situationen ved at tilbyde deres Tonnage til latterlige Priser i Stedet for at lægge op. Købmændene er i og for sig ikke interesseret i uanstændigt lave Fragter. Hvis Fragten er nogenlunde rimelig, influerer den jo ikke nævneværdigt paa Varens Pris. Købmændene er hovedsagelig interesseret i fastliggende Fragtrater, men kan selvfølgelig ikke lade deres Konkurrenter fremsende Varer til billigere Fragtsatser, end de selv maa betale. Altsaa, Rederne maa selv ændre de Forhold, som skabes af daarlige Kolleger ved meningsløse Fragtreduktioner. Og dette kan kun ske i Samfundets Tegn. Forhaabentlig vil det ske paa Conferencens Møde i Dag.

### SØMÆNDENES PALADSREVOLUTION

Og lad os saa vende Blikket fra de internationale Problemers høje Tinder til den hjemlige Andedam. Ugens Begivenhed herhjemme var Paladsrevolutionen i Sømændenes Forbund. Ved den bebudede Generalforsamling var Tempoet saa stærkt, at det gik paa Næverne løs, og ved den ny Generalforsamling i Tirsdags vedtog man at afsætte Bestyrelsen til Trods for, at denne var bleven genvalgt ved Urafstemning blandt de sejlende Medlemmer.

Bestyrelsen vilde imidlertid ikke vige godvillig. Den maatte sættes ud af Kontorerne ved Fogedens Hjælp. Og den ny Bestyrelse har i alt Fald foreløbig forskanset sig i Forbundets Kontorer. Det bliver næppe længe. Man kan danne sig et Begreb om dens Sammensætning af dens Formand. Han hedder Agerskov-Jensen, og han har kun været Medlem af Forbundet i et Par Maaneder. Indtil da stod han som Medlem af Arbejdsmandsforbundet. I Sandhed, en køn Repræsentant for Sømænd! Den afgaaede og udsatte Bestyrelse karakteriserer da ogsaa ham og hans Med-Bestyrelsesmedlemmer som Kommuniste.

Det blev ikke sunget for den gamle Formand, Hr. P. Bach's Vugge, at den Dag skulde komme, da han ikke var radikal nok for Sømændene. Men det er vel kun en Overrumpling, der kunde sætte ham fra Styret. Foreløbig har han paa den gamle Bestyrelses Vegne appelleret Fogedkendelsen til Landsretten. Det skal være interessant at se, om den godkender den kommunistiske Overrumpling.

### HAVNEDIREKTØRENS TRIUMF

Havnedirektør, Kommandør-Kaptajn Borg har ikke haft det let herhjemme i det sidste halve Aars-tid. Kommunalpolitikere har været ham for stærke, og han fik ikke den Tunnel, som han og vi mener var det vigtigste Led i Reguleringen af Trafikken mellem København og Amager. Vi tvivler ikke om, at hans Synspunkt vil være indlysende for de fleste — vel at mærke, naar det er forsent og de hæslede Brolapperier en tragisk Kendsgerning.

Hans Administration, der er ensbetydende med Havneafgifter som før Krigen, har med Rette vakt Beundring hos alle Fagmænd, der har besøgt Københavns Havn. I de udenlandske Fagskrifter næv-

nes Havnedirektør Borg med stor Veneration, og hans Administration kendetegnes Gang paa Gang som ideal. Den sidste Anerkendelse, der er blevet vor dygtige og myndige Landsmand til Del, er en Henvendelse fra den tyrkiske Regering om hans kyn- dige Bistand til en Omorganisation af Administra- tionen i de tyrkiske Havne Konstantinopel og Smyrna. Denne Henvendelse, som Havnedirektøren har modtaget — han er allerede rejst til Tyrkiet — er Resultatet af et Besøg, som den tyrkiske Finansmi- nister fornylig aflagde her i Byen. Han var meget begejstret for Borgs Administration, og efter at en tyrkisk Havneingeniør var kommet til det samme Resultat, kom som sagt den officielle Henvendelse gennem Udenrigsministeriet.

#### HENRIK GETHER JUBILERER

Den 15. Maj kunde Direktør Henrik Gether fejre 25 Aars Jubilæum som shipping man. Den 15. Maj 1903 indtraadte han i Østasiatisk Kompagni, hvor man hurtigt lærte at skatte hans udprægede common sense og ukuelige Energi. Da Dampskibs-



selskabet »Orient« dannedes i 1915, blev Hr. Gether Selskabets Direktør. Takket være hans dygtige og indsigtfulde Ledelse staar Orient nu som et af Landets bedst konsoliderede Rederier indenfor Tramp- farten.

Ved Udgangen af 1928 vil »Orient«s Flaade bestaa af 5 Motorskibe og 4 Dampskibe med ca. 80,000 d.w. og nedskrevet til ca. 100 Kr. pr. Ton med en Gennemsnitsalder af ca. 6 Aar. Skibene er væsentligt beskæftigede i oversøisk Fart og har i Aarenes Løb indsejlet meget betydelige Beløb udefra til Landet. I de forløbne Aar har Rederiet bygget for godt og vel 18 Millioner Kroner Skibe paa danske Værfter.

Indenfor Standsfællernes Kreds har Direktør Ge- ther udført et stort og uselvisk Arbejde; i de sidste ti Aar har han bl. a. været Medlem af Rederifor- eningens Bestyrelse og af dens Forhandlingsudvalg.

Direktør Gether har adskillige Gange leveret sit Bidrag til Dagens brændende Spørgsmaal i Artikler

til *Dansk Søfarts Tidende*. Disse Artikler, præget af Gether's særegne Personlighed og usnobbete Livs- syn, begejstrede nogle, forargede andre og kedede aldrig. Han har altid noget paa Hjerte, naar han skriver, og lægger aldrig Skjul paa sine Standpunk- ter. Mandfolk helt igennem.

#### ENGLÆNDERNE OG ASSURANCE

En tidligere Artikel — apropos Sagen mod Hel- singør Lods Oscar Wulff — gjorde jeg opmærk- som paa, at engelske Domstole var ikke nær saa liberale med Assurance-Selskabernes Penge som dan- ske og norske Domstole.

Her er et lille Eksempel, særdeles lærerigt. Ved Shoredich Retten i London afbrød Dommer Cluer Retsforhandlingerne og opløste Juryen, fordi Sag- søgerens Advokat havde omtalt, at Sagsøgte var for- sikret mod Ulykkestilfælde af den Art, hvorom Sa- gen drejede sig. Han beordrede ny Sag rejst og ny Jury svoret ind.

Dommer Cluer's Kendelse blev appelleret af Sag- søgeren til Kings Bench Divisional Court. Dommer Salter afviste Appellen. Han motiverede Afvisnin- gen med at sige, at han erfaringsmæssigt var kom- met til det Resultat, at en Jury var altfor tilbøjelig til at kende »Skyldig« i Sager, hvor de bragte i Er- faring, at Sagsøgte var forsikret. Det var en ud- mærket Regel, at dette Forhold ikke maatte omtales under Retsforhandlingerne, og han var ganske enig med Dommer Cluer i hans Krav om en ny Jury.

#### BEMANDINGSSKALAEN I NORGE

Norges Skibsfart har lidt en Del under den Be- mandings-Skala, som for nogle Aar siden blev trumfet igennem ved en saakaldt kongelig Resolu- tion. Bemandings-Skalaen er imidlertid aldrig ble- vet lovfæstet i Norge, kun gennemført i Kraft af nævnte Resolution.

Fornylig forlangte den norske Matros- og Fyrbø- derunion, at den forhadte Bemandingsskala skulde lovfæstes. Stortingets permanente Erhvervskomité sendte dette Forlangende videre til Regeringen, som efter et afholdt Statsraadmøde lod Stortinget vide, at den ikke kunde gaa med til en Lovfæstelse af denne Resolution.

Det skulde ikke undre os, om den kongelige Reso- lution om Bemandingsskala i en ikke for fjern Frem- tid blev helt ophævet. Norge er den eneste af de store Skibsfarts-Nationer, som opererer med denne meningsløse Bemandingsskala, og det smager, fore- kommer det os, af erhvervsmæssigt Selvmord at op- retholde et nationalt Handicap af denne Art.

Her i Danmark er Bemandingsskala-Kravet som bekendt forlængst afvist af Regeringen.

#### OPLÆGNINGERNE

Den i den foregaaende Uge stedfundne Nedgang i Oplægningerne fortsattes i sidste Uge, saaledes at der den 15. ds. af Skibe under Dansk Dampskibs- rederiforening var oplagt ialt 35 med en samlet Brut- totonnage af 52,783 Tons, hvortil svarer 83,712 Tons d.w. mod en Uge før 39 Skibe 58,519 Bruttotons og 93,634 Tons d.w.

#### DE INTERNATIONALE KONVENTIONER

Under 30. Marts 1928 er der i Frankrig udstedt en Lov angaaende Republikkens Tiltræden af den paa den internationale Arbejdskonference i Genève den 7.—24. Juni 1926 vedtagne Konvention om Sø- mænds Hyrekontrakter.

## NY LOV OM KAJAFGIFTEN I FRANKRIG

Med Hensyn til de i Nr. 17 af Dansk Søfarts Tidende for 20. April 1927 omtalte Forhøjelser af Tonnageafgifter etc i Frankrig meddeles nu yderligere:

Ved en Lov af 28. Marts 1928 er der indført en ny Ordning med Hensyn til Kajafgifter i Frankrig og samtidig en betydelig Forhøjelse af disse.

Ifølge Lovens § 1 opkræves Kajafgiften af Skibe i franske og algerske Havne efter Skibets Nettotonnage og efter Arten og Betydningen af den i hver Havn udførte Virksomhed. Afgiften, der erlægges, uanset hvilket Flag Skibet fører, betales af dettes Kaptajn, Reder eller dennes Repræsentant inden 20 Dage efter Skibets Ankomst og før dette afsejler. Falske Opgivelser med Hensyn til Vægt, Art, Oprindelse eller Destination og enhver anden Overtrædelse straffes med Bøder indtil det femdobbelte af Afgiften i det paagældende Tilfælde.

Den paa Grundlag af Nettotonnagen beregnede Afgift erlægges ifølge § 2 med 1 Frs. pr. Nettoton ved hver Indklarerung til og hver Udklarung fra fransk eller algersk Havn, men Afgiften nedsættes til det halve for Skibe, der ankommer fra eller er destineret til Havn, der ligger indenfor de for den internationale

Kystfart gældende Grænser, saaledes som disse følger af § 1 i Lov af 30. Januar 1893 og § 15 i Lov af 15. April 1906. For Skibe, der sejler i fast Rute fart, reduceres Afgiften i Henhold til § 3 med fra 30 til 70 pCt., alt efter Sejlhyppigheden pr. Maaned. For denne Del af Afgiften er der ved Lovens § 4 fastsat en Maksimumsgrænse, idet den for hver Indklarung eller Udklarung ikke kan overstige ti Gange det Afgiftsbeløb, der i Medfør af Lovens §§ 6 og 8 erlægges af udlossede eller indladede Varer og to Gange den Afgift, der i Henhold til § 7 betales for hver ind- eller udskibet Passager. Fritaget for Afgiften er de Skibe, som under deres Rejse kun har udøvet Forretningsvirksomhed i franske og algerske Havne, og de Skibe, som hverken har udskibet henholdsvis indskibet Passagerer eller Varer, samt endvidere blandt andet Skibe, der ankommer til Havn i Ballast, selv om de laster i Havn, Bugserskibe, Krigsskibe, Fiskefartøjer etc.

De i §§ 2, 6 og 7 omhandlede Afgifter opkræves i algersk Havn kun ved Skibets Indklarung, ligesom kun de Passagerer og Varer, der udskibes, kommer i Betragtning.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, d. 15. Maj 1928.

Alle de oversøiske Markeder har haft meget lidt Forretning, og det siger sig selv, at Strejken i La Plata ikke gør det bedre for dette Markeds Vedkommende. Hvor længe denne Strike vil vare ved, og hvilken Indflydelse den faar paa La Plata Markedet og derved paa andre oversøiske Markeder, er det ganske umuligt at have nogen Mening om — ikke mindst da Meddelelserne fra La Plata er højst forskellige. Den ene Dag er Strejken forbi paa en Plads for saa næste Dag at begynde paa en ny Plads, og det lader ikke til, at der kan skaffes tilstrækkeligt med kompetente frivillige Arbejdere. Foreløbig maa der gøres Regning med delvis slappere Rater og selvfølgelig langsommere Ekspeditioner. En anden Strejke, som vi endnu ikke har mærket meget til, er Strejken i Rhin-Trafikken, og Forstyrrelser paa denne vigtige Færdselsaare vil før eller senere mærkes bl. a. paa Ind- og Udførselen fra Rotterdam. En hel Del Varer kommer naturligvis frem pr. Bane, men Størstedelen af al Last fra eller til Rhin-Provinserne foregaar ad Vandvejen. Fragtmarkedet, som iaar i høj Grad har lidt under Mangel paa Laster, kan ikke godt taale flere lukkede Markeder, selv for en kortere Tid. Montreal og de nordamerikanske Markeder, ja hele Amerika, Østen og Australien, for ikke at nævne Sortehavet og Donau, er blottet for nogenlunde regelmæssig Forretning, og i de hjemlige Farvande er det lige daarligt. Noget mere Fart i Befragtningerne er der maaske, især i Trælastmarkederne, men ikke hvad der med Rimelighed kan ventes paa denne Aars tid, og Raterne er i de fleste Tilfælde urimelige. Konflikten mellem Kina og Japan har foreløbig bevirket, at Japan har rekvisitioneret ca. 150,000 T. Handelskibe, og en yderligere Tilspidsning af denne Konflikt kan faa uoverskuelige Følger.

### TRÆLASTMARKEDET

Der rapporteres igen en Mængde Afslutninger fra Østersøen inklusive Leningrad, samt fra Hvidehavet, til Rater som ligger paa det samme lave Niveau som hidtil; maaske har enkelte Baade for specielle Laster faaet en 6d. mere end den gængse Rate. Lige i disse Dage er der dog en lidt fastere Tendens over det Hele, saa forhaabentlig vil de kommende Afslut-

ninger kunne opvise noget bedre Gennemsnitsrater og Markedet komme ind i et Spor, som kan minde lidt om de normale Tider. Blandt Slutninger fra Østersøen kan anføres:

1000 Std. Kotka/London 37/-, 1000 Std. Trångsund/London 38/6,850 Std. Wasklot/London 36/6, 350 Std. Umeå/Leith 36/6, 500 Std. Trångsund/Antwerpen 34/-, 500 Std. Raumo & Mantyluoto/Grangemouth 34/-, 950 Std. 2 Gefle/Cardiff 45/-, 680 Fv. Pulpwood Hernösand/Rotterdam Hfl. 21.50, 700 Fv. props Riga/W. Hartlepool 33/-, Riga/Rotterdam 750 Fv. props 25/6, Riga/Hull 600 Fv. 35/-, 575 Std. Leningrad/London 42/-, 625 Std. Leningrad/Harburg 40/-, 1250 Std. Leningrad/Amsterdam 40/-.

### HVIDEHAVET

1/1100 Std. Onega/Hull 56/-; 1300 Std. Onega/Holland 53/-.

### CANADA

1400 Std. St. John/Belfast el. Glasgow 57/6; 1200 Std. Gaspé/1—2—3. W.B.E.I. 57/6 60/- 62/6.

### KUL, KOKS, ETC.

Naar engelske Mæglere beskriver Markedet til Danmark/Baltic i de knappe Ord: »Orders few and rates extremely low«, saa dækker disse Ord Markedet, hvilket følgende Afslutninger og Noteringer yderligere beviser: Tyne/København 15/3000 T. 4/9, Helsingfors 25/3000 T. 4/7½, Trångsund 12/1500 T. 5/6, Umeå 1200 T. 8/-, Limhamn 25/3000 T. 5/-, Aalborg 3700 T. 4/9, Grenaa 950 T. 6/-, Forth/Aalborg 1800 T. 5/-, Wales/Stettin 1500 T. 5/6, København 2/2500 T. 5/-, Whitehaven/Aarhus 1600 T. 5/6, Tyne/København 1400 Koks 7/-, Manchester/Danmark 1500 Koks 7/6, Hull/Odense 3200 Kul 4/7½, 1200 Losning. Danzig er hverken bedre eller værre, men kommer antagelig til at betale bedre for at tiltrække Tonnagen.

### MIDDELHAVET

Det udgaende har nogenlunde uforandrede Noteringer. Mindre Baade til spanske Havne faar en Ubetydelighed mere. Tyne/Barcelona saaledes 12/- 1200 T., Hull/Cardiz 11/- 1300 T. Tyne/Sicilien indikerer 9/6 10/6 for 2/2500 T., Genua 7/6 7/9 for store

## SKIBSFARTEN PAA FLENSBORG

I følge en fra det danske Konsulat i Flensborg til Udenrigsministeriet fremsendt Indberetning stillede Skibsfarten paa den nævnte Havn for Aaret 1. April 1927—31. Marts 1928 sig saaledes:

## Indgaaede Skibe:

Tyskland	1,135	med	354,829	cbm.
Danmark	723	—	72,106	—
Sverige	96	—	25,071	—
Norge	7	—	7,675	—
England	4	—	12,068	—
Holland	49	—	12,321	—
Finland	21	—	12,864	—
Estland	8	—	6,870	—
Frankrig	1	—	8,203	—
Letland	3	—	2,891	—

ialt ..... 2,047 med 514,898 cbm.

Af Fartøjerne var 1,530 med 187,304 cbm. mellem 4 og 200 cbm., 517 med 327,594 cbm. over 200 cbm.

Heraf var følgende Dampsskibe:

Tyskland	673	med	312,764	cbm.
Danmark	135	—	41,006	—
Sverige	7	—	9,527	—
Norge	3	—	4,399	—
England	4	—	12,068	—
Holland	1	—	2,485	—
Frankrig	1	—	8,203	—
Letland	3	—	2,891	—

ialt ..... 827 med 393,343 cbm.

## Udgaede Skibe:

Tyskland	1,134	med	357,471	cbm.
Danmark	725	—	72,635	—
Sverige	97	—	25,363	—
Norge	7	—	7,675	—
England	4	—	12,068	—
Holland	49	—	12,321	—
Finland	21	—	12,864	—
Estland	8	—	6,870	—
Frankrig	1	—	8,203	—
Letland	3	—	2,891	—

ialt ..... 2,049 med 518,361 cbm.

Af Fartøjerne var 1,534 med 187,649 cbm. mellem 4 og 200 cbm. og 515 med 330,712 cbm. over 200 cbm.

Heraf var følgende Dampskibe:

Tyskland	668	med	314,857	cbm.
Danmark	135	—	41,006	—
Sverige	7	—	9,527	—
Norge	3	—	4,399	—
England	4	—	12,068	—
Holland	1	—	2,485	—
Frankrig	1	—	8,203	—
Letland	3	—	2,891	—

ialt ..... 822 med 395,436 cbm.

Nybygget og udmeldt er: 3 Dampskibe med 19,572 cbm.

## ISMELDINGER P R. 1 4. M A J 1 9 2 8

## Sverige

Rödkallen 28. Luleå 38. Gåsören 98.

## Finland

(12). Mässkär 56. Yxpila 01. Tankar 48. Brahestad 38. Nahkiainen Landvand 8. Isokraaseli 68. Nordi. Stat. 98.

(Fragtmarkedet fortsat.)

Baade, 8/6 9/- 3/2000 T., Øerne 7/9 8/-, Alexandria 9/9, og fra Wales betales det samme. Rotterdam/Genua ca. 8/- 3/4000 Tonnere, Algiers/Bona 8/3 8/6 2000 Tonner. Fosfat- og Erts Ladningerne sluttes til de samme meningsløst lave Rater, og Esparto, Salt og hvad der ellers er paa lige saa bedrøvelige Betingelser. Frugt noteres nu i 19/6 20/- for 100,000/110,000 cbf. Baade. Donau har intet at byde paa, og fra Sortehavet rapporteres en enkelt Slutning til 10/6 Kontinentet, 11/- U.K., 12/- Skandinavien, 1/6d. mere for Oliekager og Nicolaieff/p.p. Kontinentet 8/7½.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Montreal har været en lille Smule mere aktiv og bl. a. taget en Del Baade til Middelhavet à 15½/16½ c. Basis, men den virkelige Efterspørgsel lader vente paa sig. Til 2 svenske Havne indikeres stadig 19/19½ c. og til A/R 12/12½, med 10/11 c. fra New York. Skrapjern Montreal/Danzig offereres til \$4 og Baltimore/Danzig \$2.75 f.i.o. Kul Range/Vestitalien \$2.50; Sukker San Domingo/U.K. Cont. 18/6 19/- Option Marseille-Genua 20/-; Svovl Galveston/Harburg \$3; Pitchpine Gulfen/River Plate ca. 137/6 og Bomuld Galveston & Houston til Hamburg & Bremen 6c pr. cbf. bale, med 8½ cents til Murmansk.

Noteringerne fra Pacific Kysten er stadig ca. 26/6 Juni, 28/6 December og fremefter.

## SYDAMERIKA

Wales/Rio gøres til 9/-, Lower Plate Ports 10/-, Grangemouth/Buenos Aires 11/6. Det hjemgaaende Marked har lidt under Strejken i 2/3 Lastehavne, og

foruden de ekstra Udgifter i Form af længere Ophold, stiller Befragterne nu lavere Fragter i Udsigt. Endnu engang maa vi føle, at La Plata Markedet er det mest lunefulde af alle, og Befragterne har altid noget at falde tilbage paa, enten det nu er det daarlige Vejr, som hindrer Transporten af Korn, eller et rigt Udvalg af prompte Baade, eller, hvad der næsten er værre, Masser af Tilbud af ballastgaaende Baade. Afslutninger:

Bahia Blanca/London 21/9 spot. Santa Fé/A-R. 24/- spot. San Lorenzo/U.K. Cont. 22/- Maj/Juni. Buenos Aires/U.K. B.H. 21/9, spot. San Lorenzo/spansk Middelhavshavn 23/-, Adriatic 25/-, Sulina/Constanza 30/-, Bergen/Stockholm range 25/-, Rosario/Canada 23/-, 1/- ekstra for hver ekstra Lossehavn op til fire.

## ØSTEN

Vestaustralien—Europa er dalet til 36/3 Juni. For »new season« indikeres ca. 40/-. Saigon/p.p. Kontinentet er gjort til 32/6 Rismel, Karachi/Europa 22/- d.w. Port Pirie-Bristol Kanalen 36/3; Burma/Gdynia 30/-; Majs Cape Town/U.K. Cont. Aug. Lastning 22/- med 1/6 ekstra for Skandinavien. Kul Durban/Singapore 11/-, Java 10/3, Pt. Sudan 12/9.

## TIME-CHARTER

For 2600 T. en Middelhavs Rundtur indikeres kun 4/3. 2200 T. 6 Mdr. er sluttet til 5/6 og 1300 T. 12 Mdr. 7/6.

I vestindisk Fart har 2600 T. faaet \$1.45, en Rundrejse. 6800 Tonner \$0.85, 3050 T. 8/9 Mdr. \$1.57½.



## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

Da Bjørnen i Eventyret saa Fluens forstyrre den sovende Eneboer, greb den i Ønsket om at hjælpe sin Ven en uhyre Sten og lod den falde paa Fluens, som i det Øjeblik sad paa Mandens Næse med det Resultat, som vi alle kender. Shipping Board har gjort noget i samme Retning ved sine Bestræbelser for at sikre Last for Regeringsskibene paa Tilbagereisen fra Australien via Colombo. Som omtalt tidligere blev Raterne nedsat stærkt og Kontrakter afsluttet for lange Perioder frem i Tiden for at sikre sig Last, uden at der blev taget noget som helst Hensyn til, at Dollar-Linjen ogsaa lastede der. Et af de uventede Resultater af denne Tingenes Tilstand er, at Raten fra Colombo nu er saa lav, at det betaler sig at sende Last fra Singapore til Colombo for Videreforsendelse til U. S. A. i Stedet for at sende den direkte fra Singapore. Shipping Boards Anvendelse af Bjørnens Ræsonnement har foraarsaget et frygteligt Virvar i Fragsituationen i den Del af Verden, og Resultatet bliver muligvis, at der fra den skadelidte Part fremsættes Krav overfor Shipping Board om Erstatning til fulde Rater for den Trafik, der er tabt til Shipping Boards Roosevelt Linje som Følge af dens Fragtreduktioner. Man har ikke i mange Aar set noget saa meningsløst i Verdensfragtmarkedet, thi ikke alene har Fragtreduktionen i Farten Australien-U.S.A. ødelagt Returfragterne fra Colombo, men de amerikanske Stillehavs-Linjer har set sig tvungne til at nedsætte deres Rater for Automobileer i samme Forhold som sket er paa Shipping Boards atlantiske Ruter. Det, som man mente kun skulde være en Udfordring til den canadiske Regerings Handelsflaade, er blevet en Bombe, der er kastet ind i Transport-Forretningen, og hvis Eksplosion er bleven hørt klart og tydeligt over Kontinentet og Stillehavet og har givet Genlyd hjem via Colombo.

*Nauticus* for den 28.4. 1928.

### EN INTERESSANT AFGØRELSE I EN LODSSAG

En interessant og usædvanlig Sag blev nylig afgjort ved Domstolen i Preston, hvor Rederne af det danske Dampskib »Olaf Mærsk« havde rejst Krav mod en Lods for at have foraarsaget dem Tab ved at undlade at lodse Skibet op ad Ribble-Floden den 22. August 1926. Det fremgik af Undersøgelserne, at der laa 5 Skibe ved Flodmundingen. De havde alle hejst Lodssignal, og »Olaf Mærsk« var det fjerde i Rækken. En Lodsbaad gik ud, men det viste sig, at der kun var 4 Lodser om Bord. Tre af disse gik om Bord i de tre Skibe, der laa foran det danske Skib, og den fjerde Lods gik i Stedet for i »Olaf Mærsk« om Bord i det femte Skib, og det blev meddelt »Olaf Mærsk«, at den maatte vente til næste Morgen. Som Følge af denne Optræden af Lodsens har Rederne anlagt nærværende Sag og kræver et Beløb £ 72 for 59 Timers paastaet Forsinkelse.

Sagsøgeren hævdede for det første, at Lodsens med Urette havde nægtet at lodse deres Skib og for det andet, at den Kendsgerning, at saavel Skibet som Lodsbaaden havde hejst Lodsflag, var ensbetydende med, at der var sluttet Kontrakt mellem Skibet og Lodsens, hvilken Kontrakt Lodsens brød ved at nægte at lodse Skibet. Lodsens hævdede paa den anden Side, at Udvekslingen af Lodssignal ikke betød Afslutningen af en Kontrakt som paastaet, benægtede, at han havde afslaaet at lodse Sagsøgerens Skib og hævdede, at hvis han havde nægtet at foretage Lodsningen, vilde Nægtelsen have været berettiget. Det femte Skib, som han gik om Bord i, var mindre end »Olaf Mærsk«. Vejret havde været daarligt i tre Dage, og han ventede, at nogle af de Lys, han skulde styre efter, vilde være gaaet ud. Under disse Forhold foretrak han

derfor at lodse det mindre Skib op ad Floden. Dommeren afgav Kendelse i den Sagsøgtes Favør. Han var af den Mening, at Lodsens Optræden ikke betød en Nægtelse af at lodse Skibet, og selvom den var ensbetydende med en Nægtelse, var en saadan berettiget i Betragtning af den Fare, der var forbunden med at lodse »Olaf Mærsk« op ad Floden ved Nattetid. Dommeren var ogsaa af den Mening, at Udveksling af Lodssignal ikke var ensbetydende med en Kontrakt, der bandt Lodsens. Ifølge Lodsloven af 1913 havde Lodsens Ret til at vælge Skibet, og Skibet skulde acceptere Betjeningen af den Lods, der efter de lokale Bestemmelser havde Forret og kunde ikke selv vælge sin Lods.

Retten til at vælge laa hos Lodsens og ikke hos Skibet, og følgelig kunde der ikke være Tale om Brud paa en Kontrakt, naar der ikke forelaa nogen Kontrakt. Sagsøgerens Krav maatte derfor afvises.

Stridsspørgsmaalet i denne Sag var for saa vidt usædvanligt som Kravet i tidligere Tilfælde normalt er blevet stillet af Lodsens mod Skibet, fordi dette har nægtet at tage Lods. Skibsrederne har altid hævdede, at de kun var forpligtede til at betale for Lodsning, hvis denne virkelig blev udført, og Retten har statueret, at Skibets eneste Forpligtelse bestaar i at acceptere en hvilken som helst Lods' Tjeneste, naar denne tilbydes, og at Skibet har Ret til at fortsætte sin Rejse uden Forpligtelse til at betale Afgift, saafremt ingen Lods tilbyder sin Tjeneste. Ved den nu faldne Afgørelse synes det at være fastslaaet, at Skibet ikke er berettiget til at kræve en Lods' Hjælp, naar der ikke er nogen Lods til Raadighed. Det er maaske værd at bemærke, at hvis Afgørelsen var faldet anderledes ud i denne Sag, vilde Vanskelighederne ved at opretholde Lodstjeneste paa Steder, hvor der er Lodstvang, komme til at betyde en utaalelig Byrde paa de lokale Lodsmyndigheder.

*The Shipping World* for 9/5 1928.

### DE FORENEDE STATERS KYSTBEVOGTNING I VESTINDIEN

Tiden vil vise, hvad der kommer ud af den sidste Protest, som den britiske Ambassadør i Washington har fremsat i Anledning af de amerikanske Kystbevogtnings-Kutteres Optræden udenfor den amerikanske Territorialgrænse og indenfor den britiske, men det synes som om den britiske Ambassadørs Taalmodighed omsider er bristet, og at det amerikanske Udenrigsministerium eller Finansministerium, hvilket af dem det nu er, der er det egentlig ansvarlige, maa beslutte sig til at gøre noget. Der er i den senere Tid fremkommet en Række Klager over de amerikanske Bevogtnings-skibe, der udøver en ganske uberettiget Undersøgelsesret udenfor 12-Milegrænsen, men hidtil er der ikke officielt blevet protesteret. I den seneste Tid er der imidlertid i det Caribiske Hav forefaldet Tilfælde, der kunde have haft ubehagelige Følger, hvis vi ikke havde været den taalmodige Nation, vi er. For ikke længe siden hændte det, at en fuldkommen respektabel og vel kendt Passagerdamper, der gik i fast Fart mellem en britisk vestindisk Besiddelse og Miami i Florida, blev beskydt af et amerikansk Kystbevogtnings-skib, fordi den ikke vilde lægge bi og lade sig undersøge. Der fremkom intet som helst, der viste, at der næredes nogen virkelig Mistanke til det britiske Skib. Det nægtede simpelthen at modtage Order af Udlændinge i rum Sø. Ved Ankomsten til amerikansk Havn, blev Skibet nøje undersøgt, men der fandtes intet Spor af Alkohol eller anden Kontrabande om Bord. Saa er der Spørgsmaalet om den uformelle Overenskomst mellem den britiske og den amerikanske Regering ifølge hvilken

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Søfartsmonumentet

Efter Aftale med en Del Redere og Søfolk har Skibsreder Albert Svane, Marstal, afsendt følgende Telegram:

Dansk Dampskibsrederiforening.  
København.

Ved Afsløringen af Mindesmærket for de under Krigen omkomne danske Sømænd fremsender Marstals Redere og Sømandsstand sin hjertelige Tak for Paaskønnelsen af Sømændene og deres Efterladte.

Paa Rederes og Sømænds Vegne.

A. Svane.

Herpaa indløb følgende Svartelegram:

Dansk Dampskibsrederiforening takker Marstals Redere og Sømænd hjerteligt for den smukke Hilsen ved Indvielsen af Mindesmærket for de i danske Handelsskibe under Verdenskrigen forulykkede Søfolk.

Maegaard,  
Direktor.

### Da »Meta« blev sejlet i Sænk

Kaptajn Christoffersen og Styrmand V. Albertsen fra 3m. Sk. »Meta« er kommet hjem til Marstal fra Boulogne, hvor der har været afholdt Søforhør i Anledning af »Meta«s Paasejling af den franske Damptrawler »St. Joachim« af Boulogne. Trawleren paastod at være uden Skyld i Paasejlingen, idet den gjorde gældende, at »Meta«s Lanterner ikke brændte. Dette er, hævdes der fra den anden Side, ikke rigtig. »Meta«s Besætning har endog set den grønne Lanterne brænde efter Paasejlingen, som skete i klart, stille Vejr, saa det er jo ubegribeligt, hvorledes Trawleren kunde sejle Skibet ned. Trawleren er et ældre Skib. Det er takseret til Frcs. 250,000, for hvilket der nu er stillet Bankgaranti, og Sagen vil gaa sin Gang i Frankrig. Der vil en af Dagene ogsaa blive aflagt Søforklaring i Marstal.

### Skibssalg

Dampskibsselskabet Heimdal, Skibsreder Martin Carl, har mod Bundbesigtigelse solgt Damperen »Simone« til Skibsreder Jahonen i Helsingfors. »Simone«, der er bygget 1904 i Newcastle og som laster ca. 2000 Tons, er solgt for ca. 10,000 Pund Sterling.

»Simone« afsejlede forleden fra Danzig med en Ladning Kul til Drammen, og i Løbet af nogle Dage vil Skibet ankomme til Aalborg, hvor Overtagelsen finder Sted, naar Damperen har været i Dok ved Aalborg Skibsværft. Efter at det har faaet Navneforandring, afgaar det til England.

Damperen »Borghild« gik forleden fra Islands Brygge

til Burmeister & Wain for Eftersyn, idet Skibet er solgt til Estland mod Bundbesigtigelse.

»Borghild« tilhører Rederiet Nordania, der, som bekendt, fornylig har overdraget Disponeringen af Flaaden til Skibsreder L. R. Schmidt, Rederiet »Pacific«. Skibet er en ældre Baad, bygget 1899 ved Akers mek. Værksted i Oslo og hed tidligere »Svedania«. Det maaler 912 Brutto Tons.

### Skibsfarten paa Finland

Firmaet Maritime Agency meddeler os, at Navigationen paa Valkom, Lovisa og Bjørneborg er genaabnet.

### Forretningsoverdragelse

Efter hvad der meddeles os, har Skibsmægler Axel Sipola, Haparanda, overdraget den af ham hidtil drevne Skibsmægler- og Ekspeditionsforretning til sin hidtidige Repræsentant i Seskarö, Hr. Emil Fredriksson.

### Søsætning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri paa Refshaleøen sættes i Onsdags et Dieselmotorlasteskib, Værftets Byggenummer 547, bygget for Regning A/S. Linea Sud Americana, Oslo, i Vandet.

Skibet bygges til British Lloyds højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

380'—0" × 53'—6" × 38'—0"

og Bæreevnen er ca. 8000 Tons d.w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af Værftets nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 3200 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, som overværedes af Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Sud Pacifico«.

### Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges i Lørdags en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Bretagne«, Værftets Byggenummer 355, bygget for Regning A/S. Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, København.

Skibet er bygget til British Lloyds Klasse 100 A. 1. + og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

325'—0" × 49'—10" × 23'—6",

og Bæreevnen er ca. 5500 ts. d.w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af nyeste Type, der udvikler ca. 1600 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

## POSITIONSLISTE PR. 14. MAJ 1928

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

### A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. Aalborg, Egholm, ank. Frederiksstad 10.5.  
s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. Aarhus, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. Aarø, Hjorth, i Timecharter paa U.S.A.  
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Hongkong 11.5. til Singapore.  
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Oporto 11.5. til Kbhvn.

s.s. Amalienborg, Møllerup, afg. New Orleans 5.5.  
m.s. Annam, Wolff-Jørgensen, ank. New Westminster 12.5.

s.s. Anneberg, ank. Kiel 5.5.  
s.s. Argentina, Juul Larsen, ank. Villa Constitution 5.5.  
m.s. Arizona, Sonne, afg. Rio 2.5. til Las Palmas.  
s.s. Arkansas, Henriksen, i Dok i Kiel siden 5.4.  
m.s. Asia, Jørgensen, pass. Guadarfui 13.5. p. R. l. t. Suez.  
s.s. Aska, Petersen, ank. Danzig 13.5.

det tillades amerikanske Kystbevogtningskibe at løbe ind i Farvandet ved Bahamaøerne. Denne Tilladelse er ikke givet for Bermudasøernes Vedkommende, men for en god Maanedstid siden løb to af disse armerede Skibe uden Hensyn til Overenskomsten og international Lov ind i Havnen ved St. George uden at have indhentet Tilladelse, ganske som om det havde været en amerikansk Havn og blev liggende dér i adskillige Dage uden saa meget som at give Myndighederne Meddelelse om deres Grunde herfor. Vor Ambassadør henlede straks det amerikanske Udenrigsministeriums Opmærksomhed paa denne Overtrædelse af de gældende Regler og antydede klart omend høfligt, at Officererne paa Kystbevogtningskibene maatte lære at respektere de internationale Love, saafremt Gnidning skulde undgaas.

Ministeriet synes imidlertid at have været hjælpelest og endog ude af Stand til at gøre Forestillinger overfor Finansministeriet, der er ansvarligt for

Haandhævelsen af Forbudet og har Kontrollen med Kystbevogtnings-Tjenesten. Det utilfredsstillende Svar, der blev modtaget, var, at Skibene var løbet ind til St. George paa Grund af daarligt Vejr og Mangel paa Brændsel og Forraad, men selv disse Grunde forklarer ikke Bruddet paa international Lov og Høflighed. Britiske territoriale Farvande i det Caribiske Hav som alle andre Steder og Havnene i Vestindien er aabne for Alverdens Skibe, naar de kommer i lovligt Ærinde, men naar en anden Nations armerede Skibe misbruger Gæstfriheden, er det paa høje Tid at protestere. Baade den britiske Regering og Koloniregeringerne har strakt sig vidt for at hjælpe Amerika ved Hævdelsen af dets Forbudslove, men Nationernes Rettigheder bliver ikke derved underlagt nogen Lov vedtaget af den amerikanske Kongres. Man maa haabe, at den britiske Ambassadørs sidste Forestillinger maa have den ønskede Virkning.

The Syren and Shipping for den 9/5 1928.

m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Vancouver 8.5.  
 s.s. *Astrid*, Bjark, oplagt.  
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Shanghai 13.5. til Singapore.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Middelfart 13.5.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Mariagerfjord og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Sevilla 11.5.  
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Kbhvns. Red 13.5.  
 s.s. *Bjarke*, oplagt.  
 s.s. *Boga*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Bolivia*, Olsen, afg. Victoria 1.5.  
 s.s. *Bornholm*, Nielsen, ank. Plymouth 10.5.  
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Seaham 5.5.  
 s.s. *Botnia*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Larsen, oplagt.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Tyne 21.4. til Buenos Aires.  
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Durban 4.5.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Riga 11.5.  
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Marseille 12.5.  
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. Caibarien 7.5.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Thomsen, ank. Rosario 4.5.  
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. Aalborg 10.5.  
 m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Cape Florida 13.5. p. R. t. Balon Rouge.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Helsingør 30.4.  
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Jørgensen, afg. Dakar 30.4. til Antwerpen.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Oran 8.5. til Færøerne.

## D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Gibraltar 13.5. til Canada.  
 s.s. *Danfælt*, Voss, afg. Manchester 9.5. til Nørresundby.  
 s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Kbhvn. 12.5. til Kotka.  
 s.s. *Dania*, Kolster, afg. Geaker 12.5. til Boston.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Kbhvn. 22.4.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiesen, pass. Azores 2.5.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 14.5. til Königsberg.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Block, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, i Dok i Kbhvn. siden 7.5.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Tanger 13.5. til Ceuta.  
 s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Danzig 6.5.  
 s.s. *Ella*, Nielsen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Danzig 12.5.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Sierra Leone 10.5.  
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. London 12.3.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, oplagt.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. New York 5.5.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. Danzig 13.5. til Memel.  
 s.s. *Expres*, Bager, Kbhvn.-Horsens Ruten.

## F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Leixoes 11.5. til London.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, oplagt.  
 s.s. *Feddy*, Matthiessen, oplagt.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rute fart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, pass. Suez 11.5. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 5.5. til Santos.  
 s.s. *Flynderborg*, Sonnichsen, ank. Grangemouth 9.5.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. Progreso 8.5.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 9.5.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Paramaribo 9.5.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Houston 13.5. til Skandinavien.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Dok i Kiel siden 28.4.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, i Dok i Helsingør siden 2.5.  
 s.s. *Gronland*, Andersen, afg. Barbados 28.4.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 14.5.  
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Kbhvn. 14.5. til Dunkirk.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. New York 11.5.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Mobile 12.5.  
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Newport 12.4. til Gibraltar.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Halifax 12.5. til New \*ork.  
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. Rotterdam 11.3.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 10.5.  
 s.s. *Hjelm*, Karstensen, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Liverpool 9.5.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Heisterberg, afg. Balboa 9.5.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Aguilas 9.5. til Granton.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Barletta 8.5. til Oran.  
 m.s. *Ireland*, Petersen, afg. Antwerp 28.4.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Kbhvn. 15.5. til Wales.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.

NYBYG-  
NINGER



OMBYG-  
NINGER

NOBISKRUG SKIBSVÆRFT  
RENSBURG

Fragtdampere, - Fiske dampere,  
Motorskibe, Bugserbaade, Læg-  
tere, Særtøjer, Pramme, Pontoner

OMBYGNINGER-NYBYGNINGER  
REPARATIONER



### Frihavns

#### Skibsprovianteringsforretning

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN  
TELEFONER: CENTRAL 1332 & PALÆ 967 Y

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. Maj 1928.

London .....	18,20	Madrid .....	62,70
New York .....	373,00	Amsterdam .....	150,75
Berlin .....	89,30	Stockholm .....	100,10
Paris .....	14,80	Oslo .....	99,95
Antwerpen .....	52,20*)	Helsingfors .....	9,41
Zürich .....	72,05	Prag .....	11,10
Rom .....	19,80	Wien .....	52,60

\*) Ny Mentenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## ASSENS

## ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“ - STATS-TELF. 10. - TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## HADERSLEV

**J. C. HANSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
HADERSLEV

Agent for:  
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S. København  
Lloyds Sub Agent  
Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. „Maltsand“

## HOBRO

## CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

## HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

## HOLBÆK

## JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

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

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

## KOLDING

## A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## KORSØR

## P. JØRGENSEN &amp; CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

## KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

## KØBENHAVN

## ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder  
Dampskibs- og Havariagent  
Befragtningsforretning

s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Dakar 10.5.  
m.s. *Java*, Hjernum, ank. Kbhvn. 27.4.  
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Bathurst 14.5.  
s.s. *Josey*, Petersen, ank. Newport News 12.5.  
s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Kbhvn. 6.5.  
m.s. *Jyllandia*, Kragelund, ank. Singapore 12.5.  
m.s. *Jylland*, Nielsen, ank. Esbjerg 13.5.  
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Runcorn 11.5.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Manchester 11.5.  
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Montreal 12.5. til Kbhvn.  
s.s. *Kina*, Madsen, ank. Kbhvn. 28.3.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Kbhvn. 12.5. til Antwerpen.  
s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Teneriffe 12.5.  
m.s. *København*, Andersen, pass. Pernambuco 28.4. p. R. t. Buenos Aires.

## KØBENHAVN

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
HOLM & WONSILD  
Telegram-Adr.: "Holmøild"  
Amaliegade 36

## A·N·PETERSEN

A/S DET DANSK·FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB  
Telf. 1243·12443·12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfranske  
LANDMANDSBANKENS ANNEX  
LAXEGADE 8

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

## NAKSKOV

## Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler  
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## NØRRESUNDBY

## P. JØRGENSEN &amp; CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

## KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11

Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«

## N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## SVENDBORG

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

Dampskibsagent.  
Speditions- og Toldklarings-Forretning.  
Telegramadresse: »Emanuele, Svendborg.

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

## A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder. Scott's og Watkins'

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Ruter til de vigtigste Havne paa Jorden

### L

- m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Hamborg 13.5. til Rotterdam.
- s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Savannah 29.4.
- s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Lisbon 9.5.
- s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
- s.s. *Lise*, Hansen, ank. Buriana 11.5.
- s.s. *Lithuania*, Skjoldam, pass. Kbhvn. 9.5. p. R. t. Halifax.
- m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Lissabon 8.5. til Kbhvn.

### M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
- s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Aabenraa 14.5. til Kbhvn.
- s.s. *Maine*, Arel, afg. Tyne 8.5. til Vestindien.
- s.s. *Maja*, Bastholm, Aalborg-Hamburg Ruten.
- m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Shanghai 13.5.
- s.s. *Manø*, Rathje, afg. Cartagena 6.5. til London.
- s.s. *Margit*, Jensen, afg. Teneriffe 8.5. til Ziguinchor.
- s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
- s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Buriana 12.5.
- s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Danzig 9.5.
- s.s. *Maryland*, Herskind, ank. San Lorenzo 11.5.
- m.s. *Meonia*, Topp, afg. Bangkok 12.5. til Singapore.
- m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11. 27.
- s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.
- s.s. *Minsk*, Ankersen, pass. Brunshüttel 14.5. til Antwerpen.
- s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Naksov Ruten.

### N

- s.s. *Natal*, Riddersborg, pass. Cape Bon 10.5.
- s.s. *Nevada*, Andersen, afg. Gøteborg 11.5. til Rotterdam.
- s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Danzig Ruten.
- s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Riga Ruten.
- s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Bathurst 12.5.

### O

- m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
- s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
- s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Norfolk Va 11.5. til Skandinavien.
- m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 10.5. til Santos.
- s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 10.5. til New York.

### P

- s.s. *Panama*, Væring, ank. Hamburg 11.5.
- s.s. *Parana*, Bronér, ank. Helsingør 6.4.
- m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
- s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, ank. Kbhvn. 13.5.
- m.s. *Peru*, Hansen, pass. Suez 11.5. p. R. t. Aden.
- s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
- s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Rufisque 13.5.
- s.s. *Polonia*, Christensen, afg. Beyrouth 13.5.
- s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

### R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
- s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
- s.s. *Romø*, Olesen, ank. Danzig 7.5.
- s.s. *Rosenborg*, Hansen, ank. Hull 7.5.
- s.s. *Rota*, Gyhrs, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

### S

- s.s. *Saga*, Falk, ank. Bandholm 13.5.
- s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 9.5. p. R. t. Nyborg.
- s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 13.5.
- s.s. *Seine*, Belec, afg. La Pallice 12.5. til Havre.
- s.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 4.5. p. R. t. Colombo.
- m.s. *Siam*, Frandsen, afg. Algiers 11.5. til Port Said.
- s.s. *Sigrun*, Huus, i Dok i Helsingør siden 11.5.
- s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Azores 11.5.
- s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Drammen 11.5.
- s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Bissao 10.5.
- s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Danzig 10.5.
- s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Odense 11.5.
- s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Sunderland 11.5.
- s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
- s.s. *Stesvig*, Hansen, afg. Rufisque 30.4.
- s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Cap Farvel 4.5.
- s.s. *Stal*, Moyell, afg. Tampico 11.5. til New York.
- s.s. *Stegelborg*, Harming, ank. Barry 12.5.
- s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Swansea 14.5. til Montreal.
- s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 12.5. til Manchester.
- s.s. *Swava*, Christensen, ank. Kbhvn. 14.5.
- s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Manzanillo 5.5.
- s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Paramaribo 10.5.
- s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

### T

- s.s. *Taarnborg*, Hansen, pass. Skagen 12.5.
- s.s. *Taarnborg*, Jørgensen, ank. Manchester 13.5.
- m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 5.5.
- s.s. *Texas*, Bencke, ank. New York 11.5.
- s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
- s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 12.5. til Bordeaux.
- s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 11.5. til Kbhvn.
- m.s. *Tonking*, Kolls, afg. St. Thomas 12.5. til Hamburg.
- s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
- s.s. *Tula*, afg. Reval 14.5. til Riga.

### U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Reval 15.5. til Odense.
- s.s. *Ulf*, Rasmussen, i Dok i Frederikshavn siden 2.5.
- s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 12.5. til Kbhvn.
- s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. Chemainés 29.4.

### V

- s.s. *Vendia*, Lund, ank. Nakskov 14.5.
- s.s. *Vera*, Kolster, ank. Strömnäs 8.5.
- s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Vita 9.5.
- s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Kbhvn. 14.5. til Danzig.
- s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

### W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Kbhvn. 12.5.

### Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i Dok i Helsingør siden 30.4.
- s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Petersen, Aarhus-Hamburg Ruten.

### Ø

- s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.
- s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Brunshüttel 12.5.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 14. MAJ 1928

- 3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Aberdeen 13.5. til Marstal.
- 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Porsgrund 8.5. til Inverness.
- 3/m. Sk. *Haabet*, Madsen, afg. Ronnebyred 11.5. til København.

- 3/m. Sk. *Albert*, Clausen, afg. Setubal 12.5.
- 3/m. Sk. *Hertha*, Nymann, ank. Gefle 10.5.
- 3/m. Sk. *Nathalia*, Groth, afg. Marstal 13.5.
- 3/m. Sk. *San*, Petersen, afg. Marstal 12.5.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer i Bristol Kanalen  
**MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED**

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

CARDIFF  
 BARRY  
 NEWPORT  
 AVONMOUTH

REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26-KØBENHAVN K.

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

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORERS

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, **LISSABON** TELGR.: »KNUDSEN«

**PEDRO NIELSEN**

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: **PENIELSEN.** Coder: Watkins 1881  
 og Till, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Bee Code.

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. Cham-  
 bers,  
 Exchange Street . . Sheffield

**JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.**

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleon, 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

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:

Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.

Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »NESEVO«.  
 Telf. Central 1504.

**J. ANDERSEN & CO.  
 CONTRACTORS**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

**STRANDVEJENS DAMPVASKERI  
 KØBENHAVN**

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
 med Dags Varsel.

**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

**DANSK RADIO**

AKTIESELSKAB

DRIFTSELSKAB FOR DEN  
 DANSKE HANDELSFLAADE

FABRIKATION OG INSTALLERING  
 AF RADIOSTATIONER

Generalrepræsentant for Danmark for den  
 transatlantiske Telegraforbindelse

VIA GØTEBORG RADIO

HURTIGST .: PAALIDELIGST

TELF. CENT. 7281 & 7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Telf. Helrup 1619  
 Værkf. Dannelsøe  
 Øbro 4198  
 Kirstelsgade 7.

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning  
 og Rustbankning

Telefon  
 Kontor 8712  
 —  
 Amaliegade 41.

Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-  
 rensnings- & Rustbankningsmaskine

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**,  
 er syrefri og renses ufejlbarlig.

Benyt vore Specialolier:

H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af  
 Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.

H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til  
 Paasmøring af Hoveddæk og Mel-  
 lemdæk.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLISKE KULAFSKIBNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRØNDELS

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,  
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.....	} »Lambert«	
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

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:
Horsens    Søren Andersen, Foreningens Formand.	Stevedoring.
Esbjerg    Ludvig Christensen, Foreningens Viceformd.	Stevedore.
København    Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer.	Old stevedore.
Aalborg    Stevedorekompagniet.	Mamdresch.
Aarhus    Hassing & Drescher.	Dispatch.
Aarhus    Aarhus Stevedore-Komp.	Labore.
Assens    Petersen & Jacobsen.	Lodsen.
København    Københavns Stevedore- kompagni, Niels Juelsg. 7. (Søren Olsen) „Klis“.	
Gedser    P. Jensen.	
Holbæk    S. J. Sørensen.	Stevedoren.
Kalundborg    L. Omøe.	Omøe.
Nyborg    Mammen & Drescher.	Spedition.
Nyborg    Henrik Basballe.	Basballe.
Odense    Simonsen & Møller.	Simonsen.
Randers    Wessberg & Christoffersen.	Wessberg & Christoffersen
Vejle    Søren Andersen.	Stevedoring.

Stevedoring Rater ifølge Overenskomst med Dansk Dampskibsrederiforening og The Baltic and International Maritime Conference.

## AADNESEN & DAHL

LIMITED

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

CARDIFF

SKIBSMÆGLERE &  
KULEKSPORTØRER

BUNKERKUL I  
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

## 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.

AGENTS: THE MARITIME AGENCY LTD.  
AMALIEGADE 35, COPENHAGEN.

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i  
**CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS**  
 Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
 hvls de laster i nogen anden Havn.  
 Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

### TH. IBSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT  
 NYHAVN 35

\*  
 TELEFON 237  
 PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

### P. POULSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT  
 TOLDBODGADE 9

\*  
 TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

BRUG

Hempels

INDENBORDS



KUN

Skibsfarver

UDENBORDS

## IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30 KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027  
 Grundlagt 1744



Telegr.:  
 Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

### AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBBYGGERIET

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

### 2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

### PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

## KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 6901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal  
 fra Theodor Zeiss

ALTONA · ELBE

## FLAG · VIMPLER · FANER



Alt i bedste Kvaliteter

M.W. MØRCH & SØNS EFT.

Grundlagt 1830.

Peder Skramsgade 3. — Tlf. Byen 214 y.

## PENSIONS-FORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

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.

## DANSKE REDERES ULYKKES-FORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring  
 af

Skibsbesætninger

\*

## 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

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 22

FREDAG 25. MAJ 1928

35. AARG

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

### I SAMARBEJDETS TEGN

Ualmindelig stor Tilslutning var der til det store Redermøde i Hamburg i Anledning af Baltic and International Maritime Conference's aarlige Generalforsamling. Ikke mindre end tyve Lande var repræsenteret, og hele Mødets Tone var international i dette Ords allerbedste Betydning. Hele Diskussionen gik for sig i Fordragelighedens og Samarbejdets gode Aand. Disse aarlige Møders Berettigelse ligger maaske ikke mindst deri, at Skibsfartens Repræsentanter fra saa mange Lande mødes og udveksler Meninger, ikke bare som officielle Repræsentanter fra deres eget Land, men Mand og Mand imellem i fortroligt Samvær og kammeratligt Lag. Et kommercielt Locarno, kaldte en af England første Redere dette Møde, og de fleste af Deltagerne vil næppe være utilbøjelige til at give ham Ret.

Den danske Skibsfarts Repræsentanter var Genstand for megen Opmærksomhed og Anerkendelse for deres gode og uselviske Arbejde paa Fagets Alter. Som en smuk Opmærksomhed imod en af *Conferencens* danske Stiftere udnævntes Generalkonsul Johan Hansen til Æres-Præsident for denne, enstemmig og under stærk Applaus fra den repræsentative Forsamling. Hans Søn, Grosserer Willie C. K. Hansen genvalgte som Formand for Documentary Council, og Skibsreder R. A. Robbert nyvalgte som Formand for Financial Council. Vægtige Bidrag til Diskussionen ydedes bl. a. af Konsul Chr. Andresen og de Herrer Chr. Harhoff, O. J. Eskildsen og T. C. Christensen. Forsamlingen udtrykte sin levende Beklagelse over, at Skibsreder Chr. Sass for første Gang, paa Grund af Sygdom, var udeblevet fra Generalforsamlingen, og gav denne Beklagelse Udtryk i et smukt Telegram. Skibsreder Wm. Hansen, hvis Virke hovedsagelig faldt i Bergen, men som nu tilbringer sit Otium i Danmark, var til Stede ved Generalforsamlingen og valgtes under megen Begejstring til Æres-Vice-Præsident af Konferencen.

### MØDETS RESULTATER

I Dagens Løb vedtoges en Række Resolutioner. Den vigtigste af disse var maaske den rettet imod *Trade Barriers*. I Resolutionen hedder det, at Repræsentanter for 20

søfarende Lande betragter den internationale Handels Frihed for alle kunstige Restriktioner som selve Grundlaget for kommerciel Trivsel; udtaler Glæde over det Arbejde, som den økonomiske Konference og andre Organisationer har gjort paa dette Omraade; bemærker med Tilfredshed, at nogle Lande er villige til at lovfæste den økonomiske Konferencens Forslag; samt opfordrer Skibsfartens Mænd i alle Lande til at arbejde for Afskaffelsen af saadanne Restriktioner.

Det er ikke for meget at sige, at hele Mødets Aand var præget af et enstemmig Krav om større Frihed i Handelssamkvemmet. Denne Tone blev straks anslaaet af Hamburg's fremragende Borgmester, Dr. Petersen i hans meget smukke Indledningstale til Konferencens Medlemmer og stærkt understreget i Mr. John Denholms manende Presidential Address. Sir Wm. Noble, som paa Grund af Mr. Denholms Sygdom fungerede som Mødets Dirigent, benyttede ligeledes enhver Lejlighed til at betone Ønskeligheden af færre Skranker for det legitime Handelssamkvem.

Generalforsamlingen tog ogsaa i en Resolution stærk Afstand fra Statshjælp til Skibsbygning. »Den ser med Ængstelse den Politik, som enkelte Regeringer fører i Retning af finansielle Lettelser for Skibsbygning paa et Tidspunkt, hvor Verden lider under en Overflod af Tonnage, hedder det i Resolutionen. Ogsaa denne Resolution vedtoges med stor Begejstring, som er forstaaelig paa Baggrund af den Kendsgerning, at Verdens oversøiske Handel i Øjeblikket er betydelig mindre end i 1913, medens den effektive Tonnage er betydelig større end den Gang. I det økonomiske Liv er det altid farligt at fingerere ved de fundamentale Love for Tilbud og Begær.

### ET NEGATIVT RESULTAT

I sin ovenfor omtalte Presidential Address udtalte Konferencens Formand, Mr. John Denholm, at et Forsøg paa at holde Tonnage-Tilbudene nogenlunde indenfor Tonnage-Begærets Ramme ingenlunde kunde siges at være i Konflikt med Frihandlens Aand. Mr. Denholm har utvivlsomt Ret heri, saalænge Statstilskud og Statslaan til Rederivirksomhed og Skibsbygning florerer i saa uanstændig Grad, som de i Øjeblikket gør. Man maa derfor beklage, at

### NY ÆRES-PRÆSIDENT



Generalkonsul Johan Hansen,

blev, som omtalt i hosstaaende Artikel, valgt til Æres-Præsident for Baltic and International Maritime Conference paa den aarlige Generalforsamling, der denne Gang afholdtes i Hamburg. Generalkonsul Johan Hansen er en af *Conferencens* Stiftere og har i en Række af Aar vist den et stort Arbejde.



man paa Direktionsmødet, der gik forud for Generalforsamlingen, havde besluttet at opsætte Diskussionen om en gennemført Oplægning til en anden Lejlighed. Som vi skrev i vort sidste Nummer, var Dagsordenens springende Punkt netop Oplægnings-Spørgsmaalet. Det nyttede ikke, at Planens veltalende Forelægger, Skibsreder Erling H. Samuelsen fra Oslo stærkt understregede, at Oplægning ifølge det norske Forslag — det bedste, der endnu har været fremsat — var helt frivillig, og at de nationale Foreningers Kontingenter kun kunde anvendes paa deres egne Medlemmer, og at alle var enig om, at Fragtmarkedet var saa daarligt som det nogensinde havde været, og at det var uafviseligt nødvendigt at hidføre en Forandring. Forslagets Skæbne var afgjort i Bestyrelsesmødet. Det blev henvist til yderlig Prøvelse af Konferencens Eksekutive Komité, som skal indberette herom paa næste Generalforsamling.

### RADIOTELEGRAFISTERNE

Radiotelegrafistforeningen af 1917 har i disse Dage afholdt Generalforsamling. Ved denne Lejlighed udtalte Foreningens Formand, at den nylig afsluttede Overenskomst mellem Foreningen og Dansk Radio Aktieselskab havde givet Anledning til en Del Kritik, baa- de begrundet og ugrundet. Dog hævdede Formanden, at den langt overvejende Del af Medlemmerne fandt Overenskomsten tilfredsstillende under de nuværende Forhold. Der er f. Eks. rejst Kritik mod, sagde han, at vi i Foraaret gik med til lavere Gager, end der blev tilbudt i Efteraaret; dette er en naturlig Følge af, at der ved Overenskomstens Indgaelse blev taget Hensyn ogsaa til Februar Pristallet. Maskinmestrenes og Styrmandenes Gager er naturligvis ogsaa i Mellem- tiden gaaet ned med et tilsvarende Beløb. Feriepara- graffen betyder en decideret Fordel for de fleste Med- lemmer, da efter den gamle Redaktion af Paragraffen en stor Del af Medlemmerne overhovedet ikke havde Ret til Ferie. I Vidners Overværelse blev der garan- teret os, at Paragraffens Ordlyd om Genantagelse ef- ter Ferie virkelig bliver overholdt, saaledes at vi und- gaar ubehagelige Sagsanlæg af den Grund. I den Tid, der er gaaet siden Overenskomstens Underskrift, har vi da heller ikke haft Grund til at klage.

Overenskomsten indeholder naturligvis et Par Pa- ragraffer, som ikke er til vor Fordel; men alt i alt betyder den nye Overenskomst intet Tilbageskridt særlig med Hensyn paa den almindelige Lønnedsæt- telsestendens.

Vi har yderligere Grund til at antage, at næste Aar vil bringe enten Lønnedsættelse eller Konflikt inden- for den danske Handelsflaade, og jeg tror, de mere tænkende Medlemmer vil give mig Ret i, at det er uforsvarligt at paabegynde en kostbar Strejke, naar man har Udsigt til at maatte kæmpe endnu mere for det samme efter et Aars Tids Forløb. Noget andet er, at have Rederne villet paatvinge os virkelige Gagerreduktioner, ja saa havde vi principmæssigt taget den Kamp op, som vi havde forberedt os paa, bl. a. ved Indkaldelse af Opsigelser og Ekstrakontingent, sluttede Formanden.

Den paafølgende Diskussion viste, at den overvejen- de Del af Forsamlingen billigede Formandens Udta- lelser.

### DET STORE PROBLEM

Månge er de Problemer, som Skibsfartens Mænd søger at løse igennem deres internationale Orga- nisation, Baltic and International Maritime Confe- rence. Men et af de vigtigste: *Ensartede Lønsatser* er end ikke paa Conferencen's Dagsorden.

Hvad vilde det for Eksempel nytte en dansk Reder, om alle *Trade Barriers* forsvandt i Morgen, eller om samtlige Landes Parlater ratificerede næste Uge,

at Statssubventioner til Skibsfart og Statslaan til Skibs- bygning var Grundlovsbrud, naar han var handicap- pet i Konkurrencen med alle Landes Skibsfart paa Grund af de højere danske Lønninger. Selv om den danske Reder er nok saa dygtig, og de danske Skibes Officerer og Besætning maatte være meget bedre end de fleste andre Landes, er Lønkontoens Difference i det danske Skibs Disfavør saa stor, at Konkurrence er vanskelig for ikke at sige umulig. Det hjælper selv- følgelig noget, at de norske og svenske Redere er nogenlunde i samme Baad som de danske, men hele Resten driver til Gengæld Skibsfart paa langt billigere Lønningsvilkaar.

Sikkert ingen misunder vor Handelsflaades udmær- kede Officerer og Mandskab deres gode Levevilkaar. Det skal heller ikke siges her, at de danske Lønnin- ger er for høje. Lad os nøjes med at konstatere, at de er langt højere end andres, eller at de andres er altfor lave. Og hvis andre Nationers Lønninger ikke snart kommer paa Niveau med de danske, er det van- skeligt at øjne nogen anden Udvej end, at de danske nedsættes. Maaske eksisterer der en anden Udvej? Vore Sømænd synes altid at kunne faa andre Natio- ners Søfolk til at staa Last og Brast med dem, naar de danske Lønninger kommer op til Revision, selv om de er saa meget højere end de andres. Hvordan kan det da være, at Strejkevaabenet er sløvt, naar det gælder de store Nationers Sømænd? Er Danmark, det lille Danmark, en Slags Prøveklud for den mægtige *Internationales* Samfundsekspementer?

Danmarks Skibsfart vil staa i Stampe, indtil Pro- blemet om ensartede Lønsatser løses nogenlunde til- fredsstillende — staa i Stampe eller fortsætte sidste Aars Tilbagegang i Tonnage. Ensartede Lønsatser er ikke et Rederspørgsmaal alene. For Officerer og Mandskab er Problemet mindst ligesaa brændende. At male Fanden paa Væggen er ikke dette Blads Opgave. Paa den anden Side føler vi det heller ikke som en Pligt at lukke Øjnene for de alvorlige Farer, der truer vort store nationale Erhverv. Vi lever i Øjeblikket i en Art Tossernes Paradis. En stakket Stund har en- hver Nation Raad til en saadan Luksus. Og nu er Tiden omme. Nu maa vi paa Række og Geled med de andre. Ellers ender vi i Muddergroften.

### OPLÆGNINGERNE

Sidste Uge bragte en ny Nedgang i Oplægningerne, Saaledes at der iflg. Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse pr. 22. ds. var oplagt ialt 28 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 43,958 Tons, hvortil svarer 70,410 Tons dw. mod i forrige Uge 35 Skibe, 52,783 Bruttotons og 83,712 Tons dw.

### SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA

I April Maaned er der ifølge en fra det polske Gene- ralkommissar i Danzig modtagen Statistik ind- gaaet 77 Skibe med 73,539 N.R.T. mod 73 Skibe med 61,801 N.R.T. i Marts Maaned.

Af de indgaaede Skibe førte 8 Skibe med 8,581 N.R.T. dansk Flag mod 3 Skibe med 1,473 N.R.T. i Marts Maaned.

Samtlige Skibe udgik med Kullast.

Der ankom 41 og afgik 939 Passagerer i Maanedens Løb.

### TILBAGEBETALING AF BETALT SKAT

Efter Forlydende vil det japanske Dampskibsselskab Nippon Yusen Kaisha i den nærmeste Fremtid fra De forenede Staters Regering faa tilbagebetalt et Beløb af 6 Millioner Yen, der i sin Tid er blevet betalt for meget i Krigsgevinstskat.



## ISFORHOLDENE I RIGA-BUGTEN

Den lettiske Statsisbryder »Krischjan Valdemars« indstillede den 29. April d. A. sin Virksomhed, idet Isforholdene i Riga-Bugten og ved Domesnæs havde bedret sig saa meget, at Skibsfarten ikke længere hindredes deraf.

Den saaledes afsluttede Vinterkampagne har været ualmindelig langvarig. Bortset fra de mellemliggende isfri Perioder har den været i nøjagtig 4 Maaneder (fra 29. December til 29. April). I denne Tid hjalp Isbryderen »Krischjan Valdemars« 350 Skibe igennem Isen, og dens Assistance har netop i den forløbne Sæson været særdeles virksom. De største Vanskeligheder viste sig ved Sæsonens Slutning (omkring den 20. April), da ogsaa en dansk Damper (D/S »Tiber«) led Havari, idet en Isblok drev ind paa den og slog dens Skrueblade i Stykker.

Rigas Børskomiteé meddeler, at kun faa Dampere i Vinterens Løb har været nødsaget til at losse deres Ladning i Windau eller Libau, fordi de ikke kunde naa Riga, hvilket i tidligere Aar — baade før og efter

Krigen — skete i større Udstrækning, hvorved der paaførtes de Handlende i Riga betydelige Omkostninger og Tab. Komiteén betegner derfor den afsluttede Vintersæson som overordentlig gunstig for Rigas Handel i denne Henseende. Samtidig oplyser Komiteén, at Navigationen i Førkrigsaaene (indtil 1901) som Regel ophørte fuldstændig omkring Midten af Januar og derefter var standset, til Iperioden sluttede i Marts eller April. I 1901 lykkedes det Rigas Børskomiteé at udvirke, at den russiske Isbryder »Jermak« kommanderedes til Riga, og i dette og i de følgende Aar blev det muligt at forkorte den Periode, i hvilken Skibsfarten paa Riga var ganske indstillet. Muligheden for at opretholde Navigationen paa Riga hele Aaret igennem — bortset fra enkelte Dage med særligt ugunstige Vindforhold — var først til Stede i 1912, da Børskomiteén satte Isbryderen »Peter den Store« i Virksomhed. Efter Krigen blev denne Isbryder erstattet af Statsisbryderen »Krischjan Valdemars«, som den lettiske Regering anskaffede i 1926.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 22. Maj 1928.

Striken i de øvre La Plata Havne vedvarer, og Udsigterne til et snarligt Forlig er ikke de bedste. Ifølge de seneste Meddelelser skal Jernbanefolkene have besluttet sig til at gaa ud i Sympatistrike med Havnearbejderne. Situationen ser saaledes ikke godt ud. De nedre Havne er endnu uberørte af Striken, men kommer Jernbanefolkene med, stoppes Tilførslerne efterhaanden til Havnene og hvis Konflikten trækker længe ud, ser det mørkt ud, thi enten sættes de mange regulære Platetradere ind i en anden Fart, hvilket kun kan bevirke endnu svagere Markeder, eller der vil komme en Masseoplægning af store Baade. — Det sidste vilde, naar alt tages i Betragtning, ikke være det værste, som kunde ske for Fragtmarkedet i al Almindelighed, og gaar Fragterne fra Markeder som Montreal/Amerika/Middelhavet el. lige gyldigt hvorfra endnu længere ned, maa det blive billigere at ligge stille. At de udgaaende Kulrater til Brasilien og Argentina, samt de atlantiske Øer, stiger saa længe Striken bliver ved, er ikke alene paakrævet — men højst rimeligt; de skulde bare mindst allerede være oppe i 15/- 16/- og ikke 11/3 12/-. Det er godt at tage en Chance, men der maa være Grænser og selv med et normalt hjemgaaende Marked skulde Kulraten ud aldrig være under 14/- 15/-. Montreal er mod al Forventning gaaet lidt tilbage, men naar der kommer en større Efterspørgsel — og den maa komme — findes der vel Raad for at gennemdrive mere end de 11/12 c. til Rotterdam/Hamburg eller 15/15½ Middelhavet, hvilke Rater altfor mange Baade har akcepteret. I de øvrige Markeder gøres overordentlig lidt og mærkværdigvis kan ikke engang Dagens lave Fragter opmuntre Købmændene til Daad. Vancouver/U. K. Cont. er gjort à 25/9 26/- Juni; Chile/Kontinentet 19/- prompt; Australien/Europa 35/- 36/3 Juni; Sydafrika/U. K. Cont. 23/- Aug./Sept. I "near trades" er der lidt mere Forretning og Udsigt til fastere Rater, men der er ingen Anledning til optimistiske Betragtninger.

## TRÆLASTMARKEDET

I den forløbne Uge rapporteres ikke fuldt saa mange Slutninger. Det skulde forhaabentlig tyde paa, at Rederne holder mere igen; i alt Fald er der ingen Grund til at slutte "ahead". Losseprisen for DBB er reduceret lidt i enkelte engelske Havne, men det vilde ikke skade, om alle engelske Havne tog Udgifterne op

til en grundig Revision og samtidig fik sat Arbejdstempelet lidt op. For Dagen noteres:

1250 Fv. Brahestad/Cardiff 40/- 42/- med 7/- Losning. 1/1100 Fv. 1/2 Björkö Kotka range/W. Hartlepool 35/-, Hull 36/-, Sunderland 36/6; 750/800 Fv. Danzig/Cardiff 37/6 38/6; 510 Std. Wiborg/Bristol 50/- og følgende Slutninger er gjort:  
1600 Std. Kotka & Trångsund/London 37/-,  
1000 — Trångsund/Antwerpen 33/6,  
550 — Gefle/London 40/6,  
750 — Hernösand/Le Havre 37/6,  
875 — Uleåborg & Jacobstad/Garston 38/6, fri Losning.

## FRA HVIDEHAVET

er igen fragtet en god Del, bl. a.: 720 Std. Mesane/London 62/- 800 Std. Soroka/Ostende 58/-, 1000 Std. Onega/Garston 62/6; 750 Std. Preston 62/6; 15,000 Fv. U. K., Basis 54/6 West Hartlepool.

## CANADA

er svagere, ca. 57/6 60/- for middelstore Baade fra gode Lastepladser til W. B. E. I. og 55/- 1300 Std. fra Campellton/Østirland.

## KUL, KOKS, ETC.

Naar Østersøsesæsonen kommer i fuldt Sving bliver vel Resultatet, at Baadene returnerer i Ballast efter Træ, i Stedet for at tage de tabbringende Kul- og Kokslaster. De danske Statsbaner har i England kontraheret for et større Kvantum for Afskibning over Sommeren, og i Forbindelse med hvad der ellers skal fragtes, kan der regnes med noget højere Fragter. Foreløbig noteres og sluttes fra Østkysten til danske Havne ca. 4/9 for 2/3000 T., 5/- 5/1½ 2/1500 T., Koks Goole/Aarhus betaler 7/3; Koks Hull/Aarhus 6/9; Tyne/Elben 3/7½; Antwerpen 2/7½; Wales/København indikerer 5/- Kul, 6/3 Koks. Danzig/Gdynia 5/- til Norrkøping/Stockholm el. Gefle med 6/- 6/3 til Drammen, 4/9 København, 6/- 6/3 1400 T. Esbjerg, 4/6 Helsingfors, 6/- Arhangel, fri Losning o. s. v. Disse Rater skal just ikke friste, men ikke desto mindre faas den Tonnage som skal bruges.

## MIDDELHAVET ETC.

Til Spanien/Portugal og Middelhavet er Markedet decideret fast, ligesom Raterne til Øerne noteres i 8/8/3 mod 7/6 7/9 for kort Tid siden. Kuludskibningen

## KØBENHAVNS MASKINISTSKOLE

Københavns Maskinist-skole har udsendt Beretning for sidste Aar. Virksomheden har i Aaret 1927 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.

Dagskolen havde til den almindelige Maskinisteksamen et Begynderhold paa 24 og 27 Elever i henholdsvis 1. og 2. Semester, et Eksamenshold paa 33 og 35 og et fra Aftenskolen overført Eksamenshold paa henholdsvis 53 og 34 Elever.

Til den udvidede Maskinisteksamen var der et Begynderhold paa 47 Elever i 1. Semester og 41 i 2. og et Eksamenshold paa henholdsvis 45 og 44 Elever.

Afterskolen havde til den almindelige Maskinisteksamen et Begynderhold paa 34 i 1. Semester og samme Antal i 2. og et Mellemhold paa henholdsvis 56 og 44 Elever samt til den udvidede Maskinisteksamen i elektrotekniske Fag 11 og 15 Elever i henholdsvis 1. og 2. Semester.

Til Maskinpasserprøven havde Skolen 6 Elever, til Motorpasserprøven 7 og til Kedelpasserprøven 14 Elever i 1. Semester og 13 i 2. samt til den kommunale Elektro-Installatør-Prøve et Forberedelseshold paa henholdsvis 32 og 29 Elever og et Eksamenshold paa 24 i 1. og 42 i 2. Semester.

Ialt har Skolen saaledes i de to Semestre haft henholdsvis 386 og 364 Elever.

Af de Elever, der indstillede sig til Eksamen bestod af 156, der var oppe til den almindelige Maskinisteksamen, 130; til den udvidede Maskinisteksamen i Maskinfag bestod 87 af 89 Elever, i Hjælpefag 84 af 89 Elever og i elektrotekniske Fag 103 af 112 Elever. Ialt bestod saaledes 404 af 446 Elever.

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 5 Elever, der alle bestod, til Motorpasserprøven 8 af hvilke 6 bestod og til Kedelpasserprøven 13 Elever, af hvilke 10 bestod.

Til den kommunale Elektro-Installatør-Prøve indstillede 24 Elever sig, og af disse bestod 21.

(Fragtmarkedet fortsat.)

fra Rotterdam lider under Striken paa Rhinen, men denne bevirker antagelig desto flere Ordre fra England. Danzig/Leghorn noteres i 9/- og fra Wales til Valencia 13/- for 1400 T.; Barcelona 15/2000 T. 12/-; Casablanca 2500 T. 7/3; Algiers 8/3 8/9; Marseille 8/6; Genua 7/6 9/- 9/3000 T.; Sicilien 10/-; Malta 8/6; Pt. Said/Alexandria 9/6 10/-; Sulina 12/-; Emden/Alexandria 10/-. Middelhavet hjemgaende byder ikke paa nogen Forandringer til det bedre. Sfax/Dundee/Garston noteres 8/-; Cork 8/3; Nantes/Bordeaux 5/- 5/3; Tunis/Leith 7/6 8/-; Ipswich 8/9; Hull 8/6; Rotterdam 7/-; Huelva/Philadelphia/Baltimore 11/3; Casablanca/Rouen 5/1½; Salt Trapani/fire Havne Færøerne 17/-. Donau er stadig forretningsløs. Parcels til Rotterdam skal være taget til 6/- og Træ til 3 Havne Vestitalien eller Sicilien à 145/- 150/- pr. Wagon.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Vestgaende offereres 6/- Antwerpen/Boston; 6/- 8/- Wales/Montreal; 7/- 7/3 Wales/Staterne; 11/6 Boulogne s/m/Boston; Kainit Antwerpen/Staterne 10/-; Gulfen 10/6. Fra Montreal er accepteret lavere Rater, saaledes 15 c. Bacis 1 Middelhavshavn; 11/11½ Hamburg. Til Danmark/Sverige kan muligvis faas 19/19½ c. for 2500 T. Fra Nordstaterne er ikke meget at vælge imellem. Kul til Rosario er betalt med \$3,50; Cuba/U.K.Cont. sluttet til 16/- 16/6 med 18/6 19/3 fra San Domingo. Gulfen har heller ikke meget at byde paa,

## Tilskud.

Fra Staten har Skolen i Aaret 1927 modtaget et ordinært Tilskud af Kr. 8400 Kr.

Af Københavns Kommune har Skolen for Aaret 1927 modtaget et Tilskud af Kr. 8500.

Frederiksberg Kommunalbestyrelse har tilstaaet Skolen et Tilskud af Kr. 1000.

Tilige modtager Skolen et aarligt Tilskud af Kr. 1500 fra Dansk Dampskibsrederiforening.

Skolens Regnskab for 1927 balancerer med 187,274,16 Kr.

## POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Havn er der ifølge derom modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg i Løbet af April Maaned udført ialt 358,069 Tons Kul, deraf til Danmark 83,181 Tons, mod 334,214 Tons, deraf til Danmark 88,319 Tons, i Marts Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige .....	102,017
Danmark .....	83,181
Norge .....	67,630
Frankrig .....	42,003
Letland .....	30,697
Italien .....	17,841
Finland .....	10,219
Holland .....	2,166
Lithauen .....	830
Estland .....	735
Tyskland .....	700
	<hr/>
	358,069

Udførselen til Danmark og Sverige var omtrent som foregaaende Maaned, hvor der til sidstnævnte Land udførtes 103,391 Tons. Den ringe Stigning i Udførselen hidrører fra en Stigning paa 19,000 Tons i Udførselen til Norge.

## SEJLADSEN PAA LENINGRAD

Sommernavigationen paa Leningrad aabnedes den 10. Maj. Der fandtes da en Del Drivis i den finske Bugt, og Bugten forventedes først at være isfri omkring Midten af Maaned. Ifølge foreløbigt Overslag skal Leningrad Havn i indeværende Sæson ekspedere ca. 2 Millioner Tons Varer. En betydelig Eksport af Træ kan i hvert Fald forventes.

og intet som er værd at raabe Hurra for. Vancouver/U.K.Cont. Juni er betalt med 25/9 og for 5/7 Annullering 26/-.

## SYDAMERIKA

Alt tyder paa at de udgaende Kulrater maa meget højere op. De sidste Befragtninger er gjort til 10/-, 11/3 Buenos Aires, 11/10½ Rosario, 10/9 Montevideo for prompte Baade og Afskiberne lige saa vel som Rederne vil helst se Tiden an. Af de seneste Korn-Befragtninger kan nævnes Rosario/U.K. B/H 21/6 5/20 Juni; San Lorenzo/Marseille og 1 Vestitalien 22/9, 23/6 1/2 Lossepladser Maj; San Lorenzo/U.K. B/H 21/- 5/30 Juni; 22/- 10/6—10/7; Buenos Aires/Middelhavet 21/6, 20/5—10/6. Bahia Blanca/Kontinentet 19/- London 20/-, 28/5—10/6.

Chile/Kontinentet, ppt. Lastning ses sluttet til 19/- Peru/U.K.Cont. offererer Sukker à 22/6 24/-.

## ØSTEN

Bombay/Karachi faar Tonnage til 22/- d.w., Sydaustralien 36/3; Vestaustralien 35/-; Vladivostock 28/-; Madras 27/6 28/-, alt Basis U.K.Cont.; Kolsichang/Cuba 136/-.

## TIME-CHARTER

Fastere for Eastern Trade, ellers nogenlunde uforandret uden større Efterspørgsel.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### LORD KYLSANT OM SKATTEPROBLEMET

Der byder sig nu en Løjlighed for alle, der har med Storindustri og Skibsfart at gøre, til at fastslaa den Kendsgerning, at vore Erhverv er ved at kvæles af Skatter. Den Modtagelse, det nylig forelagte Budget har faaet, viser, at Politikerne begynder at blive klare over den umaadelige Skade, der anrettes ved ekstravagante Administrations-Metoder og ved Antagelsen af en Række socialistiske Planer. Som Lord Kysant fremhævede i en Tale til Messrs. Harland & Wolff's Aktionærer, er den lovede Skattelettelse overordentlig velkommen for Handel og Industri og skulde bidrage til at lette en Byrde, der var bleven omtrent uudholdelig og havde hæmmet vore Industrier i Konkurrencen med lignende Industrier i Udlandet. En Ting, som Underhuset ikke synes at være klar over, er, at de udenlandske Konkurrenter ikke er belemrede med de uhyre Driftsudgifter, som Storbritanniens Industri har at slås med. Man er endnu ikke helt klar over, i hvilken Udstrækning Regeringen paatænker at bremse de lokale Myndigheders Ekstravagance, men en radikal Forandring er paakrævet.

Vort System af lokalt Selvstyre, hvorunder, som Lord Kysant hævdede, Selskaber, store og smaa, praktisk talt ikke har nogen som helst Kontrol med de lokale Autoriteters Udgifter i Distrikter hvor de maa ske har store Interesser, og til hvis Indtægter de maa ske bidrager med store Beløb, er anormal, uretfærdig og farlig. Efter Lord Kysants Mening vil man aldrig opnaa en sund Forretningsførelse fra de lokale Administrationers Side, før Stemmernes Betydning kommer til at staa i et rimeligt Forhold til Omfanget af de økonomiske Interesser, der staa paa Spil. Hvis de industrielle Førere indenfor Storindustrien og Skibsfarten vilde samarbejde saavel i Parlamentet som udenfor dette, er der nogen Sandsynlighed for, at de vilde kunne øve et saadant Tryk paa Regeringen, at en Reform kunde blive gennemført, og at Skatter ikke længere kunde paalægges paa samme Maade som nu. Den nuværende Tingenes Tilstand strider mod alle demokratiske Principper og hæmmer desuden alle Bestræbelser for at genopbygge Landets Velstand.

*The Shipping World* for den 16/5 1928.

### FØR-KRIGS ILLUSIONEN

Ved Aarsmødet i Liverpools Handelskammer foreleden fremhævede Oberst A. Buckley i en meget interessant Tale angaaende de industrielle Forhold en Ting, som vi ofte har omtalt, men som kan taale at blive gentaget atter og atter. »Naar man drager Sammenligninger eller forsøger en Vurdering af Stillingen,« udtalte han, »tror jeg, at man én Gang for alle maa lade ude af Betragtning den Periode, som vi almindeligvis taler om som Tiden før Krigen. Vi vender aldrig tilbage til Før-Krigstidens Forhold, hvad Handelen angaar, og jo før vi bliver klare over det desto bedre vil det være. Vi er nu stillet overfor ikke Verdenskonkurrencen af 1913—14, men Kampe i en Verden, der er undergaaet Forandringer geografisk, økonomisk, finansielt og psykologisk, en Verden, der er blevet mindre som Følge af de moderne Opfindelser og i Særdeleshed et Europa, der i overvejende Grad beherskes af amerikansk Indflydelse. Under disse Omstændigheder er det ikke forbavsende, at det er vanskeligere at gøre Forretning og at tjene noget derpaa, og vi skal derfor drage Sammenligninger ikke med 1913, men med 1921, det Aar der i fuldt Maal gav os den økonomiske og finansielle Told af den store Krig«. Før 1913 var det begyndt at gaa op for os, at vor Overlegenhed baade som Industri-Nation og paa Havet var ved at blive angrebet. Og hvis det

store Udbrud i 1914 ikke var kommet, maatte vi have revideret vor Maade at tænke og handle paa. Det kunde vi imidlertid have gjort under Forhold, der ikke vilde have krævet særlig Hastighed, og som derfor vilde have passet til vor flegmatiske Natur, og det er umuligt at forestille sig, at det ikke skulde være lykkedes os at tilpasse os paa en tilfredsstillende Maade til de sig langsomt ændrende Omgivelser. Krigen ødelagde imidlertid fuldkomment enhver saadan Mulighed, og den indførte yderligere i Problemet et Moment af Hysteri, for hvilket vi maaske ikke er blevet Offer i samme Grad som visse andre Nationer, men som ikke desto mindre havde en afgjort social og politisk Indflydelse, hvis Tilbagevirkning alvorligt har berørt vort nationale Liv, medens paa den anden Side Ophobningen af Rigdomme i de Forenede Stater saa fuldstændigt har tilintetgjort Verdens økonomiske Ligevægt, at det omtrent er lige saa ørkesløst at basere vore Beregninger med Hensyn til Fremtiden paa, hvad der hændte før 1914, som det vilde være at drage Slutninger fra de Forhold, der herskede før Istiden.

*Fairplay* for den 17.5. 1928.

### EN ELLER TO KANALER-

Panama-Kanalens Ydeevne kunde blive 4-doblet, hvis man byggede flere Sluser og holdt Kanalen aaben for Trafik efter Kl. 6 Eftm., udtaler de militære Ingeniører, der har undersøgt Spørgsmaalet om, hvad der var bedst at forøge Kanalens Ydeevne eller at bygge en ny Kanal gennem Nicaragua. En Undersøgelse med Hensyn til Nicaragua-Kanalen vil nu blive foretaget, hvis de af McKellar og Edge forelagte Forslag vedtages af Senatet. Panama-Kanalens Ydeevne kunde blive meget væsentlig forøget ved Alhajuela Reservoiret, der er under Bygning i Øjeblikket og ved Anlæg af nye Sluser, saaledes at Kanalen ligesom Suez-Kanalen kunde besejles hele Natten. I sin Aarsberetning har Krigsministeren beregnet, at Alhajuela Reservoiret vilde koste 10—12 Millioner Dollars, medens Generalmajor Walker, Guvernør i Panama-Kanal Zonen, har beregnet Udgifterne ved Bygning af nye Sluser til at ville andrage mellem 75 og 100 Millioner Dollars. For en samlet Udgift paa 100 Millioner Dollars vil man altsaa kunne firedoble Kanalens Ydeevne, medens Anlægget af en Nicaragua-Kanal vil koste tilnærmelsesvis 1 Milliard Dollars ifølge de af Krigsministeriet gjorte Beregninger. Bygningen af en ny Kanal gennem Nicaragua vil yderligere have til Følge, at Landet vil have to Kanaler at forsvare, og alene dette vil muligvis kunne opveje alle de Fordele, der vilde være forbundet med at have to Vandveje mellem Atlanterhavet og Stillehavet.

*Nauticus* for den 5.5. 1928.

### POLSKE KUL OVER GDYNIA

I April Maaned er der ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik eksporteret 129,932,5 Tons Kul fra Gdynias Havn mod 113,211 Tons i Marts Maaned.

Udførselen er fordelt til de forskellige Lande som følger.

	Tons
Belgien .....	8,240
Danmark .....	28,095.5
Finland .....	8,007.5
Letland .....	7,480
Tyskland .....	920
Norge .....	17,257
Sverige .....	59,932.5

129,932.5

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM

Trafikken paa Rotterdam holdt sig i den forløbne Maaned paa omtrent samme Niveau som i April Maaned ifjor.

Nedenstaaende Oversigt viser Antallet af ind- og udgaaede Skibe med Ladning:

	April 28.	April 27.	Marts 28.
Ialt ankommet .....	848	812	897
Ialt udgaaet .....	818	823	904
Ankommet med Stykgods ..	543	480	558
Udgaaet med Stykgods ....	568	524	612
Udgaaet med Kul & Koks ..	217	273	265

Af de udgaaede Kulladninger var 62 bestemt for Nordeuropa, 60 for Frankrig og 62 for Italien.

Tilførselen af engelske Kul er gaaet yderligere tilbage, og androg kun 59,000 Tons mod 90,000 Tons i April Maaned 1927.

Med Erts inkom ialt 137 Skibe medførende 633,000 Tons, hvoraf kun 115,000 Tons fra Nordeuropa (1927: 460,000 Tons). Ialt i April 1927: 870,000 Tons.

Ogsaa Korntilførslerne er blevet mindre. I Bulk-ladninger ankom 285,300 Tons (1927: 356,700 Tons), hvoraf 116,500 Tons fra Nordamerika og 134,000 Tons fra Sydamerika. Af Korn i Sække tilførtes 340,000 Sække (1927: 665,000), hvoraf 101,000 Sække fra Sydamerika, 120,000 Sække fra Indien, 53,000 Sække fra Australien og 33,000 Sække fra Sydafrika.

I Tankskibe ankom 91,000 Tons mineralisk Olie.

### Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængden.

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Tons Netto	Med i Bal-ladning	Sejlskibe last
Argentina .....			1	
U. S. A. ....	16	60,609	16	2
Belgien .....	17	26,333	7	4
Brasilien .....	3	10,012	2	
Canada .....				1
Czeckoslovakiet .....	1	436		
Danzig .....	1	5,055		1
Danmark .....	18	26,455	13	4
Tyskland .....	212	354,323	196	21
Estland .....	1	798		
Finland .....	10	16,572	6	2
Frankrig .....	77	108,997	68	8
Grækenland .....	17	43,724	6	5
Storbritannien .....	227	331,878	143	53
Italien .....	59	164,978	52	1
Japan .....	7	33,906	3	3
Letland .....	4	3,514	4	
Nederlandene .....	218	376,331	177	26
Norge .....	48	75,016	28	12
Polen .....	1	344		1
Portugal .....	5	11,856	3	2
Rumænien .....	2	4,511		
Rusland .....	2	2,766	3	
Spanien .....	11	22,289	6	4
Island .....	1	75	1	
Sydslavien .....	2	4,370		2
Sverige .....	60	54,616	47	9
Ialt	1,020	1,739,764	782	161

Ialt udgaaet i April d. A.: 943 Skibe med 4,533,613 m<sup>3</sup>

### MERE PORTUGISISK DISCRIMINATION

Efter at den portugisiske Regering som Følge af indtrængende Henstillinger fra de diplomatiske Repræsentanter for andre Nationer, der driver Skibsfart ved et Dekret af 5. December 1927 ophævede Størstedelen af den Discrimination, der eksisterede i Portugal overfor udenlandsk Skibsfart, har de portugisiske Redere henvendt sig til Regeringen med Anmodning om at faa de Tab, som de led ved Udstedelsen af det nævnte Dekret, udlignede ved, at der blev tilstaaet dem Fordele paa andre Punkter.

De har for saavidt haft Held med sig, som der under 15. Februar er blevet udsendt et Dekret, hvorefter portugisiske Redere faar tillagt en Præmie af 1,50 Escudo pr. Ton Kul, Svovl og Gødningsstoffer indført paa portugisiske Skibe.

### SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de 4 første Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1927 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1928:	4,936	8,040,971	4,075	6,793,492
1927:	5,249	8,097,035	4,400	6,985,335
Forskel	- 313	- 56,064	- 325	- 191,843

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1928:	5,445	7,015,240	3,838	6,757,956
1927:	4,566	6,331,831	3,786	6,435,403
Forskel:	+ 879	+ 683,409	+ 52	+ 322,553

### ISMELDINGER P R. 19. MAJ 1928

#### Sverige

Rödkallen 2x. Luleå 34. Gåsören 22.

#### Finland

(18). Uleåborg 01 og 46. Marjaniemi 98. Kemi 26 og 38.

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH  
NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 1306

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

J. ANDERSEN & CO.  
CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD. · JACSONS

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Sejladsen paa Finland

Firmaet Maritime Agency Ltd., meddeler os, at ifølge Rapport fra Firmaet Uno R. Høckerts Eftf. i Kemi, anlages Navigationen paa Kemi og Yderhavne at blive genaabnet den 29. Maj.

## Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri paa Refshaleøen foretoges den 15. ds. en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Tankskibet »Sir Osborn Holmden«, Værftets Byggenummer 354, bygget til d'Hrr. Skibsredere A. F. Klaveness & Co. A/S., Oslo.

Skibet er bygget til British Lloyds højeste Klasse. Dets Hoveddimensioner er følgende: 470'—0" × 64'—2" × 35'—0" og Bæreevnen er ca. 13,400 Tons d.w. Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Værftets nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 4100 I.H.K.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Fredag den 18. Maj afholdtes teknisk Prøvetur i Sundet med den ved A/S. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Stockholms Rederiaktiebolag »Svea« byggede Passager- og Lastdamper »Gondul«, Værftets Byggenummer 183.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 254'—3" Bredde 37'—0", Dybde 24'—0". Det er bygget af Staal til Bureau Veritas Klasse Special Survey 1.3/3.A.I.P.R.A. og C.P. af Shelterdæktypen, og er specielt egnet for Sejlads i isfyldte Farvande med Isbryderstævn og Krydserhæk.

Lasteevnen er ca. 1,950 Tons d.w. med et Middeldyb-gaaende af 16'—2". Fart 11 Knob. Skibets Brutto Ton-nage er ca. 1322 Tons.

Fartøjet har Passageropretning for ialt 12 Passagerer med et mindre Promenadedæk med Læskærm paa Fronten.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en Triple Expansions Dampmaskine med Overfladekondensation, Cylinderdiametre 20" × 32" × 53" med 36" Slag. Kedelanlægget bestaar af 2 Stk. 3-kanals Marinekedler paa tilsammen 3500 sq. ft. Hedeflade med 180 lbs. Arbejdstryk. Kedlerne er forsynet med Overhederanlæg.

Skibet har Kølemaskineri og er indrettet til Transport af Landbrugsprodukter i Kølelaster.

Skibet er i det væsentligste Søsterskib til de tidligere ved Værftet til Sveabolaget byggede Skibe »Hugin«, »Munin« og »Rane«. Til samme Rederi er endnu et Skib af denne Type under Bygning ved Værftet.

## Mere om Kapsejladser over Oceanet

Af et Brev fra Føreren af »C. B. Pedersen«, Kaptajn Hj. Dahlstrøm, til Skibets Reder, som gengives af G. H. & S. T., meddeler vi følgende Uddrag:

— Da vi forlod Sydney, fik vi nordlig og nordøstlig Vind i Tasmanie-Søen, hvor man ventet at træffe sydlig Vind. Newcastle og Sydneys Havne er tropiske, hvorfor Skibsbunden er begroet, naar man har ligget stille en Maaned. Dette virker jo hindrende, men vi var ret let-sejlende og passerede Hornet 33 Etmaal efter Afgang fra Sydney. Vi laa 2 Dage i Stille ved New Zealand og to ved Hornet. I Sydostpassaten traf vi paa »Herzogin Cecilie«, som vi snart tabte af Syne, da den styrede meget vestligere. Da vi holdt østligere, fik vi først Sydostpassaten og kom først til Linien, men dør indhentede Finnen os. Det tog den 5 Dage at sejle fra os. Vi holdt Nordostpassaten til 27 Gr. N., hvor vi fik en Cyklon, og Nord for Azorerne fik vi nordvestlig Storm og senere syd-østlig Vind, der holdt sig, til vi kom til Falmouth.

En af Eleverne i »C. B. Pedersen« skriver: Den 4de Marts saa vi en Sejler forude, der atter forsvandt, men den 23de saa vi den agterude. Det var »Herzogin Cecilie«, og den næste Dag var Skibene sammen, saa Skipperne talte sammen. Dagen efter satte vi Redningsbaaden i Søen, og Kaptajnen, Første Styrmand og jeg roede over til Finnen, hvor vi blev indbudt til Middag. Vi sejlede Side om Side i fem Etmaal og passerede Linien samtidig og sammen med den tyske firemastede Bark »Parma«. Kap Horn passeredes i 2 Sømils Afstand i det fineste Vejr, man kan tænke sig.

Den tredie Deltager i Kapsejladser, det svenske Skole-skib »Beatrice« er nu ogsaa ankommet til Bestemmelses-stedet, og det viser sig, at medens saavel det finske Skib »Herzogin Cecilie«, som det andet svenske Skib »C. B. Pedersen« sejlede rundt Cap Horn, valgte »Beatrice« at gaa Syd om Afrika. Grunden til, at det er kommet saa langt bag efter Konkurrenterne er, at Skibet lige fra Afrejsen den 19. Januar har mødt megen saavel Modvind som Vindstille. Først 17 Dage efter Afrejsen fra Lincoln passerede de Cap Leuwin og kom klar af Australiens Kyst. Der var dog ogsaa Lyspunkter og en Søndag sejlede »Beatrice«, der da løb med en Fart af 14 miles omkap med en Tankdamper.

Den 1. April passeredes Linien, den 3. Maj var Skibet paa Højde af Cap Finsterre, men »Beatrice«, der under Ækvator havde haft Vindstille en Uge forfulgtes stadig af Uheld og laa i en hel Uge mellem Ushant og Lizard.

## POSITIONSLISTE PR. 21. MAJ 1928

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

**A**  
 s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Boulogne 19.5.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa U. S. A.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 18.5. til Suez.  
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. København 17.5.  
 s.s. *Amalienborg*, Møllerup, afg. New Orleans 5.5.  
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Seattle 17.5.  
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Villa Constitution 5.5.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Madeira 18.5. til Lissabon.  
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, henligger i København.  
 m.s. *Asia*, Jørgensen, afg. Port Said 21.5.  
 s.s. *Askø*, Petersen, ank. Danzig 13.5.  
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Vancouver 17.5.  
 s.s. *Astrid*, Bjark, oplagt.  
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Shanghai 13.5. til Singapore.

**B**  
 s.s. *Beira*, Kjær, ank. Nykøbing M. 20.5.  
 s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, København-Mariagerfjord og København-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Bergenhuis*, Meyer, Stettin-København-Vestnorge Ruten.

s.s. *Birgit*, Bang, afg. Sevilla 17.5. til Leningrad.  
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. København 19.5. til Åbo.  
 s.s. *Bjarke*, oplagt.  
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Pernau 21.5.  
 s.s. *Bolivia*, Olsen, pass. Balbao 18.5.  
 s.s. *Bothal*, Olsen, ank. København 19.5.  
 s.s. *Botnia*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.  
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, oplagt.  
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Buenos Aires Roads 18.5.  
 s.s. *Brattingborg*, Christensen, afg. Durban 4.5.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Riga 11.5.  
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Genua 20.5. til Livorno.  
 s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Børglum*, Nielsen, ank. New York 19.5.

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, København-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Thomsen, ank. Buenos Aires 18.5.  
 s.s. *Charkow*, Holst, København-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. Aarhus 16.5.  
 m.s. *Christian*, Simonsen, ank. Baton Rouge 17.5.  
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Brunsbüttel 21.5.  
 s.s. *Cimbria*, Petersen, København-Randers Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22. Maj 1928.

London	18,19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	Madrid	62,70
New York	373,00	Amsterdam	150,65
Berlin	89,30	Stockholm	100,10
Paris	14,80	Oslo	99,95
Antwerpen	52,20*)	Helsingfors	9,41
Zürich	72,05	Prag	11,10
Rom	19,80	Wien	52,60

\*) Nv Møntenhed — 100 Belgas — 500 Frcs.

## THOR HALS

Skibsmægler

Befragtnings- og Linie-Agent

Telegr.-Adr.: „Steam“. Telf. 21694, 22306

DANZIG — Vors. Graben 6.

s.s. *Clara*, Jørgensen, ank. Antwerpen 17.5.  
s.s. *Cyrl*, Duhn, ank. Vaag 19.5.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, København-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Gibraltar 15.5. til Canada.  
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Nørresundby 14.5.  
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Kotka 15.5.  
s.s. *Dania*, Kolster, afg. Tyne 15.5. til Boston.  
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Göteborg 20.5.  
s.s. *Dansborg*, Mathiesen, ank. Puerto Cabello 17.5.  
s.s. *Diana*, Nielsen, København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
m.s. *Dronning Alexandra*, Frandsen, København-Thors-havn-Island Ruten.  
s.s. *Duoro*, Jørgensen, ank. København 20.5.  
s.s. *Dronning Maud*, Bloch, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, ank. Havre 21.5.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Algier 21.5. til Bizerte.  
s.s. *Elie*, Schmidt, ank. Hamburg 20.5.  
s.s. *Ella*, Nielsen, København-Hamburg Ruten.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Danzig 12.5.  
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Dakar 17.5.  
s.s. *Energi*, Christensen, ank. Flensborg 17.5., Dokning.  
s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. København 21.5.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. København 19.5. til Danzig.  
s.s. *Estonia*, Rasmussen, ank. Danzig 17.5.  
s.s. *Express*, Bager, København-Horsens og København-Vejle Ruten.

## F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart København-sydfynske m. fl. Pladser.  
m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Sønderborg 20.5.  
s.s. *Fanø*, Michelsen, oplagt.  
s.s. *Feddy*, Mathiessen, oplagt.  
s.s. *Ficaria*, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart København-sønderjydske Pladser.  
m.s. *Fionia*, Heidorn, pass. Suez 11.5. p. R. t. Colombo.  
s.s. *Flora*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 5.5. til Santos.

s.s. *Flynderborg*, Sønnichsen, ank. Åbo 20.5.  
s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Progreso 12.5.  
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 18.5. til New York.  
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Paramaribo 9.5.  
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Petersen, afg. Hounston 13.5. til Skandinavien.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Antwerpen 20.5.  
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Helsingør 20.5. til Swansea.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Fredericia 20.5.  
s.s. *Haljdan*, Ørbech, afg. Havre 21.5. til Bordeaux.  
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Mobile 17.5.  
s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 19.5. til Kbhvn.  
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Rotterdam 14.5.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Stettin 22.5. til København.  
s.s. *Hjelm*, Karstensen, Aarhus-Hamburg Ruten.  
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Swansea 19.5. til Esbjerg.  
s.s. *Hroar*, Gotthardt, København-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Heisterberg, afg. Balbao 9.5.  
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Granton 20.5.  
s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Oran 17.5. til Grangemouth.  
s.s. *Island*, Lydersen, København-Thors-havn-Island Ruten.  
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. København 16.5. til Swansea.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, København-Danzig Ruten.  
s.s. *J. C. la Cour*, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Ziguinchar 18.5.  
m.s. *Java*, Hjernum, afg. København 21.5. til Nørresundby.  
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. København 14.2.  
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, København-Hamburg Ruten.  
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Bathurst 14.5.  
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Newport News 14.5. til Kingston.

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. Cham-  
bers,  
Exchange Street . . . . . Sheffield

Telegram-Adresse: »Mactaggart«, Methil.

Coder: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904

## LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

## JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. 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

Reparationer i Bristol Kanalen

## MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

REPRÆSENTERET I DANMARK VED O. J. ESKILDSEN & CO. ST. ANNÆ PLADS 26-KØBENHAVN K.

CARDIFF  
BARRY  
NEWPORT  
AVONMOUTH

## WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere. Bunkerkul Entreprenører

## JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

s.s. *Jungshoved*, Clausen, ank. Aalborg 16.5.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, afg. Singapore 13.5. til Suez.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, afg. Odense 22.5. til København.  
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Cape Wrath 19.5.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, oplagt.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 18.5.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Montreal 12.5. til København.  
 s.s. *Kina*, Madsen, ank. København 28.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Antwerpen 14.5.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-København-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, ank. Teneriffe 12.5.  
 m.s. *København*, Andersen, ank. Buenos Aires 17.5.

## L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. La Pallice 21.5.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Lisbon 14.5.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Spanien 15.5.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, ank. New York 20.5.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. København 15.5.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, København-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 18.5.  
 s.s. *Maine*, Arel, afg. Tyne 8.5. til Vestindien.  
 s.s. *Maja*, Bastholm, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Kobe 18.5.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Burntisland 20.5.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Ziguinchar 18.5. til Dunkirk.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Burriana 16.5. til Liverpool.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Danzig 15.5. til Bergen.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. San Lorenzo 11.5.  
 m.s. *Meonia*, Topp, afg. Penang 19.5. til Suez.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11.27.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Antwerpen 20.5. til Casablanca.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, København-Stege og København-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *Natal*, Riddersborg, pass. Perim 21.5.  
 s.s. *Nevada*, Andersen, ank. Rotterdam 13.5.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, København-Riga Ruten.

## O

m.s. *Odense*, Viersø, København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Houston 5.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rio 18.5. til Las Palmas.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Halifax 19.5. til New York.

## P

m.s. *Panama*, Væring, ank. Hull. 17.5.  
 s.s. *Parana*, Broner, ank. Helsingør 6.4.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pensylvania*, Botfeldt, ank. Aarhus 17.5.  
 m.s. *Peru*, Hansen, afg. Aden 16.5. til Hongkong.  
 s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Kaolakh 15.5.  
 s.s. *Polonia*, Christensen, afg. Port Said 21.5.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Christensen, ank. Vejle 18.5.  
 s.s. *Rosenborg*, Hansen, afg. Hull 18.5.  
 s.s. *Rota*, Gyhrs, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten

## S

s.s. *Saga*, Falk, ank. Skive 20.5.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Pentland Firth 17.5. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. København 21.5.  
 s.s. *Seine*, Belec, afg. Dunkirk 19.5. til Vejle.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Port Swettenham 20.5. til Singapore.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, pas. Suez 18.5. p. R. t. Aden.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Helsingør 19.5. til Antwerpen.  
 s.s. *Skikeborg*, Hansen, pass. Azores 11.5.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Dunnethead 20.5.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 20.5.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Sunderland 11.5.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Ivigtut 15.5.  
 s.s. *Stal*, Moyell, afg. Tampico 11.5. til New York.  
 s.s. *Stegelborg*, Harming, afg. Barry Dock 17.5.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Swansea 15.5. til Montreal.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Manchester 18.5.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Vejle 19.5.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Manzanillo 5.5.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Demerara 15.5.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, København-Bogense-Vejle Ruten

## T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Birkenhead 18.5.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Manchester 21.5. til Liverpool.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 5.5.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. New York 16.5. til Montreal.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Pallice 19.5. til Fredericia.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. København 15.5.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. St. Thomas 12.5. til Hamburg.  
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Riga 16.5.  
 s.s. *Tyr*, henligger i Esbjerg.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Odense 21.5. til Danzig.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Danzig 21.5. til Reval.  
 s.s. *United States*, Voldborg, pass. Cape Wrath 21.5. p. R. t. København.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. Colon 17.5.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 20.5.  
 s.s. *Vera*, Kolster, pass. Brunsbüttel 19.5. til Rouen.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Vita 12.5.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 20.5.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Hansen, ank. København 19.5.

## Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Dok i Helsingør siden 30.4.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Petersen, Aarhus-Hamburg-Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. London 15.5.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 21. MAJ 1928

s/m. Sk. *Rossing*, Baage, afg. Lübeck 14.5. til Sundsvall.  
 3/m. Sk. *N. I. Petersen*, Larsen, ank. Plymouth 16.5.  
 3/m. Sk. *Solon*, Sørensen, afg. Halden 16.5. til St. Helier.  
 3/m. Sk. *Norden*, Olsen, ank. Høganas 9.5.  
 3/m. Sk. *Neptun*, Sørensen, afg. Cadiz 18.5. til Burin.

3/m. Sk. *Fuglen*, Schmidt, afg. Aberdeen 13.5. til Marstal.  
 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Inverness 14.5.  
 3/m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. Sundsvall 9.5.  
 3/m. Sk. *Nordtrafik*, Friis, afg. Oporto 17.5.  
 Sk. *San*, Jensen, ank. Ronnebyredd 16.5.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070. 12610

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

samt paa alle Postkontorer

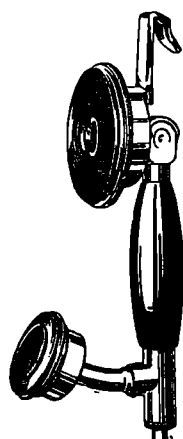




# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## THE MARINE LARYNGAPHONE



Den ideelle  
Skibstelefon.

Hverken Storm og Sø,  
eller Larmen fra Maskine  
og Spil høres i Larynga-  
phonen, der ifølge sin  
Konstruktion kun kan  
gengive Menneskets Tale  
klart og tydeligt.

Forlang Tilbud og  
Demonstration.

ENEFORHANDLER  
AKTIESELSKABET

**AXEL SCHOU,**  
STUDIESTRÆDE 24 TELF. CENTRAL 9210

## FRIHAVNEN·KIEL

DEN MEST MODERNE  
OMLADNINGSHAVN

!!!

ØSTERSØEN & NORDEN

★

Isfri, intet Tidevand, stor Dybde

NYE KAJER  
med moderne Lade- & Lossegrejer

Yderligere Oplysninger  
faas ved Henvendelse tfl

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT  
DER STADT KIEL, RATHAUS

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFTER MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9  
OG STRANDGADE

STØBERI  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

9 DOKKER  
INDTIL 13.600 T,  
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTOR ANLÆG INDTIL 150.000 I. H. K.

PARSON'S TURBINER OG  
BABCOCK & WILCOX  
VANDRØRSKEDLER

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

## THE CARDIFF-CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

## AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

\*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

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

## STRANDVEJENS DAMPVASKERI

KØBENHAVN

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
med Dags Varsel.

## AKTIESELSKABET DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Telf. 1234-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfranske«

## THE MARITIME AGENCY Ltd.

Telf.: Central 1504 &amp; 10687

Telegram-Adr. "NESEVO"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

\*

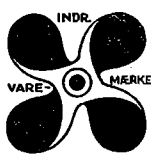
REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRØRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

\*

KONTRAHERTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

BRUG

## Holzapfel's

Bundfarver

DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København, K.

A.S. DAMPSKIBSSELSKABET

## "PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commissions Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 23

FREDAG 1. JUNI 1928

35. AARG

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

### KONFERENCER OG PRAKSIS

Skibsfartens Folk rejser til international Kongres og vedtager harmdirrende Resolutioner imod Statshjælp til Skibsbygning og Skibsfart. Saa rejser de hjem igen, og Ansigt til Ansigt med lokale Fænomener fortøner disse Resolutioner sig lidt for ofte som noget, der mest gælder andre. Herregud, den Smule Statshjælp vi kan opnaa, kan knebent nok kaldes Statshjælp. Nej, det er noget helt andet andre Steder.

Herhjemme fortsættes ganske sikkert Skibsbygning vedblivende med billige Eksport-Kredit-Laan. Ganske vist kommer de ny Skibe ikke vore egne til Gode. Vi er mere altruistiske — vi bygger til vore Konkurrenter. Danske Redere kan ikke komme i Betragtning, med mindre de opretter et Rederi i Tyskland eller Norge eller ligegyldigt hvor, blot ikke i Danmark. Ellers er det jo ikke Eksport-Kredit. Vi holder os til Lovens Ordlyd, vi Danske.

I Norge tænker man ikke saa meget paa andre. Der er man sig selv nok. I den hellige Egoismes Navn, som det hed saa kønt under Krigen, og som i Virkeligheden er det eneste faste Punkt i den noget flydende Verden, det behager os at leve i. Og det er paa denne Klippegrund, at Norges Finansminister staar med sit Forslag om Udlaan af Statens Skibsfond til Støtte af norsk Skibsbygningsindustri. Af sociale saavel som af økonomiske Grunde, siger Finansministeren, vil det være af den største Betydning, at der træffes effektive Foranstaltninger for at bringe Norges Skibsbygnings-Industri over den Krise, hvori den i Øjeblikket befinder sig. Et vigtigt Led, fortsætter Ministeren, er at lette Kredit-Vilkaarene, som i Norge har stillet sig væsentlig ugunstigere end i andre Lande.

I bestaaende Skibshypotek-Institutioner, oplyser det norske Finansministerium, kan Redere erholde Laan imod første Prioritet Pant i et fuldt færdigbygget Skib paa indtil 50 pCt. af Værdien. Finansministeriet mener at kunne anbefale, at der gennem Norges Bank ydes anden Prioritets-Laan af Statens Skibsfonds Midler op til 70 pCt. af Skibsværdien. Dog kun for Fartøjer af en saadan Størrelse og Udstyr, at den udenlandske Konkurrence kan paaregne at gøre sig gældende.

Reglen bør dog være, lyder Forslaget, at norske Redere mod Pant i fuldt færdigbygget Skib opnaar en anden Prioritet paa indtil 20 pCt., saaledes at det samlede Laan ligger indenfor 70 pCt. af Skibsværdien. Dog bør der ogsaa være Adgang til at yde Kreditten i Form af Byggelaan med samme Procent indenfor samme Grænse, beregnet efter Byggesummen.

Saadanne Laan skal, foreslaas der, afdrages indenfor fem Aar. Rentefoden indtil videre at beregne med 5,5 pCt., den samme Rente som den norske Stat betaler for sit i Aar i Amerika optagne Statslaan. Det er Mening og Forudsætningen for dette Forslag, at samtlige Laan skal være ude af Verden senest ultimo 1938.

Det er selvfølgelig umuligt paa Forhaand at sige, i hvor høj Grad de norske Redere vil benytte sig af dette

unægtelig særdeles *large* Tilbud. I officielle Kredse regner man med en Aarsproduktion af mellem 40,000 og 50,000 Tons eller et Træk paa Skibsfondets Midler af godt 2 Millioner Kroner om Aaret.

### AMERIKANERNE OG ANDRES STATSHJÆLP

Hvad man selv gør er et, hvad andre har Lov til, Her noget helt andet, saaledes er ogsaa Amerikanernes Stilling til Statshjælp til Skibsbygning og Skibsfart. Naa, lad os indrømme med det samme, at Shipping Board Eksperimentet falder de fleste Amerikanere for Brystet, og dets Dage er forhaabentlig talte. Det har været dyrt for Amerikanerne, men næsten ligesaa dyrt for den internationale Skibsfart.

Denne voksende Kritik af deres egen Statsvirksomhed giver et Skær af Berettigelse til den Forargelse, som Mr. W. R. Wood, Næstformanden i Repræsentanternes Hus i Washington, forleden lod komme til Orde. Mr. Wood var meget forarget over, at De forenede Staters Bankhuse laante Milliarder af Dollars til Europa, for at de europæiske Lande kunde bygge en Handelsflaade, »der vil feje det amerikanske Flag af Verdenshavene«. Desværre var Mr. Wood's Kritik af de amerikanske Bankers Laanepolitik plettet af hans kraftige Forlangende, at Kongressen skulde bevillige Penge til en gigantisk amerikansk Skibsbygnings-Plan. Dens Realisation var en national Nødvendighed. Vore tidligere Allierede, England og Italien, har laant enorme Midler herovre til at genopbygge deres Handelsflaader, og for ganske nylig fik Tyskland et Laan paa £ 4,000,000 til at bygge Atlanterhavshaade, der kan konkurrere vore egne ud. I Amerika bygges praktisk talt ikke Handelsskibe i Øjeblikket, fordi vore Penge anvendes i Europa i dette Øjemed. Denne Kendsgerning er maaske den direkte Aarsag til den Haan, der ligger i følgende Omtale af vor Handelsflaade i et af Englands ledende Dagblade: »Vore engelske Selskaber har længe fundet det muligt at gøre med Amerikas Handelsflaade, hvad Admiralitetet blev opfordret til at gøre med den amerikanske Krigsflaade — vi regner ikke med den i vore Kalkulationer.

Efterhaanden arbejdede Mr. Wood sig op til følgende Konklusion: »Tiden er inde nu til et stort Skibsbygnings-Program. Vore Skibe maa ikke blive drevet væk fra Havene. Vor Handelsmarine maa ikke være politisk Legetøj. Den er vital for vor Eksistens, for hver ameerikansk Borgers Velfærd.«

Saadan siger man i Amerika. Og saadan, eller omtrent, saadan, tænker man i alle Lande.

### ALLIGEVEL KONFERENCER

Og alligevel kommer man ikke uden om Konferencerne. Samarbejdet er for nødvendigt. Uden det vilde Tilstandene være endnu værre. Vi Mennesker er ikke Engle, og ligesom de Resolutioner, der vedtages paa de forskellige Skibsfarts-Konferencer ikke øjeblikkelig øver deres Virkning paa de Stater, de er rettet imod, følges de heller ikke lige straks af de

Folk, der vedtager dem. Men det kommer nok. Den Tid kan ikke være altfor fjern, hvor de forskellige Lande maa indse, at den stedse voksende Tonnage uden en tilsvarende Ophugning af gammel Tonnage bringer Ruin over den nationale Skibsfart. Der gives ingen Virksomhed paa Jorden, der er saa international som Shipping. Intet Land kan i Længden ustraffet trodse det internationale Samarbejde, før eller senere præsenteres Regningen for Tillidsbrudene.

Vi staar nu overfor en ny stor Skibsfart-Konference. Paa Tirsdag aabnes den i London under det britiske Chamber of Shipping's Auspicier. Mange og vigtige er Dagsordenens forskellige Punkter. Endnu engang faar Repræsentanter for en Snes Skibsfarts-Nationer Lejlighed til at vedtage en kraftig Resolution imod Trade Barriers. I de sidste Par Aar har store Sammenslutninger som Det Internationale Handelskammer og Baltic and International Maritime Conference vedtaget meget kraftige Resolutioner paa dette Omraade. Den økonomiske Konference har billiget og støttet disse Resolutioner paa det kraftigste. Og nu kommer altsaa International Shipping Conference paa Tirsdag med en ny Resolution i samme Retning. Det er nødvendigt at blive ved med disse Resolutioner. Til sidst maa de halstarrige Regeringer give sig —

## DE FRANSKE KOLONIERS TOLDMÆSSIGE STILLING

Journal Officiel for den 21. April, indeholdt en ny Lov af 13. April 1928 om Koloniernes Stilling i toldmæssig Henseende.

Vedtagelsen af denne Lov er fra flere Sider betegnet som markerende en vigtig Dato i de franske oversøiske Koloniers Historie. I omtrent en Menneskealder har der været udfoldet Bestræbelser for at faa indført Ændringer i Toldloven af 1892, i Kraft af hvilken man paatvang Kolonierne Moderlandets Toldtarif, men disse Bestræbelser strandede stadig paa Modstand fra fransk Industris Side. Ganske vist indeholdt Loven af 1892, forsaavidt angaar de saakaldte »assimilerede« Kolonier, d. v. s. de Kolonier, som har samme Toldtarif som Moderlandet, Bemyndigelse for Koloniministeren til at indrømme Indskrænkninger i Moderlandets Toldtarif, men denne Bemyndigelse blev kun anvendt i temmelig ringe Omfang. Efter den nye Lov vil fremtidig hver Koloni være i Stand til at følge en Toldpolitik, tilpasset efter dens særlige Behov.

Som bekendt staar Algier, Tunis og Marokko udenfor den særlige Toldordning for Kolonierne, idet Algier i toldmæssig Henseende paa det nærmeste kan sammenstilles med et egentligt fransk Departement, medens Tunis og Marokko er underkastet en særlig Toldordning.

Iøvrigt deles de franske Kolonier i toldmæssig Henseende i to Grupper, nemlig:

1. De saakaldte »assimilerede« Kolonier, for hvilke som ovenfor nævnt Moderlandets Toldtarif gælder. Denne Gruppe omfatter fremtidig kun Indokina, Madagaskar, Guadeloupe, Martinique, Guyana og Réunion, idet Ny Kaledonien og Gabon, der før hørte til denne Gruppe, nu er overført til Gruppe 2.

2. De Kolonier, som har en særlig Ordning, d. v. s. de Kolonier, som ikke omfattes af Gruppe 1 (Fransk Vestafrika, Fransk Ækvatorial-Afrika, Somali-Kysten, Fransk Indien og de franske Besiddelser i Stillehavet) samt de Territorier i Afrika, som er under fransk Mandat (Togo, Kameroun etc.).

Ifølge § 2 kan Produkter, der stammer fra Frankrig og Algier, importeres til Kolonierne, i Gruppe 1 mod Erlæggelse af Told og omvendt paa tilsvarende Betingelse Produkter, der stammer fra disse Kolonier indføres til Frankrig og Algier.

Med Hensyn til Kolonierne i Gruppe 2 kan i Henhold til § 3 Produkter af fransk eller algersk Oprindelse indføres til disse, ligeledes mod Erlæggelse

saa stærke internationale Organisationer maa have det i deres Magt at tvinge igennem, hvad ikke kan opnaas ad anden Vej.

Et andet vigtigt Punkt paa International Shipping Conference's Dagsorden er Dobbeltbeskatningen. Særdeles apropos har Canada netop i disse Dage vedtaget at fritage udenlandsk Skibsfart for Skat paa de sædvanlige Betingelser, at lignende Fordele opnaas for canadiske Reder-Interesser i de paagældende Lande. Forhaabentlig betyder dette, at de andre britiske Dominions følger Trop. De har hidtil været den haardeste Nød at knække paa dette Spørgsmaal, navnlig da Australien. Ogsaa Brasilien har givet Tilsagn om at fratagde Beskatning af udenlandsk Skibsfart. Det vides ikke endnu fra hvornaar. Men det menes, at denne Bestemmelse træder i Kraft allerede fra 1. Juni.

## OPLÆGNINGERNE

Sidste Uge bragte en stor Nedgang i Oplægningerne, der iflg. Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse for 29. Maj androg 15 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 27,219 Tons, hvortil svarer 44,554 Tons d.w. mod i forrige Uge 28 Skibe, 43,958 Bruttotons og 70,410 Tons d.w.

af den i hver Koloni gældende Told, under Forbehold af modsat Bestemmelse i internationale Traktater. De Kolonier og Territorier, som maatte tilstaa Produkter fra Moderlandet og Algier Præference, vil toldfrit kunne indføre til Frankrig og Algier Raa-stoffer til Industrien og Næringsmidler. De Produkter, som ikke nyder godt af Toldfrihed, vil blive fortoldet efter Minimumstarifen eller reducerede Told-satser.

De Produkter, der stammer fra de her omhandlede Kolonier og Territorier, der ikke maatte indrømme en saadan Præference, fortoldes ved Indførsel til Frankrig og Algier efter Minimumstarifen, men Ned-

(Fortsættes Side 287)

## POLENS KULEKSPORT

Tallene for de fra Polen i April Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeles sig paa de forskellige Lande som følger:

	April 1928 I 1000 Tons
Østrig .....	186
Ungarn .....	27
Sverrig .....	239
Danmark .....	107
Czekoslovakiet .....	73
Danzig .....	26
Letland .....	37
Jugoslavien .....	20
Schweiz .....	11
Italien .....	37
Rumænien .....	10
Lithauen .....	2
Memel .....	3
Holland .....	—
Finland .....	39
Frankrig .....	25
Norge .....	67
England .....	—
Tyskland .....	1
Belgien .....	9
Rusland .....	—
Andre Lande .....	9
	<hr/>
	928
Bunkerkul .....	29
	<hr/>
	957

Det vil af oven citerede Tal ses, at ca. 54 pCt. af Polens Kuludførsel i April Maaned gik til de skandinaviske og baltiske Lande. Ialt steg Eksporten til disse Stater med 64,000 Tons i Forhold til Marts Maaned, men det skal bemærkes, at Udførsel til Danmark dog gik tilbage med 13,000 Tons.

## SKIBSTRAFIKEN PAA DANZIG

Antallet af de i April Maaned til Danzig indgaaede Skibe var 576 med 348,404 N.R.T. mod 534 Skibe med 311,281 N.R.T. i Marts Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 540 med 318,524 N.R.T. mod 522 med 320,244 N.R.T. i Marts Maaned.

Af de i April Maaned indgaaede Skibe indgik 253 Skibe med 189,564 N.R.T. i Ballast, medens 83 Skibe med 24,608 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med April Maaned 1927 skal anføres, at Antallet af de indgaaede Skibe var 626 med 344,922 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 626 med 337,595 N.R.T.

Den danske Tonnage viser en Nedgang fra Marts Maaned, nemlig fra 97 Skibe med 64,742 N.R.T. til 90 Skibe med 57,739 N.R.T. i April, og den staar som Nr. 3 efter Tyskland som Nr. 1 med 225 Skibe med 111,000 N.R.T. og Sverige med 125 Skibe med 62,055.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal.

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Belgien	2	
Danmark	90	57,739
Danzig	13	4,770
Tyskland	225	111,739
England	21	34,521
Estland	2	633
Finland	6	9,125
Frankrig	8	9,117
Grækenland	3	2,502
Holland	18	6,521
Letland	19	16,744
Lithauen	1	196
Norge	27	23,961
Østrig	2	394
Polen	7	8,191
Sverige	125	62,055
Tyrkiet	2	48
Czekoslovakiet	2	498
Chile	2	238
Rumænien	1	151

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 29. Maj 1928.

Heldigvis fik Striken i La Plata en Ende, og omend Situationen endnu ikke er helt afklaret, maa der regnes med nogenlunde normale Tilstande i Løbet af ganske kort Tid. De Baade, som blev annullerede paa Grund af Strejken og de prompte usluttede Baade, bliver sikkert hurtig taget ud af Markedet og ekspederet afsted, hvorefter den regulære sunde Befragtning igen skulde tage et Opsving. Befragterne indikerer i Dag 22/- 22/6 U.K.Cont. med 1/6 ekstra for Skandinavien, Juni Lastning, men det vilde ikke komme som nogen Overraskelse, i Fald de nærmeste Afslutninger viser nogen Bedring. Da Lasteomkostninger i La Plata siges at skulle forhøjes med 15 pCt., maa Baadene i alle Fald have en tilstrækkelig Fragtforhøjelse, for det er vel ikke Meningen, at Skibsfarten skal bære Merudgifterne ved Lastningen; en Merudgift som er forarsaget af en Konflikt mellem Købmændene og Stuverne uden den ringeste Hensyntagen til Redernes Interesse. Det bliver interessant at se, hvorledes Fragtmarkedet aabner efter Helligdagene. De sidste Dage før Pinse blev til almindelig Overraskelse meget bedre end ventet. Efterspørgselen i de vigtigste Markeder gik frem, og Raterne tenderer i Redernes Favør.

## TRÆLASTMARKEDET

Som saa ofte før brygger Stuvearbejderne sammen til Strejke og forlanger Svar paa deres Lønkrav inden Maj Maanedes Udgang. Hvis de regulære Stuverne, strejker, kan der nok skaffes frivillige Arbejdere, men det er klart, at de frivillige — selv om de er aldrig saa villige og flinke — ikke kan præstere det Arbejde som de faste Arbejdere. For prompt er sluttet adskilligt til de samme utilfredsstillende Rater fra Finland/Sverige/Leningrad, og Raterne fra Riga/Windau betegner en absolut Rekord, f. Eks.: Riga/Zaandam 500 Tylt 19 Hfl.; Riga/St.Nazaire & Nantes 1000 Std. 33/6.; Riga/Ghent 500 Fv. Props 20/-; Riga/Calais & Dunkirk 700 Fv. Props 26/-; Windau/Zaandam 550 Tylt Hfl. 18.75; Windau/Ghent 500 Fv. Props 25/6.

## HVIDEHAVET

er hverken bedre eller daarligere med ret begrænset Forretning.

## CANADA

ligesaa.

## KUL, KOKS, ETC.

Ekspeditionerne i Danzig/Gdynia har været og er meget daarlige. Med de nu gældende Fragter er hurtige Ekspeditioner og Rejser en Livsbetingelse, og naar

Baadene opholdes bare et Par Dage, stiger Tabet saa meget desto mere. De skandinaviske Lande er i Markedet for store Partier fra Danzig for prompt og indtil September, og baade Raterne og Ekspeditionerne maa kunne forbedres, ligesom Rederne bør insistere paa egne Agenter og Bunkers. Markedet fra England er uforandret. For Afskibning fra August og fremefter er solgt en hel Del Koksladninger til Danmark (vistnok et Resultat af Ruhrstrejken) og jo flere Ordre der placeres i U.K. desto større Chancer har Markedet for at rette sig.

## MIDDELHAVET ETC.

Alle udgaaende — saavel som alle de hjemgaaende Markeder — ligger uforandret; maaske lidt fastere for mindre Tonnage til Spanien og lidt mere Liv i Donau Kornmarkedet. Gambia B/H Juni/Juli noteres i 26/-.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Kainit Antwerpen/Baltimore betaler 10/6 og Elben/Weser-Nordstaterne indikerer \$3 à \$3.10. Cement Aalborg/Puerto Rico \$3, Cement Antwerpen/U.S.A. 6/- f.i.o. — Wales/Forth-Montreal sluttes til 6/ à 6/9. Forth-Nordstaterne 7/-. Korn fra Montreal udbydes sparsomt og til de samme lave Rater. Nordstaterne og Gulfen har stadig ingen »attractions«. San Domingo/U.K. Cont. 19/-, Cuba/U.K. Cont. 16/-. Vancouver/U.K. Cont. faar endnu Tonnage à 26/- pr. Juni. For Juli er opnaet 28/9 Portland Lastning og 29/6 pr. August.

## SYDAMERIKA

Wales/Santos kom i Begyndelsen af forrige Uge op i 10/6, Rio 10/3; B. Aires 11/6d., men gik senere ned i 9/6 Rio, Santos; 10/9, 10/6 B. Aires. Hjemgaaende betales ca. 22/ for prompt, 22/6 Juni. Efterspørgselen er god og Chancerne for en Bedring ikke udelukket.

## ØSTEN

Vestaustralien/Europa Juni/Juli har gentaget 35/- i to Tilfælde og Saigon/U.K. Cont. 32/6, Rismel; Saigon/sex Havne Cuba 36/3; Madras/Marseille &/el. Genua 27/6 en, 28/6 to Havne. Karachi/Kontinentet 22/6, U.K. 23/-; Durban/Singapore 11/- og Cape Town/Durban range/U.K. G/H range 22/- Aug./September.

## TIME-CHARTER

3500 T. 3 Mdr. vestindisk Fart \$1.40. 3050 T. 4/6 Mdr. vestindisk Fart \$1.50. 2500 T. 9 Mdr. vestindisk Fart \$1.70. m/s 6600 T. 12 Mdr. transatlantisk Fart \$1.50.

## SPANSKE TOLDMULKTER

Ved den nylig afholdte Konference i Hamburg holdt Direktør Johs. Jantzen et Foredrag om Toldmulkt i Spanien og udtalte herunder bl. a.:

Den Maade, hvorpaa de spanske Myndigheder tillader sig at behandle udenlandske Skibe, naar de har overtraadt de spanske Toldregulativer, har vakt saa megen Indignation og Bitterhed, at Spørgsmaalet i den senere Tid har været Genstand for megen Diskussion i Skibsfartkredse.

En af de første Klager, Nordisk Skibsrederforening modtog angaaende dette Spørgsmaal, drejede sig om en Mulkt, som et norsk Skib havde maattet betale i i en spansk Havn. Skibet kom fra en svensk Havn med Tømmer. Ifølge det spanske Toldregulativ skal Skibets Manifest være legaliseret af den spanske Konsul i Afskibningshavnen, og Manifestet skal bl. a. angive Tømmerladningens Vægt. Det er den spanske Konsuls Pligt at paase, at Anførslerne i Manifestet er i Overensstemmelse med det spanske Toldregulativs Bestemmelser. Den spanske Konsul skal derfor overbevise sig om, at Ladningens Vægt er anført i Manifestet. I det omhandlede Tilfælde kendte Konsulen ikke denne nye Bestemmelse og paategnede Manifestet, skønt Vægten ikke var anført.

Faa Dage efter Skibets Ankomst telegraferede Konsulen efter Anmodning af Rederne den nøjagtige Vægt, men det nyttede ikke. Skibet fik en Bøde paa 15,350 Pesetas eller 5 Pesetas pr. Kubikmeter, hvilket er den laveste Bøde, der ikendes for Forseelser af den Art. Sagen blev overgivet til det norske Udenrigsministerium, og den norske Legation i Madrid tog Sagen op med de spanske Myndigheder med det Resultat, at Halvdelen af Bøden blev tilbagebetalt.

Det skulde være indlysende for enhver, der kender noget til den Art Sager, at Toldmyndighederne lige saa let som Skibsføreren kunde tage et Skøn over Ladningens Vægt. Myndighederne kan konferere med Skibsføreren og faa Oplysninger, der ikke fremgaar af Konnossementet. Det er almindelig kendt, at man ikke vejer Trævarer, og den nøjagtige Vægt kan derfor ikke angives, og hvis Vægten er angivet i Manifestet, er det kun efter Afskiberens eller Skibsføreren Skøn, men et saadant Skøn kan lige saa godt tages paa Bestemmelsesstedet som i Afsejlingshavnen. Der var derfor ikke sket nogen Skade ved Undladelsen. Det drejede sig om en ny Bestemmelse, der endnu ikke var bleven almindelig kendt, og det er en betydningsfuld Kendsgerning, at den spanske Konsul var uvidende om denne ny Bestemmelse. Det var hovedsagelig hans Fejl, at Vægten ikke var anført i Manifestet, og dog kom det til at gaa ud over Rederen.

Den Krænkelser af Toldregulativet, som blev begaaet i dette Tilfælde, var ganske betydningsløs. Ingen tænkte paa at handle mod Loven. Den lille Fejl, der blev begaaet, skyldtes udelukkende Ukendskab til den nye Lov og kunde ikke under nogen Omstændigheder volde de spanske fiskale eller andre offentlige Interesser Tab eller Skade. Jeg tror, at De vil være enige med mig i, at det er forbavsende, at de spanske Myndigheder skulde benytte sig af en saa ligegyldig Fejl begaaet af deres egen Konsul til at paalægge en udenlandsk Reder en Bøde paa over 15,000 Pesetas.

## Flere Eksempler

Et andet norsk Skib har senere været Genstand for en lignende Behandling. Den bragte en Ladning Sveller fra Königsberg til en spansk Havn. I Manifestet var opgivet Antallet, men ikke Vægten, og

Skibet fik derfor en Bøde paa ikke mindre end 83,562 Pesetas, hvilket ogsaa i dette Tilfælde var den mindste, der ifølge Regulativet kunde ikendes Skibet. Et Par Dage efter Skibets Ankomst sendte den spanske Konsul i Königsberg et Telegram med Opgivelse af Vægt og Anmodning om, at Telegrammet maatte blive betragtet som et Supplement til Manifestet og Bøden ophævet, da Konsulen ikke havde været vidende om, at Vægten skulde anføres. Toldmyndighederne oversendte Sagen til Finansministeriet, der tilbagebetalte hele Bøden i Betragtning af, at Konsulen skulde have kendt Toldbestemmelserne og paaset, at de blev overholdt. De vil formentlig være enige med mig i, at det er vanskeligt at forstaa den forskellige Stilling, Myndighederne har indtaget i disse to Tilfælde. Det samme Ræsonnement kan anvendes i begge, og dog tilbagebetalte Myndighederne i det første Tilfælde kun Halvdelen af Bøden, medens de i det andet ophævede den fuldstændigt.

Ifølge Toldregulativets Art 62 skal Manifestet *inter alia* indeholde Antal og Vægt af hvert Kollo skrevet saavel med Tal som med Bogstaver. Et Skib lossede en Ladning Mais i en spansk Havn, og som sædvanlig kom en Del af Maisen i Sække for Stuvningens Skyld. I Manifestet var der ikke anført noget om disse Sække, og den spanske Konsul gjorde ikke nogen Bemærkning desangaaende. Resultatet blev, at Rederen blev idømt en Bøde paa 2,583 Pesetas, uden at det, saa vidt jeg ved, har været muligt at faa noget som helst refunderet.

Art. 62 indeholder ogsaa en Bestemmelse om, at det i Manifestet skal angives om Olie, der transporteres er raa eller raffineret. For nogen Tid siden indeholdt Bladene Artikler om den daarlige Behandling, et hollandsk Skib havde været Genstand for i Spanien. Det havde indtaget en Ladning Olie i en russisk Sortehavshavn, og Ladningen var i Manifestet betegnet som »Petrol in bulk«. Da det var raffineret Petroleum, skulde Betegnelsen i Manifestet ifølge det spanske Toldregulativ have været »refined Petrol in bulk«, og Konnossementet gav denne korrekte Beskrivelse af Ladningen. En Del af Ladningen blev lossat i Barcelona og Resten i Alicante. Manifestet blev for Alicantes Vedkommende rettet i Tide som Følge af de Erfaringer, man havde høstet i Barcelona. Mulkten blev fastsat til 94,845 Pesetas og gjaldt for hele Ladningen. Toldmyndighederne kunde selvfølgelig uden Vanskelighed afgøre, om det var raa eller raffineret Olie, og Tanken om, at Rederne skulde have haft til Hensigt at bedrage Myndighederne, er ganske udelukket. Sagen drejer sig om en ubetydelig Fejl, der let forklares, og Sagen skulde have haft Lov til at passere uden Bemærkninger eller i hvert Fald uden nogen Straf.

(Fortsættes i næste Nr.)

## INCOME WAR TAX I CANADA

Parlamentet i Canada har vedtaget en Lov indeholdende Tillægsbestemmelser til »Income War Tax«, hvori det bl. a. hedder:

»That the income from the operation of ships owned or operated by a non-resident or corporation be exempt from taxation, provided that the country of residence grants an equivalent exemption in favour of a person or corporation resident in Canada.«



## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### HVAD ARBEJDET IKKE VIL SE

Den dybeste Aarsag til den Raaddenskab, under hvilken vore Hovedindustrier lider, forbliver praktisk talt uberørt og vil vedblivende hæmme enhver Bestræbelse mod en naturlig Udvikling, indtil Arbejdet bliver klar over, at materiel Velstand og politisk Idealisme ikke kan trække sammen, med to Kuske paa Bukken, der hver holder sit Sæt Tømmer og har forskellige Synsmaader, hvad angaar Vej og Hastighed. Sammenlignet med Kina for Eksempel befinder vi os blot i en modificeret Tilstand af Kaos. Men takket være de, der saa ufortrødent fremavler Klassebevidsthed, takket være den Kendsgerning, at Lønningerne ved deres Bestræbelser sluger en saa stor Del af Produktionsudgifterne, at vor Eksporthandel er praktisk talt haabløst handicappet, driver vi med fuldt Overlæg henimod det Punkt, hvor der opfører at være nogen Fortjeneste. Og naar det Punkt er naaet, hvad saa? Og hvor skal man finde et Midde herimod? Kun ved en eller anden Handling, mener jeg, der saa at sige forvandler politisk Forvirring til en fast sammenhængende Masse, ligesom Mussolini har gjort det for Italien, Poincaré er i Færd med at gøre det for Frankrig, Dawes-Planen for Tyskland, og Japanerne muligvis er ved at gøre det for Kina.

*Fairplay for den 17.5. 1928.*

### KASKO RATERNE GAAR I VEJRET

Det første haandgribelige Resultat af Søforsikrings-selskabernes Forsøg paa at bringe Forretningen paa Fode er den Beslutning om at forhøje Søforsikringsraterne paa Kasko med 10 pCt. ved Fornyelse, om hvilken der blev givet Meddelelse hos Lloyd's sidste Uge. Der er overalt Enighed om, at Forhøjelsen er berettiget ved de forløbne Aars Resultat, og den store Høst af alvorlige Uheld, som den seneste Tid har bragt, har utvivlsomt bidraget til at fremskynde Sagen. Den Kendsgerning, at Lloyd's Forsikring har paataget sig at støtte Selskaberne ved at gøre Forhøj-

elsen effektiv, er et Bevis paa det Samarbejde, uden hvilket ingen Plan af den Art vilde have nogen Chance for at vise sig virkningsfuld. Trods den almindelige Enighed om, at Forsikringsselskaberne er berettigede til at forlange højere Præmie for Kaskoforsikring, er det øjensynligt, at den anvendte Metode paa ingen Maade har gjort Indtryk paa alle Interesserede, og en skarp Kritik, der ikke i alle Tilfælde stammer fra dem, der skal betale Forhøjelsen, er allerede fremkommet. Skønt det er Meningen, at de 10 pCt.s Forhøjelse skal danne et Supplement til den frivillige Plan, som har fungeret helt tilfredsstillende, siden den indledes for to Aar siden, udtales der dog Frygt for, at Virkningen af det nye Arrangement vil være, at den gamle Overenskomst helt forsvinder. Hvis dette viser sig at holde Stik, er det givet, at det vil resultere i utvivlsomme Uretfærdigheder og give Anledning til megen Utilfredshed. Der er ingen Tvivl om, at en Forhøjelse over det hele er berettiget, men et simpelt Tillæg af 10 pCt. vilde ikke være tilstrækkeligt til at bringe Kaskoforsikringen paa en bedre Basis. Fra et Forsikringssynspunkt kan en fast Forhøjelse kun være berettiget, naar, som Tilfældet er her, alle Risici er utilstrækkeligt vurderede. Af denne Grund kan Opretholdelsen af en Forsikringsbasis med Hensyn til Kasko Risici komme i Fare, medmindre Mæglerne beslutter sig til at samarbejde med Assurandørerne, idet det vil kræve en Del at overbevise en Reder om, at hans Skibe maa bære en større Forhøjelse, end den, han faar Meddelelse om skal gælde i det hele. Hvad angaar de Flaader, der har en god Rekord, udtaler »Manchester Guardian« følgende Advarsel: »Tiden vil vise, hvorledes Forslaget vil blive modtaget af de ledende britiske Konference-Flaader, der benytter London Markedet. En Del Redere har opgivet Søforsikring, idet de har dannet sig egne Forsikringsfunds. »Vi tror ikke, at Assurandørerne vil blive stærkt foruroligede ved Muligheden for en yderligere Udvikling af denne Idé i Øjeblikket.

*The Syren and Shipping for den 25/5 1928.*

Fortsat fra Side 284)

sættelser eller endog Fritagelse vil kunne tilstaa visse Produkter.

Hvad angaar Forholdet mellem Kolonierne og fremmede Lande bestemmes det i § 4, at efter en Frist paa 4 Maaneder efter Offentliggørelse i Journal Officiel vil de i den franske Toldtarif fastsatte Toldafgifter komme til Anvendelse paa de Produkter, der indføres til Kolonierne i første Gruppe. Indenfor denne Frist vil de i § 5 nævnte Kolonimyndigheder kunne anmode om, at visse Produkter undtages fra Moderlandets Tarif og underkastes særlige Toldafgifter, og hvis der ikke i Løbet af 3 Maaneder efter Modtagelsen af Anmodningen maatte blive udfærdiget noget Dekret, hvorved denne enten indrømmes eller afslaaes, træder den særlige Toldtarif automatisk i Kraft med Forbehold af senere Godkendelse af Parlamentet. Medens Forholdet tidligere var det, at for at en Anmodning af denne Art fra en Koloni kunde blive taget til Følge, udkrævedes der en positiv Handling fra den franske Regerings Side, vil det fremtidig være nødvendigt for denne at handle for at hindre, at Koloniens Ønske gennemføres. Kolonierne vil saaledes hurtigt kunne søge Dækning bag en Toldpolitik, der svarer til deres særlige økonomiske Forhold.

Videre hedder det i § 5, at der stadig vil være at opretholde et konstant Forhold mellem de særlige Kolonitarifer og Moderlandets Tarif, og at førstnævnte

er underkastet de samme procentvise Forhøjelser eller Nedsættelser som denne, dog saaledes at Kolonimyndighederne vil kunne benytte sig af deres Adgang til at forlange Indskrænkninger i disse Forhøjelser eller Nedsættelser.

Med Hensyn til Varer til Kolonierne i Gruppe 2 bestemmes det i § 6, at de fortoldest efter de i hver Koloni gældende Tarifer, der fastsættes efter Forslag af Koloniministeren.

§ 7 giver nærmere Regler for Vareudvekslingen mellem Kolonierne indbyrdes, og § 8 omhandler fremmede Produkter, der »nationaliseres« i Frankrig, Alger eller en Koloni ved Erlæggelsen af Told og derfra reeksporteres til et andet af disse Territorier; af saadanne Produkter vil der i Destinationslandet være at betale den eventuelle Difference mellem den stedlige Tarif og den allerede erlagte Told.

Ifølge § 9 er de i §§ 2—8 omhandlede Begunstigelser for Produkter, der indføres til Kolonierne og de fransk-afrikanske Mandat-Territorier underkastet den dobbelte Betingelse, at Transporten skal være foregaaet direkte (en droiture), og at der fremlægges de anordnede Bevisligheder, dog saaledes at Koloniministeren kan tilstaa Indskrænkninger heri.

Endelig bestemmes det i § 10, at eventuelle Udførselsafgifter og Udførselsforbud i Moderlandet ikke gælder for Forsendelser til Kolonierne.

## ESBJERG

Dybder ved daglig Hølvande: 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 Fyrerlinier — 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. Tons Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørages af her-værende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kræner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperro-ner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Spe- cielle Bassiner for Hyttefæde. To mindre Skibsreparations- værfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## 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, Bol- værkerne 1,9 m over D. V. Oureløbet er afmærket med 5 Lystønder og Fjordløbet med to Ledefyr.

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

Ingen Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Holbæk.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1,50 Kr. pr. m<sup>3</sup> + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning besørages af Stevedor efter faste Takster.

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

## 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, er fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ 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.

## KORSØR

I Indsejlingen 8 m Vand, 735 m Bolværk med 8 m Vand og 1230 m Bolværk med fra 5—6 m Vand.

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

Lods og Bugsering.

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

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

Vand: Drikkevand Kr. 2,50 pr. m<sup>3</sup>, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m<sup>3</sup>.

Losning og Lastning

besørages af Arbejdsgiverforeningens Havnekantor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsespil m. m.

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

## 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, ½ Takst. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunda«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N. R. T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 faste Kræner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage. 16 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. 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, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind- drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Ladning. I Frihavnen besørages Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalings- beddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, 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) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

## NØRRESUNDBY

I Indsejling 7,5 m Vand, 750 m Kajmur med 7,5 m Vand og 300 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. m<sup>3</sup> leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning besørages ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværk- steder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted.

## NEXØ

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

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

Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.

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

**NYBORG**

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb m Bolværk til større Skibe. (5,5—7,5 m. Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene 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 rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

**RUDKJØBING**

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjelpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lods- tvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste bil- lige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i. Ti- den 2.50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskin- brug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyt- tes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen, 1 æskibsyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skiltsmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

**FRAGTRATETALLET FOR APRIL 1928**

Fragtratetallet er for April beregnet til 98,3, hvilket er knap ½ pCt. lavere end Tallet for Marts. Nedenstaaende Oversigt viser Fragtratetallet for de sidste 13 Maaneder sammenlignet med Gennemsnittet for Maanederne Januar—Marts 1925, der var 100,0:

April 1927	117.5	November 1927	107.5
Maj	112.3	December	101.8
Juni	110.0	Januar 1928	101.1
Juli	107.2	Februar	99.8
August	107.0	Marts	98.7
Septbr.	109.0	April	98.3
Oktober	109.6		

Der var nogen Fremgang i Raterne i nogle af de oversøiske Ruter, bl. a. for udgaende fra la Plata og fra Australien, men i den samlede Opgørelse blev dette mere end opvejet ved Tilbagegang i flere af Kulfrakterne, Fosfatraterne fra Middelhavet m. v. The Economist's Opgørelse, i hvilken der tages mere Hen- syn til de lange Rejser end i den danske, viser en Opgang paa 1½ pCt. i April Maaned.

**I S M E L D I N G E R P R. 2 9. M A J 1 9 2 8**

**Sverige**

Rödkallen 22. Gåsören 22.

**Finland**

(26). Marjaniemi 12. Kemi Havnen 01, Söen 42.

**F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T**

**Sejladsen paa Finland**

»Firmaet Maritime Agency meddeler os, at Naviga- tion for Brahestad og Uleåborg's Vedkommende er gen- aabnet«.

**Ny Fiskekutter**

Fra Fanø Skibsværft er i disse Dage søsat den nye Kut- ter, som i de sidste Maaneder har været under Bygning til Fisker Simon Enevoldsen, Esbjerg. Kutteren, der er paa 42 Tons og har faaet en Tuxham Motor, er døbt »Agda«. Med Redskaber og alt Tilbehør vil den staa Køberen i ca.

45,000 Kr. Det er den største Kutter, der er bygget baade paa Fanø og i Esbjerg i de sidste Aar.

**Bekendtgørelse.**

**Dansk Sejlskibsrederi-Forening**

afholder Generalforsamling Lørdag den 30. Juni Em. Kl. 3 paa Hotel »Ærø« i Marstal.

Dagsordenen vil senere blive bekendtgjort. Marstal, 26. Maj 1928.

Bestyrelsen.

**P O S I T I O N S L I S T E P R. 2 9. M A J 1 9 2 8**

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

- A**
- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
  - s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. Boulogne 25.5.
  - s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
  - s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
  - s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa U.S.A.
  - m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 18.5. til Suez.
  - s.s. *Amalienborg*, Møllerup, afg. New Orleans 28.5.
  - m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Seattle 17.5.
  - s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Ville Constitucion 5.5.
  - m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Lissabon 21.5. til Kbhvn.
  - s.s. *Arkansas*, Henrichsen, henligger i Kbhvn.
  - m.s. *Asia*, Jørgensen, pass. Gibraltar 28.5. p. R. t. Havre.
  - m.s. *Astoria*, K. Knudsen, afg. Vancouver 17.5.
  - s.s. *Astrid*, Bjark, afg. Kbhvn. 26.5. til Frederikshavn.
  - m.s. *Australien*, Christensen, afg. Singapore 23.5. til Havre.
- B**
- s.s. *Beira*, Kjær, afg. Nykøbing M. 22.5. til Antwerpen.
  - s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.

- s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Mariagerfjord og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruterne.
- s.s. *Bergenhuis*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
- s.s. *Birgit*, Bang, pass. Kielerkanal 25.5. p. R. t. Leningrad.
- s.s. *Birte*, Christensen, ank. Makslahti 24.5.
- s.s. *Bjarke*, ank. Sikeå 29.5.
- s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Pernau 21.5.
- s.s. *Bolivia*, Olsen, ank. New York 27.5.
- s.s. *Bothal*, Olsen, ank. Kbhvn. 26.5.
- s.s. *Botnia*, zum Vorhde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
- s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, oplagt.
- s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Buenos Aires 23.5.
- s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Port Sudan 25.5.
- m.s. *Bretagne*, Berendsen, afg. Antwerpen 25.5.
- s.s. *Bretland*, Hansen, pass. Brunsbüttel 27.5. p. R. t. Calais.
- s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Neapel 23.5. til Messina.
- s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.
- s.s. *Berglum*, Nielsen, afg. Philadelphia 22.5.

**VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS**

29. Maj 1928.

London	18,19	Madrid	62,55
New York	372,75	Amsterdam	150,60
Berlin	89,25	Stockholm	100,05
Paris	14,80	Oslo	99,90
Antwerpen	52,15*)	Helsingfors	9,41
Zürich	71,95	Prag	11,10
Rom	19,80	Wien	52,60

\*) Nv. Møntenhed - 100 Belgas - 500 Frcs.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder. Scott's og Watkins'

**HELINGSFORS (Finland)**

Filialkontor HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere      Befragtning og Spedition

Gennemgaende Ruter til de vigtigste Havne paa Jorden

## C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 m.s. *California*, Thomsen, afg. Buenos Aires 24.5. til Santos.  
 s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. Kbhvn. 24.5.  
 m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Cape Hatteras 25.5. p. R. t. Nyborg.  
 s.s. *Christiansborg*, Rise, ank. Fowey 23.5.  
 s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, pass. Holtenau 25.5. til Makslahti.  
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Kongshavn 27.5.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Twillingate 25.5.  
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Trångsund 25.5.  
 s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Kotka 24.5. til Ostende.  
 s.s. *Dania*, Kolster, afg. Tyne 15.5. til Boston.  
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Antwerpen 27.5.  
 s.s. *Dansborg*, Mathiesen, ank. Puerto Cabello 17.5.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Libau 24.5.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Bloch, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, ank. Dunkirk 24.5.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Tunis 23.5.  
 s.s. *Elie*, Clausen, ank. Yxpila 26.5.  
 s.s. *Ella*, Nielsen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. London 26.5.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Dakar 26.5.  
 s.s. *Erik B*, Lerche, ank. Kbhvn. 21.5.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. Danzig 23.8. til Dublin.

s.s. *Estland*, Sørensen, ank. New York 28.5.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. Newcastle o. T. 25.5. til Halifax.  
 s.s. *Expres*, Bager, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## F

s.s. *Falken*, Rasmussen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, afgg. Kbhvn. 26.5. til Middlesbrough.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 28.5.  
 s.s. *Feddy*, Mathiessen, oplagt.  
 s.s. *Fiona*, Posselt, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fiona*, Heindorn, afg. Penang 28.5. til Port Swettenham.  
 s.s. *Flora*, Hansen, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Cardiff 5.5. til Santos.  
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Gamla Karleby 28.5.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, ank. New York 20.5.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 18.5. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. New Orelans 25.5.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Norfolk Va 21.5. til Skandinavien.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, ank. Antwerpen 20.5.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Helsingør 20.5. til Swansea.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Wallaceburg 26.5.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Fredericia 24.5. til Danzig.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Havre 23.5. til Bordeaux.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Chatham 27.5.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Mobile 24.5.  
 s.s. *Hans Tausen*, ank. Cadiz 22.5.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
 ASSENS  
 TELGR.-ADR. „SHIPPING“.—STATS-TELF. 10.—TLF. 200.  
 PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## KØBENHAVN

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET  
**“MYREN”**  
 KØBENHAVN  
 Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: "Holmsild"  
 Amaliegade 36

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**  
 (H. MUNCH'S EFTFL.)  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 (SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)  
 HAVNEVEJ 40  
 Telefon Nr. 166 **HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fiskers  
 NÆSTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

**ALFRED CHRISTENSEN**  
 Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390  
 Dampskibsreder  
 Dampskibs- og Havariagent  
 Befragtningsforretning

## KOLDING

**A. GJØRDING**  
 KOLDING  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
 BEFRAGTNING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE  
 AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
 TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
 NØRRESUNDBY  
 Telefon 1047 · 2161 Telegram-Adr.: BACH

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
 (ETABLERET 1867)  
 EDSVORNE SKIBSMÆGLERE  
 KORSØR  
 Telefoner: Provins Nr. · 6 · 16 · 68 Telegram Adresse: »JØRGENSEN«  
 Statstelefon Nr. 11

## SAXKJØBING

**HOLGER KRISTIANSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGTNING  
**SAXKJØBING**  
 DANMARK  
 TELEFON Nr. 184 & 302 TELEGRAM-ADR.: „SKIBSMÆGLEREN“

s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 19.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Henning B*, Jørgensen, afg. Rotterdam til Afrika.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 23.5. til Manchester.  
 s.s. *Hjelm*, Karstensen, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Esbjerg 24.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Heisterberg, afg. San Francisco 25.5.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Boness 26.5. til Newport.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Sunderland 26.5.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Buenos Aires 27.5.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Swansea 25.5. til Quebec.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Canary Islands 27.5. p. R. t. Harburg.  
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Oslo 25.5.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Bathurst 14.5.  
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Kingston 21.5.  
 s.s. *Jungshoved*, Larsen, ank. Newcastle Tyne 29.5.  
 m.s. *Jullandia*, Kragelund, pass. Perim 29.5. p. R. t. Suez.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, afg. Nykøbing F. 26.5. til Leith.  
 s.s. *Jægersborg*, Sonnichsen, ank. Boness 25.5.

## K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Borgå 29.5.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Liverpool 23.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Montreal 12.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Kina*, Madsen, ank. Kbhvn. 28.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Antwerpen 23.5. til Aalborg.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Teneriffe 25.5.  
 m.s. *København*, Andersen, ank. Buenos Aires 17.5.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Gibraltar 24.5. p. R. t. Port Said.  
 s.s. *Lifland*, Hartman, ank. Harburg 25.5.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Kaolack 24.5.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lise*, Hansen, ank. Liverpool 23.5.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, ank. New York 20.5.  
 s.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Gøteborg 24.5.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 18.5.  
 s.s. *Maine*, Arel, afg. Aalborg 3.5. til San Juan.  
 s.s. *Maja*, Bastholm, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Yokohama 26.5. til Vladivostok.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Ziguindror 18.5. til Dunkirk.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Bergen 24.5. til Methil.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. San Lorenzo 11.5.  
 m.s. *Meonia*, Topp, pass. Cape Guardafui 28.5. p. R. t. Suez.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11. 27.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, oplagt.  
 s.s. *Minsk*, Andersen, afg. Antwerpen 20.5. til Casablanca.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

## N

s.s. *Natal*, Riddersborg, pass. Perim 21.5. p. R. t. Bangkok.  
 s.s. *Nevada*, Andersen, ank. Rotterdam 13.5.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Bathurst 21.5.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Norfolk Va 11.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rio 18.5. til Las Palmas.

s.s. *Orion*, ank. London 24.5.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 21.5.

## P

m.s. *Panama*, Væring, ank. Kbhvn. 28.5.  
 s.s. *Parana*, Bronér, ank. Helsingør 6.4.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, ank. Korsør 23.5.  
 m.s. *Peru*, Hansen, afg. Aden 16.5. til Hongkong.  
 s.s. *Phanix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Bathurst 21.5.  
 s.s. *Polonia*, Christensen, ank. Marseille 27.5.  
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rosenborg*, Hansen, ank. Memel 23.5.  
 s.s. *Rota*, Gyhrs, Nakskov-Odense-Aarhus Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, afg. Thisted 24.5. til Nykøbing M.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, ank. Kbhvn. 23.5.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Danzig 24.5.  
 s.s. *Seine*, Belec, ank. Kbhvn. 24.5.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 25.5.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, afg. Aden 23.5. til Hongkong.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Antwerpen 22.5.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Azores 11.5.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Bissao 17.5.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Birkenhead 23.5.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 20.5.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Korsør 24.5.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Port Talbot 28.5.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Ivigut 15.5.  
 s.s. *Stal*, Moyell, afg. New York 25.5. til Tampico.  
 s.s. *Stegelborg*, Harning, ank. Las Palmas 26.5.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Swansea 15.5. til Montreal.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Manchester 24.5. til Liverpool.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Nakskov 26.5. til Danzig.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Puerto Cabezas 24.5.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Trinidad 19.5.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Dok i Frederikshavn siden 25.5.

## T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, afg. Runcorn 26.5.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 22.5.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 26.5.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. New York 16.5. til Montreal.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Pallice 19.5. til Fredericia.  
 s.s. *Tjaldur*, Kofoed, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 15.5.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Dover 27.5. p. R. t. Hamburg.  
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Riga 22.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Tyr*, afg. Esbjerg 24.5. til Leningrad.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Danzig 23.5.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Reval 26.5. til Riga.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 24.5.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, afg. Kingston 22.5.

## V

s.s. *Vega*, afg. Trinidad 23.5. til New York.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 25.5. til Nakskov.  
 s.s. *Venus*, afg. Trinidad 21.5. til Golfen.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. New York 24.5.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Nyborg 26.5.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Hansen, ank. Danzig 23.5.

## Y

s.s. *Ydun*, Pedersen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Pedersen, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Luná, ank. Helsingør 16.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. River Tees 26.5.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



BUNKER ENTREPRENØRER  
 FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE  
 BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
 KULLESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER  
 FLYDENDE BRÆNDSSEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

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

## FORSIKRINGSSKABET NORDISK UNION

AKTIESELSKAB

# SØ & BRAND FORSIKRING

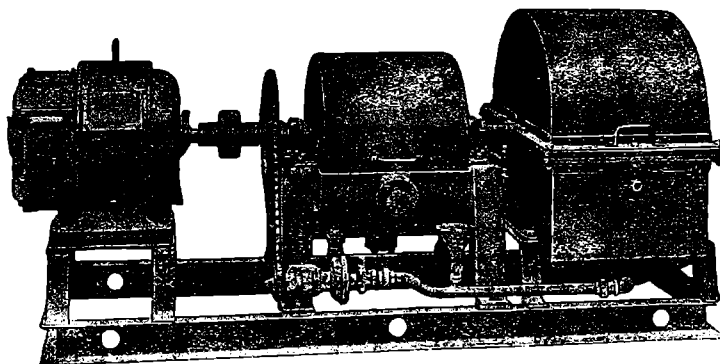
Agenter antages.

KJØBENHAVN

GRØNNINGEN 23  
 Telf. Central 1175 & 1392

# GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF A/S ATLAS KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT  
 DRIFTSIKKER, KAN BETJENES AF ENHVER, HØJ VIRKNINGSGRAD UNDER ALLE FORHOLD  
 OGSAA I TROPERNE. LET AT INSTALLERE SAÆVEL I NYE SOM I ÆLDRE SKIBE

Repræsentanter:

DANMARK:  
 Glent & Co., København.

SVERIGE:  
 Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:  
 A/S Mejeribureauet, Oslo.



## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter  
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentley.

## WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter &amp; Mæglere. Bunkerkul Entreprenører

## KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg  
fra James Howden & Co.

GLASGOW

## J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

Reparationer i Bristol Kanalen

## MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED

DRY DOCK OWNERS &amp; SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

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

CARDIFF  
BARRY  
NEWPORT  
AVONMOUTH

## IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL &amp; SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach



Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

## OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE  
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

OTTO MALLINGSGADE 3, TLF. RYVANG 2589 y.

## AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 &amp; 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBBYGGERIET

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

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

## Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«  
STIFTET 1897GARANTI OG RESERVEFOND  
CA. 600,000 KR.

\*

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

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

## NATIONAL

KØBENHAVN K.

TEGNER ALLE ARTER  
FORSIKRINGER

Forlang Tilbud.

GRUNDLAGT 1905. TELEFON 7565

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

DIREKTØR: HANS GADE

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 24

FREDAG 8. JUNI 1928

35. AARG

## FRA UGE TIL UGE

### HUL PAA BYLDEN

Aarhus Havn har efter Forhandlingerne med Ministeriet nedsat sine Havnetakster. Nedsættelsen bliver ikke saa stor som Havnen selv ønskede det. Den samlede Nedsættelse af Vareafgifterne vilde efter Havnens Forslag svare til ca. 25 pCt. af de samlede Afgifter svarende til et Beløb af 270,000 Kr. om Aaret, beregnet efter Varebevægelsen i 1925. Trafikministeriet holdt imidlertid paa, at enkelte Positioner var for lavt sat og foreslog en Forhøjelse, der tilsammen vil svare til omkring 41,000 Kr. Med andre Ord Nedsættelsen bliver omtrent 229,000 Kr. om Aaret, eller ca. 21 pCt. af de samlede Afgifter.

Uvist af hvad Grund har Aarhus Havn kun villet nedsætte *Skibsafgifterne* 13 pCt. Regeringen har foreslaaet 20 pCt. Men dette har Havnebestyrelsen ikke villet gaa med til. »Hvis vi gaar med hertil,« har Borgmester Jacob Jensen udtalt til »Aarhus Stiftstidende«, »tvivler jeg om, at vi nogensinde opnaar mere.« Det Borgmesteren vil opnaa er efter hans eget Udsagn en Partslednings-Ordning Mage til Københavns. I Mellemtiden — hvor længe, Hr. Borgmester? — bliver man staaende ved den nuværende Ordning, som Borgmesteren med Rette karakteriserer som baade utilstrækkelig og urimelig. Naa, Skibsfarten betaler Regningen, saa det vil sagtens vare baade Vinter og Vaar, inden en anstændig Ordning opnaas.

Selve Nedsættelsen af Vareafgifterne har dog haft den gode Virkning, at der er gaaet Hul paa Sammenslutnings-Bylden. Aalborg og Nørresundby har straks bebudet betydelige Nedsættelser af deres Havnetakster, og flere andre af de større Havne med Eksistensberettigelse vil følge Trop. De Havne, der er saa forstandige at nedsætte *Skibsafgifterne* klækeligt, vil opnaa at se ny Trivsel for deres Byer. Skibene kommer der, hvor *Skibsafgifterne* er lavest.

Som ventet har Landssammenslutningen af Provinshavnene paa sit Møde i Lørdags enstemmigt vedtaget en Resolution, der protesterer imod Nedsættelsen af de absurd høje Takster. Resolutionen lyder saaledes:

»Vi i Havnensammenslutningen staaende østjyske Havne, samlet til Møde i Horsens den 2. Juni, udtaler vor stærkeste *Beklagelse* over det Brud paa ensartede Takster i den løbende 5-aarige Takstperiode, som Ministeriet for offentlige Arbejder har foranlediget ved at approbere lavere Takster for en Mængde Havne uden at tage Hensyn til andre Havne.«

Resolutionen proponeredes af Konsul Eff i Kolding. Hannem fulgtes af Repræsentanter for følgende Havne: Sæby, Nørresundby, Aalborg, Hobro, Mariager, Randers, Horsens, Vejle, Kolding, Haderslev Aabenraa, Graasten og Sønderborg.

Siden Resolutionens Vedtagelse har som sagt Aalborg og Nørresundby fornuftigvis vedtaget at gøre det samme, som deres Repræsentanter protesterede imod. Randers bliver sagtens den næste, med mindre Kolding kommer den i Forkøbet.

### DET RANDERS HAVNELAAN

Indenrigsministeren har meddelt Byraadet i Randers at Ministeriet intet har at indvende imod den

Garanti for et Laan paa 5½ Mill. Kr. til Udvidelse af Randers Havn og til Uddybning af Randers Fjord, som Randers Kommune er villig til at yde. Dog forlanger Inderigsminister Kragh, at Halvdelen af Havnens Udgifter ved Forrentning og Afdrag af Laanet skal bæres af de kommunale Værker. Ligeledes, at Randers Elektricitetsværk yderligere skal bidrage 300,000 Kr. Overskud til Kommunekassen.

Nu kan Randers altsaa faa den Havneudvidelse, som dens Eksperter paastaar er aldeles nødvendig. Hvorvidt Randersianerne er slet saa glade for Havneprojektet nu som før, faar staa hen. Givet er det i alt Fald, at de selv kommer til at betale for det. Elektriciteten deroppe i Handskernes og Laksens By bliver jo næppe billigere for det første.

Vi synes, at Inderigsminister Kraghs Betingelser er saare forstandige. Var den Synsmaade gjort gældende i Krigens ækle Gullasch-Aar havde vort lille Samfund undgaaet en hel Del unødvendige Havneudvidelser, som nu saa mange Kommuner noget naivt tror, at de kan faa andre og uvedkommende til at betale for igennem opskruede Havne- og Skibsafgifter.

### NYT AMERIKANSK FREMSTØD

Store Ordre paa ny og store Skibe placeres i disse Dage paa de amerikanske Værfter af de ledende amerikanske Selskaber.

Den direkte Aarsag hertil er den amerikanske Handelsmarine-Lov — den saakaldte Jones-White-Lov — som Præsident Coolidge underskrev den 23. Maj, en Uge efter at Senatet og Repræsentanternes Hus var kommet til Enighed om et Kompromis, som Præsidenten altsaa ogsaa har kunnet acceptere.

I disse Dage af glødende Protester imod Regeringsunderstøttelser og Regeringslaan til Skibsbygning er det ikke uden Interesse at konstatere, at Amerikas ny Handelsmarine-Lov garanterer større Regeringshjælp til Skibsbygning end nogen anden Lov vedtaget af Kongressen i de sidste 75 Aar. Denne Lov fordobler automatisk den saakaldte Konstruktions Laanefond paa 125,000,000 Dollars, som den i 1920 vedtagne Handelsmarine-Lov lovfæstede. Af de 250 Millioner Dollars, som nu stilles til Disposition, kan amerikanske Redere til saa lav Rentesats som circa 2¾ Procent erhverve Laan op til tre Fjerdedele af Prisen paa et nybygget Skib. Disse Laan, som ydes igennem Shipping Board, skal tilbagebetales i Løbet af 15 til 20 Aar. Med andre Ord ganske enestaaende glimrende Betingelser for de amerikanske Redere, der forøvrigt ogsaa kan opnaa Laan op til 75 Procent til Omændringer af allerede eksisterende Skibe.

Den ny Lov nøjes ikke med at autorisere Laan af Statens Penge til Skibsbygning og Modernisering af ældre Skibe. Den forøger ogsaa i stor Stil de eksisterende Regerings-Subsidier til amerikanske Skibe, der fører Post. De ny Post-Subsidier andrager fra 1½—12 Dollars pr. Sømil; Loven bemyndiger yderligere Generalpostdirektøren til at forhøje Post-Subsidierne for Skibe, der opretholder større Hastighed end 24 Knob med en halv Dollar for hver Ekstra-Knob.

Den ny Lov drager ogsaa Omsorg for Oprettelsen af en særlig Assurance-Fond for Skibe, hvori Rege-

ringen har en økonomisk Interesse. Denne Assurance-Fond vil bl. a. dække de Beløb, der overskrider de 9 Millioner Dollars, som Søforsikringselskaberne har sat som Maximum-Risiko for noget Skib.

Loven paabyder, at amerikanske Embedsmænd skal foretage deres Embedsrejser i amerikanske Skibe. Den bemyndiger Shipping Board til at sælge væk af den statsejede Tonnage og drage Omsorg for, at denne Tonnage fordeles paa de forskellige amerikanske Havne.

Noget optimistisk regner Lovens Fædre med, at denne Laane- og Subsidielov ikke vil stille større Krav til Statskassen end 10 Millioner Dollars om Aaret. Man regner nemlig med, at de Skibe, som Shipping Board har faaet i Kommission til sælge, vil indbringe Resten af de kontante Midler, som Loven stiller de amerikanske Redere i Udsigt, men den Beregning vil næppe holde Stik.

Ifølge Loven skal samtlige Officerer ombord være amerikanske Borgere. Af Besætningen skal mindst Halvdelen være Amerikanere, dette gælder ogsaa Restaurationspersonalet.

## SPANSKE TOLDMULKTER

(Fortsat fra sidste Nr.)

### Smaalighed

Vi har ogsaa haft mange Klager over den Smaalighed og Mangel paa Hensyn, som de spanske Embedsmænd viser, naar de undersøger og beslaglægger Besætningernes private Ejendele, hvad enten det drejer sig om personlig Ejendom eller Ubetydeligheder, som de har købt for at tage dem hjem til deres Slægtninge eller Venner. Ubetydeligheder uden Værdi konfiskeres, og Skibet ikendes en stor Bøde, saafremt disse Ting ikke staar opført i Manifestet. Det berettes, at et norsk Skib fik en Bøde paa 13,500 Pesetas, fordi nogle Genstande af Elfenben tilhørende Besætningen ved en Fejltagelse var opført paa Listen over Forsyningerne. At det ikke alene drejer sig om Besætningernes Smaating, men at der er en større Arbejdsmark for de spanske Toldembedsmænds overdrevne Iver og Energi, viser følgende Begivenhed:

En Dame af fremmed Nationalitet, der var bosiddende i Spanien, ønskede sig tilsendt nogle faa Smaating, som hun havde efterladt i sin Hjemstavn, og som havde Affektionsværdi for hende. Det drejede sig om et indrammet Billede af hendes Forældre, en Pakke Bøger og en lille Kasse indeholdende seks Par Kopper. Værdien af disse Genstande vilde næppe overstige 50 Pesetas. Et Rederi, der havde et Skib, som skulde afgaa til den Havn i Spanien, hvor Damen boede, lovede at tage disse Ubetydeligheder med uden at tage nogen Fragt for dem. Skibsføreren udstedte et Manifest for dem, men uheldigvis glemte han at faa Manifestet paategnet af den spanske Konsul. Resultatet var, at Rederiet maatte betale en Bøde paa 500 Pesetas, eller omtrent ti Gange Tingenes Værdi, og alle Forsøg paa at faa Bøden tilbagebetalt var forgæves.

Jeg kunde nævne flere Tilfælde, og andre vil utvivlsomt fra egen Erfaring være i Stand til at føje flere til. Det er en Selvfølge, at ingen Reder eller Skibsfører paa nogen Maade ønsker at overtræde det spanske Toldregulativ. De bestræber sig tværtimod for at overholde de mange udviklede Bestemmelser, ogsaa naar det er vanskeligt at fatte Meningen og Hensigten med dem. Det er af særlig Betydning at lægge Mærke til, at Manifestet betragtes som afgørende Bevis for, hvad der er indført. Man bør derfor nøje paase, at dette Dokument indeholder al fornøden Oplysning om Ladningen. Erfaringen viser, at Udeladelser og Misforstaaelser med Hensyn til Manifestet er Hovedaarsagen til de høje Bøder. Det er ganske betegnende for Bestemmelsernes Konsekvens, at Bøden for ikke at aflevere Manifest, efter hvad der meddeles mig,

### TOLDLETTELSER I NORGE

Som omtalt i vort sidste Nummer agter Norge at Sgøre en stor Indsats for at genvinde sin Skibsbygnings-Industri. Som Led i disse Bestræbelser har Regeringen fra 1. Juli d. A. at regne foreslaaet at ned-sætte Grænsen for Adgangen til den højeste Toldgodtgørelse for norske Værfters Nybygninger fra 300 til 150 Registertons. Denne Godtgørelse, der andrager 4 Procent, foreslaas ogsaa for Reparationer. Ligeledes, at Udgifter til Doksætning eller Optagelse paa Slip ikke fratrækkes ved Beregningen af Godtgørelsen.

Igennem sit specielle Organ fastslaar Norges Redere, at de er ikke særlig begejstret for Regeringens Beslutning om Anvendelse af Skibsfondet til Laan op til 70 Procent af Værdierne. De vil dog ikke modsætte sig denne Form for Støtte af Skibsbygningen af Hensyn til de norske Værfter. Men Bladet understreger skarpt, at disse Laan er ikke en Reder-Interesse og reserverer sig imod, at man senere hen skal benytte dem som Bevis paa, at Staten har støttet Skibsfarten — eller som Begrundelse for en ny Skatteplyndring.

andrager 500 Pesetas, medens den kan løbe op til mange tusind Pesetas, saafremt Manifestet indeholder en fejlagtig Angivelse, selv om Fejlen let kan forklæres og øjensynligt er begaaet i god Tro.

### Fejl er ikke Forbrydelser

Der er ingen Tvivl om, at Regulativet er saa indviklet og fuldt af tekniske Detailler, at det er meget let at overse eller misforstaa vigtige Bestemmelser. Det anbefales derfor Skibsførerne at faa en Kopi af Manifestet sendt til Mægleren i Lossehavnen, for at han kan gennemgaa det og i Tide faa rettet mulige Udeladelser og Fejl. Efterhaanden, som Rederne bliver mere fortrolige med disse Bestemmelser og høster Erfaringer med Hensyn til alle de Faldgruber, de indeholder for den mindre paapasselige, tror jeg, at Antallet af Overtrædelser og Bøder vil blive mindre. Men dette er ikke tilstrækkeligt for os. Vi maa antage, at der kan ske Uheld, men Rederne vil da ikke finde sig i en Behandling, som den man anvender overfor Forbrydere og være udsat for store Bøder eller afhængig af Naadesbevisninger. Af de Rappporter, vi har modtaget fra forskellige Sider, kan vi desværre ikke spore nogen Bedring. Tværtimod er der en Tendens i modsat Retning. Det meddeles os, at »La Delegación de Hacienda« i Barcelona; der er en Afdeling af det spanske Finansministerium, som tager sig af Bødesager paa under 5000 Pesetas, har 7000 af den Art Sager til Behandling. Vi maa derfor antage, at der er blevet skabt et System, der skal skaffe Livsopholdet til et stort Korps af Regerings-Embedsmænd og Funktionærer. Uheldigvis synes Udenrigsministeriet i Madrid ikke at have nogen Indflydelse paa Behandlingen af saadanne Sager, skønt de kan rumme vanskelige Spørgsmaal af international Natur. De underordnede lokale Myndigheder holder sig til Bestemmelserne, som de paa deres bureaukratiske Maade anvender aldeles bogstaveligt, og hvis Sagen naar saa langt som til Finansministeriet, indskrænker dette sig som Regel til at henvise til før nævnte administrative Instans, der synes tilbøjelig til at holde paa den samme slaviske Gennemførelse af Bestemmelserne som de lokale Myndigheder. Finansministeriet har dog formelt Myndighed til at modificere Lovens Urimegheder. Det Tilfælde, jeg omtalte, i hvilket den store Bøde paa 83,000 Pesetas blev tilbagebetalt, synes dog at vise, at der kan være ansvarlige Embedsmænd, som forstaaer at denne skændige Fremgangsmaade ikke kan forsvares, og at det er uværdigt for en Stat som Spanien at forøge sine

(Fortsættes Side 300)

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 4. Juni 1928.

Efterspørgselen efter Tonnage, især fra de vigtige korneksporterende Lande, er meget daarlig. Selv La Plata har ikke kunnet holde Trit, og Tilstedeværelsen af altfor mange prompte Baade har bevirket en Nedgang i Raterne. Fra 22/- Basis San Lorenzo/U.K.Cont. er Raten gaaet ned i 20/6. To 6700 Tonnere pr. 9/25 Juni har taget denne Rate med 6d mindre for Antwerpen/Hamburg range og yderligere 6d mindre hvis Antwerpen/Rotterdam eller Hamburg. Desuden er disse Baade indgaaet paa alle de Optioner, som tænkes kan, og disse Slutninger viser bedre end alt andet, hvorledes Markedet ligger; Befragterne benytter alle Chancer til at trykke Raterne og til at tage alle de Optioner, som menes at faa Betydning, hvis Lasten ikke sælges inden Afgangen fra La Plata. Til Skandinavien har en tysk Baad akcepteret 24/- Basis 1 Lossehavn, Juni Lastning. Montreal har endnu liden Forretning, og det er sørgeligt at se Befragtninger til Hamburg/Bremen à 10 c. for »heavy grain«, 11 c. Byg, 15 c. Middelhavet. De skandinaviske Importører køber meget lidt; den sidste Notering til 2 Havne Sverrig var nede i 16 c., og saa længe Hamburg faar Tonnage til 10/11 c. kan Raterne til direkte Havne i Danmark/Sverige vanskeligt komme op. Ude i Østen er Tendensen afgjort fastere, grundet paa en stedvis Mangel paa Tonnage. Majs fra Sydafrika for Aug./Sept. Lastning rapporteres igen sluttet à 22/6 U.K.Cont. og mærkværdigvis ogsaa 22/6 til Skandinavien. Der gøres fremdeles en god Del i de forskellige Trælastmarkeder til Rater som kun de færreste kan faa noget igen paa, og Strejken i Finland gør selvfølgelig Situationen endnu mere broget. Kulraterne er gennemgaaende lige sløje, ligegyldig i hvilken Retning og i Rotterdam/Danzig risikeres desuden ekstra Ophold. Alt i alt rummer Fragtmarkedet svært faa lyse Sider.

### TRÆLASTMARKEDET

Strejken i Finland er en Kendsgerning fra Lørdag den 2. Juni. Afskiberne vil sikkert gøre alt muligt for at ekspedere Skibene med Frivillige, men ekstra Ophold og Udgifter kan sikkert ikke undgaas. Da Tonnagen nu vil søge over til Sverige/Leningrad og Randstaterne, kan der ikke ventes fastere Marked fra disse Kanter, og hvad der kan opnaas ekstra for Lastning i Finland, gaar med til at dække Ekstraudgifterne. Slutninger: 800 std. Söderhamn/London 39/3; 750 std. Skellefteå/Newport 47/-; 400 std. Kemi/Dublin 55/- Slutningen Sept.; 500 std. Sundsvall/Le Havre 37/6; 650 std. Kotka/Bordeaux 41/-; 550 Fv. Sydfinland/Boness 35/- 12' Props; 1300 Fv. Hernösand/W. Hartlepool 43/; 800 std. Sundsvall/Rouen 37/6. Archangel/Amsterdam 1250 std. er gjort à 54/-; Kovda/Garston 800 std. er gjort à 62/6; Mesane/Sharpness 715 std. er gjort à 65/-.

### CANADA

W.B.E.I. ligger omkring de 60/-.

### KUL, KOKS ETC.

Østkyst/Forth-god Dansk noteres vedvarende i 4/9 5/- 32/1800 Tonnere, Koks London/København ca. 7/-, Koks Garston/København 8/6, Manchester/Korsør 9/-, Kul Whitehaven/Aarhus 5/4½, Koks Hull/København 6/6. Danzig-Noteringerne er lidt fastere: ca. 5/- for 3000 Tonnere til København, men Ekspeditionen usik-

ker. Danzig/Stockholm 3700 Tonnere har faaet 5/3 med 800 Losning. Coasting og Bay er heller ikke bedre, og mange Baade ligger oplagt.

### MIDDELHAVET ETC.

Tyne/Genua betaler omkring 7/6 for 4/6000 Tonnere; 10/- à 10/6 Sicilien; 12/6 Barcelona; 9/- 9/6 Marseille. Wales/Barcelona 12/- 13/-; Algier 8/9 9/; Marseille 8/- 9/-; Genua 7/9 8/3 4/5000; Alexandria 9/3; Palermo 10/-; Øerne 8/- 8/3; Rotterdam/Marseille 8/3; Port Said 9/-.

Hjemgaaende sluttet Frugt fra vanlige spanske Havne til 20/- op til 120,000 cbf., 21/- ca. 90,000 cbf. Gambia noterer ca. 26/, Tunis/Antwerpen-Hamburg range 10/- Byg, Kis Huelva/Danmark 9/. For Fosfat, Erts og Esparto er der ingen som helst Tilløb til Opgang. Melilla/Rotterdam ses sluttet til 4/9 med 1/3d Losning. Bona/Rotterdam 4/3, Bilbao/Glasgow 6/9.

Donau har efter en længere Pause taget 5500 T. Havre/Hamburg 13/- Hull 9/3.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Kainit-Eksporten er begyndt. Elben/Baltimore betaler \$3,10. Elben/Mobile maaske \$3,25. Antwerpen/Nord- eller Sydstatene 10/6, Gulfen 10/9 11/-. Kul Wales/Staterne 7/- 7/3. Wales/Forth-Montreal/Queber 6/- store Baade, 6/6 7/- 35/2500 Tonnere. Fra Montreal er som nævnt sluttet til Hamburg à 10 c., Middelhavet 15 c., og Tonnagetilbudene mangler ikke. Baltimore/Alexandria har faaet en enkelt Baad à \$3. Baltimore/Montreal indikerer \$0,90. Cuba/U.K.Cont. er kun værd 16/- 16/6 Juni, 16/6 17/- Juli, med 18/- 18/6 for Marseille. — Gulfen/Murmansk er kommet ned i 8c. pr. cbf. bale, og de enkelte Skrapjern-Asfalt-Caseoil- eller Pitchine-Laster sætter ingen Kulør paa Markedet. Portland/U.K.Cont. Juli har gentaget 29/- og Vancouver betaler maaske 30/- for November/December.

### SYDAMERIKA

Rotterdam/Buenos Aires er værd 10/- og det samme fra Wales, med 9/- til Rio. Danzig/Rio indikerer 11/- for Baad op til 7500 T. I det hjemgaaende Marked er Efterspørgselen slappet af, og Resultatet ses tydeligt paa de seneste Afslutninger: 6600 T. Rosario/Middelhavet 22/9; 6600 T. San Lorenzo/Hull 22/-; 6700 T. Buenos Aires/Antwerpen eller Rotterdam 18/6; 6900 T. San Lorenzo/U.K.Cont. Basis 20/6; 5300 T. Rosario/A.-R. 20/6; 5600 T. San Lorenzo/Bergen/Stockholm range 24/-.

### ØSTEN

Tonnagen er ikke »plentiful«, og Raterne holdes godt oppe, men heller ikke mere. Burma/6 Cuba er gjort til 35/-; Saigo/Middelhavet 30/-; Madras/Middelhavet 27/-; Kontinentet 28/-; Maritius/London-Liverpool eller Grenock søger flere Baade til 24/- 25/- og Queensland til samme Havne à 37/6. Kul Durban/Singapore 11/- og Majs Durban/Cape Town range Aug./Sept. 22/6d.

### TIME-CHARTER

Der er gjort meget lidt i den senere Tid. I vestindisk Fart rapporteres: 3600 Tonnere \$1,50 en Rundrejse; 2950 Tonnere \$1,65 5 Mdr.; 2350 \$1,70 Rundrejse; 1950 Tonnere \$1,80 Rundrejse.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Blaavand Radio udvides

Efter hvad der meddeles os har Dansk Radio A.S. faaet overdraget Arbejdet ved Anlægget af en Rørsender paa Blaavand Radio. Det bliver en kombineret Telefon- og Telegrafsender, der skal afløse den gamle Gnistsender. Stationen faar 3 Kilowatts Antenneenergi, og det bliver en Bekostning paa ca. 30,000 Kr. Stationen vil, naar Arbejdet i Sommerens Løb bliver fuldført, da være saaledes

indrettet, at den kan benyttes til Sending paa Bølgelængder fra 150—2500 Meter.

### Havnearbejderstrejken i Finland

Firmaet Maritime Agency meddeler os ifølge modtaget Telegram fra Uno R. Høckerts Etf. i Kemi, at Arbejdet er standset grundet paa den udbrudte Strejke.

## DEN DANSKE HANDELSFLAADES STØRRELSE VED BEGYNDELSEN AF 1928

I det danske Skibsregister, der omfatter alle Skibe hjemmehørende i det egentlige Danmark (uden Færøerne) — bortset fra Krigsskibe og enkelte andre Staten tilhørende Skibe — af en Størrelse paa mindst 20 Brutto-Registertons, var der den 1. Januar 1928 indtegnet ialt 1828 Skibe med en Bruttotonnage paa 1,079,100 Reg. Tons og en Nettotonnage paa 653,700 Reg. Tons. Vægten af de Ladninger (foruden Skibskul m. v.), som Skibene kan indtage (Dødvægttonnagen), kan efter en foreløbig Opgørelse anslaaes til 1,425,000 D. W. T. (à 1016 kg).

Nedenstaaende Oversigt viser, hvorledes Antal og Bruttotonnage fordeler sig mellem Dampskibe, Motorskibe o. s. v. i 1927 og de forudgaaende tre Aar.

	Antal Skibe				Registertonnage brutto				Reg. T. netto 1927	Dødvægttons 1927
	1927	1926	1925	1924	1927	1926	1925	1924		
Skibe over 20 Bruttotons:										
Dampskibe .....	617	638	659	644	762,293	811,423	840,889	823,437	447,070	969,000
Motorskibe uden Sejl ....	111	110	97	90	235,421	209,028	186,516	169,430	147,319	347,000
Sejlmotorskibe										
til Fiskeribrug .....	342	331	326	301	10,881	10,487	10,225	9,378	3,840	—
andre .....	554	539	508	475	39,262	40,175	39,151	39,583	28,209	61,000
Sejlskibe uden Motor ....	204	252	285	338	31,198	37,209	40,212	48,658	27,250	48,000
Ialt ....	1828	1870	1875	1848	1,079,055	1,108,322	1,116,993	1,090,486	653,688	1,425,000
Heraf Regeringsskibe ....	82	83	80	76	38,986	38,152	37,295	37,101	17,104	10,400

Af den samlede Bruttotonnage falder 997,700 R. T. eller 92½ pCt. paa Dampskibe og Motorskibe uden Sejl, altsaa paa den Del af Flaaden, der udelukkende benytter Maskinkraft som Fremdrivningsmiddel. Sejlskibsflaaden med og uden Hjælpemotor, men fra-regnet Skibe til Fiskeri, omfatter 70,500 R. T., eller 6½ pCt. af den registrerede Tonnage, medens 1 pCt. — 10,900 R. T. br. — falder paa de Sejlmotorskibe til Fiskeribrug, der er over 20 R. T. brutto.

Tonnagen i den udelukkende maskindrevne Handelsflaade er blevet formindsket en Del i de to sidste Aar, efter at der i en Aarrække forinden havde været Opgang fra Aar til Aar. Formindskelsen for Damp- og Motorskibe tilsammen udgjorde 22,700 R. T. i 1927 og 7000 R. T. br. i 1926, ialt en Nedgang paa 3 pCt. Tallene for Sejlskibene viser Opgang for Fiskekutterne og Nedgang for Skibe til Transportbrug.

Nedenstaaende Tabel viser, at der indenfor den maskindrevne Handelsflaade er Overgang fra Dampmaskine til Motordrift; Tonnagen er stadig voksende for Motorskibe uden Sejl, og den ovenomtalte Nedgang for Damp- og Motorskibe tilsammen viser sig altsaa saa meget stærkere i Dampskibstonnagen. Af nedenstaaende Oversigt ses det, hvorledes den samlede Forskydning i Tonnagens Størrelse fremkommer som Resultat af Tilgang og Afgang af de to Slags Skibe i de senere Aar.

	Bruttotonnage i 1000 Registertons					
	Dampskibe			Motorskibe uden Sejl		
	1927	1926	1925	1927	1926	1925
Nybygninger:						
fra Inland .....	5.1	1.1	7.2	28.3	19.4	15.8
- Udland .....	4.8	»	14.2	»	4.0	»
Køb fra Udland ..	7.4	2.6	14.0	0.1	0.3	1.9
Ommaaling m. v. .	3.0	3.5	1.5	0.1	4.6	0.1
I alt Tilgang ....	20.3	7.2	36.9	28.5	28.3	17.8
Solgt til Udland ..	60.2	34.4	14.2	2.0	5.7	0.7
Forlis .....	4.3	»	1.3	»	»	»
Ophugning o. l. . .	3.7	2.0	3.9	»	»	»
Ommaaling .....	1.2	0.3	»	0.1	»	»
	69.4	36.7	19.4	2.1	5.7	0.7
Tilgang—Afgang ÷	49.1	÷29.5	17.5	26.4	22.6	17.1

I flere af de forudgaaende Aar havde der i Danmark sammenlignet med flere af de udenlandske Handelsflaader været nogen Stagnation i Anskaffelsen

af Motorskibe; bl. a. holdt det største Motorskibsrederi »Østasiatisk Kompagni« igen paa Nybygningerne af Hensyn til de høje Byggepriser og benyttede til den Del af Kompagniets Vareomsætning, som dets egen Flaade ikke kunde bestride, andre Rederes Tonnage (i Bruttobefragtning eller Maanedsfragt); men fra de sidste Uger af 1925 og indtil nu har Kompagniet modtaget 3 store Nybygninger. Landets andet Storrederi »Det forenede Dampskibsselskab« havde i nogen Tid haft nogle store Fragtmotorskibe i transatlantisk Fart; i de sidste Aar er tillige anskaffet Motorskibe til de faste Ruter i København—Provinsens-Farten og i Esbjergfarten paa England. Hidtil havde der i den regelmæssige Fart kun været an-

vendt Motorskibe til lokale Ruter og korte Overfarter. Ogsaa til Statsbanernes Færgeruter og til den Flaade, med hvilken Staten lader den regelmæssige Fart mellem Grønland og Danmark foregaa, blev der i 1927 for første Gang anskaffet Motorskibe.

Blandt de i 1927 og Begyndelsen af 1928 indregnede Nybygninger af Motorskibe er der flere Tankskibe til Olietransport, anskaffet af almindelige Fragtfartsrederier. Hidtil havde der — foruden mindre Tankskibe til Transport i de indre Farvande af Olie eller Sukkerroesaft — kun været to danske Tankskibe, som sejlede i transatlantisk Oliefart, og disse Skibe var anskaffet til vedkommende Firmaers Import af Olie for egen Regning. I de senere Aar har der i Verdensproduktionen af Tonnage været en stærk Stigning i Bygningen af Tankskibe, saavel til selve Olieselskaberne som til almindelige Fragtfartsrederier, og de danske Fragtrederier er altsaa i 1927 traadt til som Deltagere i saadanne Anskaffelser.

### Sejlskibsflaaden

Sejlskibsflaaden med og uden Hjælpemaskiner, for hvilken, i Modsætning til den maskindrevne Handelsflaade, Rederivirkomheden hovedsagelig foregaaer i Provinsen, er gaaet tilbage i Antal og Tonnage, idet ikke saa faa Sejlskibe udslettes af Registrene paa Grund af Forlis, Kondemnation o. l., medens der saa godt som ingen Tilgang sker ved Nybygning; i de sidste to Aar tilsammen er der som Nybygning kun registreret 1 Sejlmotorskib (paa 124 R. T.) og intet Sejlskib uden Motor. Der købes og sælges en Del Sejlskibe og Sejlmotorskibe fra og til Udlandet; i 1926 opvejede Køb og Salg omtrent hinanden; i 1927 skete et særlig stort Salg især fra Flaaden i Marstal og Svendborg, saa at Resultatet blev en betydelig Merudførsel af Sejlskibstonnage.

### OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne viste ogsaa sidste Uge nogen Nedgang, saaledes at der ifølge Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse pr. 4/6 var oplagt 12 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 23,439 Tons, hvortil svarer en Dødvægttonnage af 40,655 Tons. De tilsvarende Tal for den foregaaende Uge var 15 Skibe, 27,219 Bruttotons og 44,554 Tons dw.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### DEN AMERIKANSKE LOV OM HANDELS- FLAADEN

Skønt amerikansk Indflydelse paa Skibsfart og Skibsbygning ikke siden Krigen har været meget udpræget og tilsyneladende er i Aftagende, vilde det være uklogt af Skibsredere og Skibsbyggere her i Landet at negligere den af den amerikanske Kongres i sidste Maaned vedtagne Lov, Jones-White Loven, angaaende Handelsflaaden.

Ifølge Loven kan United States Shipping Board anvende et Beløb af op til 50 Mill. Pd. Sterl. til Bygning af nye Skibe og Ombygning af gamle Skibe for at imødegaa Konkurrencen. Til Skibe, der skal gaa i udenrigsk Fart eller til Ombygningen af eksisterende Skibe, vil Regeringen yde op til  $\frac{3}{4}$  af Byggeprisen mod en Rente af lidt over  $2\frac{1}{2}$  pCt., og Perioden for Laanenes Løbetid udvides fra 15 til 20 Aar.

Disse Betingelser betyder hverken mere eller mindre end en meget betydelig Støtte til Amerikas Skibsbygning og Skibsfart, og de kan i nogen Grad for den amerikanske Reder formindske Forskellen i Prisen paa Skibe byggede i Amerika og Europa. Resultatet kan saaledes blive en Nedgang i Antallet af amerikanske Ordre til britiske og kontinentale Værfter, der i de senere Aar har været af ikke ringe Omfang, men af endnu større Betydning er maaske den Kendsgerning, at det vil føre til Bygning af en Mængde nye Motorskibe og Omdannelse af et stort Antal Dampskibe til Motorskibe. Shipping Board har allerede givet Ordre til Omdannelse af otte 9,000 Tons Dampere til Motorskibe.

Denne Støtte vil være en stor Hjælp for Maskinfabrikker i de Forenede Stater og vil sætte dem i Stand til at udføre Forsøg, som af økonomiske Grunde ellers ikke kunde gøres. Private Redere kan muligvis blive opmuntrede til at indlade sig paa Bygning af nye Skibe i højere Grad end de vilde have indladt sig derpaa uden Hjælp, men det vil stadig være dyrere at drive Skibsfart under amerikansk Flag end under et europæisk; den eneste Hjælp, Loven yder i den Retning, er, at Udgifterne til Forrentning og Afskrivning nedsættes.

*The Motor Ship*, London for Juni 1928.

### BAGBORD OG STYRBORD

Det er muligt, at Sekretæren i Imperial Merchant Service Guild, Commander *T. W. Moore*, har sagt det sidste Ord angaaende det kedelige Problem: Rorkommandoen. Medlemmerne af nævnte Korporation overvejede paany Sagen ved deres sidste Møde og be-

kræftede atter den Afgørelse, de traf for nogle Aar siden, idet der var fuldkommen Enighed om, at hvor megen Kritik der end kan rettes mod den gældende Rorkommando i britiske Skibe, vilde enhver Forandring dog medføre mange alvorlige Ulykker og sandsynligvis store Tab af Menneskeliv.

»Den gældende Rorkommando er saa at sige blevet anden Natur for Officerer og Mandskab i britiske Skibe. De handler øjeblikkelig instinktivt, naar de faar Rorkommandoen. Ethvert Forsøg paa at ændre disse Bestemmelser kan derfor efter min Bestyrelses Mening ikke fordømmes stærkt nok. Der er ikke i vor lange Erfaring blevet forebragt os et eneste Tilfælde, i hvilket en Misforstaaelse af Rorkommandoen har været Skyld i en Ulykke. Hvad angaar anden Rorkommando i andre Lande, har vi fundet, at det volder ringe eller ingen Vanskelighed. Naar det drejer sig om Lodser fra andre Lande, anvender man ofte en Haandbevægelse, og en saadan kan ikke misforstaaes.«

Commander Moore er aabenbart af den Mening, at Sømændene bør have det første saavel som det sidste Ord i saadant et Spørgsmaal. De Argumenter, der fremføres mod en Ændring, kan afgjort ikke ignoreres.

*The Shipping World* for den 30/5 1928.

### UNFAIR KONKURRENCE

Skibsredere, der tror paa det rigtige i at opretholde Havenes Frihed i videste Udstrækning, maa nødvendigvis foretage sig noget mere effektivt, end at vedtage Protest-Resolutioner, hvis den unfaire Konkurrence, som adskillige fremmede Lande driver, skal standses. De stilles overfor mange Ting, der hindrer den frie Bevægelse af Verdenshandelen til Skade for Skibsfarten saavel som for Producenterne og Forbrugerne. Den i Hamburg nylig afholdte Konference saavel som de Delegerede, der var tilstede i Genève, fremhævede det unyttige i al den megen Tale, der er ofret paa saa mange af de Konventioner, der er blevet affattet i Løbet af de sidste Aar. Baltic and International Maritime Conferencen beklagede i Særdeleshed den voksende Tendens hos nationale Regeringer til at pleje deres nationale Skibsfart ved unfair Midler, foruden at de ved Subsidier opmuntrer Bygning af Skibe, der ikke er paakrævede til Transporten af de Ladninger, der er til Raadighed. Der er Overflod af Tonnage, som Mr. W. A. Souter fremhævede, men ikke desto mindre trækkes der Penge ud af Lommen paa Skatteyderne af adskillige Regeringer for at opmuntre Skibsfarten.

*The Shipping World* for den 30/5 1928.

### DØDSFALD

En af Fanøs gamle Skibsførere, Anker Clausen, Nordby er afgaaet ved Døden i sit Hjem 71 Aar gammel. Han kom tidlig til Søs, tog de forskellige Grader igennem og blev saa Dampskibsfører fra England, hvor han tog forskellige nautiske Eksaminer. For godt en Snes Aar siden sagde han Farvel til Sølivet og kom hjem til Nordby, hvor han hurtigt gjorde sig stærkt gældende i det offentlige Liv, blev Formand i Nordby Sogneraad, ligesom han ogsaa var et interesseret og virksomt Medlem af Fanø Skibsrederforening samt fik mange Tillidshverv; thi han var en god Mand og meget anset. Afdøde efterlader sig

Hustru og 2 Sønner, af hvilke den ene er Ingeniør i Amerika og den anden Fuldmægtig i Danias Rederi.

Efter kun 14 Dages langt Sygeleje er forhenværende Skibsfører Thomas Hansen, Sønderho, Lørdag afgaaet ved Døden, godt 78 Aar gammel. Han hørte til de gamle Sejlskibsførere, der nu kun er faa tilbage af. Efter en kort Tid at have været Sætteskipper, blev han sidst Fører af Barkskibet »Killena«, som han havde i en Del Aar, hvorefter han søgte hjem til den hjemlige Arne i Sønderho, og varetog Bestillingen som Fangemester i en af Fanø Fuglekøjerne, han selv ejede største Parten af. Af hans tre Sønner er én Skibsfører i Ø. K., én bosat i Stettin og én i Los Angeles.

(Fortsat fra Side 296)

Indtægter paa den Maade, selv om Pengene gaar til Opretholdelsen af Asylter for forældrelose Børn eller andre sociale eller filantropiske Formaal. Det gaar ikke i Længden at skaffe sig saadanne Fonds ved en vilkaarlig Beskatning af udenlandsk Skibsfart, selv om den formelt kan forklares og forsvares ved Henvisning til drakoniske Lovbestemmelser. Hvis disse Overgreb ikke standses, maa vi henvende os til Redernes »Indemnity Clubs«, som dækker Rederne. Disse Klubber kan se sig tvungne til at forlange en ekstra Præmie for enhver Rejse til Spanien, og Rederne maa da forsøge at paalægge de spanske Importører disse ekstra Præmier, for Eksempel ved at kræve en passende Forhøjelse af Fragten betalt forud i Laste-havnen mod Konnossement.

### Stridende mod Folkeretten

Men Sagen har en anden alvorlig Side. At karakterisere disse Bøder som en retfærdig Straf for Overtrædelse af en gældende Lov er selvfølgelig ganske udelukket. Efter min Mening strider det mod Folkeretten at anvende saadanne uforholdsmæssige Bøder for ubetydelige Forseelser. For at give dem Karakter af Straf maa der være et rimeligt Forhold mellem Straffen og Forseelsen. Hvis dette ikke overholdes, faar Myndighedernes Indskriden ikke Karakter af Straf, men bliver en Slags Beskatning eller Plyndring af Skibsfarten under ligegyldige eller irriterende Paaskud. Det maa være klart, at Beslaglæggelse af et udenlandsk Skib under et saadant Paaskud vil stride mod Folkeretten, men hvilken Forskel er der paa at konfiskere et Skib og at paalægge det en Bøde svarende til Skibets Værdi eller i hvert Fald til en væsentlig Del af Værdien? Ved disse Toldbøder har man, forekommer det mig, langt overskredet Grænsen, og dette System maa karakteriseres som værende i Strid med Folkeretten, fordi vi her stilles overfor Konfiskation af udenlandsk Ejendom og ikke overfor en retfærdig Straf for en begaaet Forseelse. Ingen tænker paa at kritisere eller modsætte sig en alvorlig Forfølgelse af Forsøg paa Smugleri eller andre ulovlige eller uhæderlige Handlinger, men Retfærdighedsfølelsen krænkes, og den offentlige Mening vil uvilkaarligt rejse sig mod de Overgreb, udenlandske Skibe nu er udsatte for, naar de under fredeligt Handelskøbet mellem Nationerne bringer Varer til spanske Havne.

Spanien har underskrevet Konventionen af 3. November 1923 angaaende Toldformaliteter, der i sin Art. 7 har følgende Bestemmelse:

»De kontraherende Stater forpligter sig til at træffe de mest passende Foranstaltninger i deres nationale

Lovgivning og Administration saavel for at forhindre vilkaarlig og uretfærdig Anvendelse af deres Love og Bestemmelser med Hensyn til Told og andre lignende Spørgsmaal som for at sikre sig Oprensning ved administrativ, retslig eller vilkaarlig Optræden for de, der maatte være blevet forurettede ved saadanne Overgreb. Alle saadanne Foranstaltninger, der er gældende for Tiden, eller som maatte blive trufne herefter, skal offentliggøres paa den Maade, der er bestemt i Art. 4 og 5.«

Naar henses til de Erfaringer vi har høstet med Hensyn til de spanske Toldmyndigheders Behandling af vore Skibe, er vi da ikke berettigede til at sige, at Spanien har tilsidesat disse Bestemmelser eller i hvert Fald har handlet imod Konventionens Aand?

### Resolution

Jeg tror, at det vilde være af stor Betydning, hvis en Forsamling som denne gav Udtryk for, hvad vi mener om denne Sag.

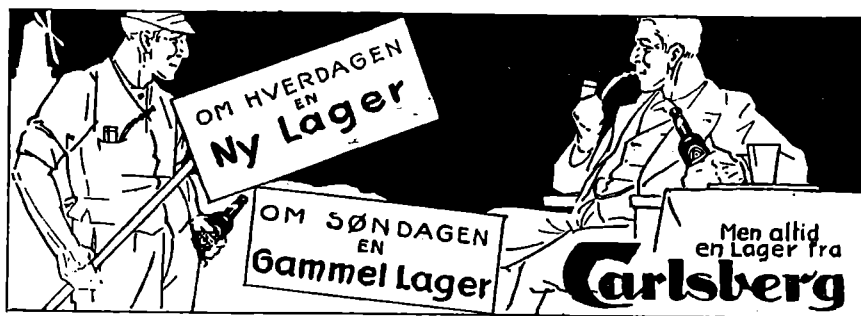
Jeg skal derfor tillade mig at foreslaa, at vi vedtager følgende Resolution:

»Dette Møde protesterer mod, at de spanske Myndigheder for Krænkelse af Toldregulativet paalægger udenlandske Skibe Bøder, der staar i et ganske urimeligt Forhold til den begaaede Fejl. Mødet erklærer, at Bøderne i adskillige Tilfælde er saa store, at Haandhævelsen af dem maa betragtes som Konfiskation af fremmed Ejendom og som stridende mod Folkeretten.

Mødet erklærer endvidere, at de mange Overgreb, der har fundet Sted, hæmmer det fredelige Handelskøbet paa Søen mellem Spanien og andre Lande og strider mod Artikel 7 i Konventionen af 3. November 1923 om Toldformaliteter, som Spanien har underskrevet. Megen Utilfredshed og Indignation vilde blive undgaaet, hvis Toldembedsmændene blev instruerede om at optræde med Diskretion og Maadehold, naar det drejer sig om Smaafejl uden Betydning.

Mødet anmoder Konferencens Bestyrelse om at give The International Chamber of Commerce Meddelelse herom samt om at foranledige, at de nationale Skibsrederforeninger, der har sluttet sig til Konferencen, anmoder deres Regeringer om at indsende Protester til den spanske Regering.

Skulde disse Foranstaltninger ikke have den ønskede Virkning, anmodes Konferencens Bestyrelse om at overveje Spørgsmaalet om at faa indført passende Bestemmelser om forøgede Fragttrater i Fragtafslutningerne til Dækning af Redernes Risiko ved de spanske Told-Overgreb.«



### Inden Luksusølskattens Indførelse

havde vi kun een Lagerølsort,  
nemlig GL. CARLSBERG LAGER, Hvermands daglige Drik gennem et Par Menneskealdr.

Trods Omsættningens Begrænsning ved Luksusølskatten fremstiller Carlsberg stadig GAMMEL LAGER i den oprindelige Kvalitet og Styrke, men brygger nu tillige NY CARLSBERG LAGER, det bedste Lagerøl til Pilsnerpris.



## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Den store Dok til Singapore

Alle Forberedelserne er nu trufne til Bugseringen af den store nye Flydedok til Singapore, men man er overalt klar over, at det vil blive en meget vanskelig Sag, i Særdeleshed naar de to Halvdele af Dokken samles i Port Said og gør Turen gennem Kanalen. Der er truffet alle Foranstaltninger til at sikre et heldigt Forløb af Bugseringen, og man har utvivlsomt sikret sig de bedste Bugserbaade, der findes i Verden. Admiralitetet tænkte først paa at slæbe Dokken ud samlet ved Hjælp af de store Bugserbaade af *Roll Call*-Typen samlede fra de forskellige Flaadestationer, men denne Plan blev hurtigt opgivet, da de praktiske Søfolk blev taget med paa Raad. Endog Smits, de hollandske Bugserbaads-Redere, maatte købe flere Bugserbaade, før de kunde paatage sig Arbejdet, og de har nu formentlig det bedste Bugserbaads-Materiale i Verden. Efter hvad der meddeles fra hollandsk Side, skal de have over £120,000 for Bugseringen; dette er imidlertid kun et Forlydende og maa modtages med Forbehold, selv om Prisen for Arbejdet synes at være rimelig. Selvfølgelig er der fremkommet Protester mod, at Arbejdet blev givet til et hollandsk Firma i Stedet for til et britisk, men der er ikke britiske Bugserbaade af fornøden Størrelse til Raadighed, og Forsikringsselskaberne vilde ikke have noget med Sagen at gøre, saafremt Arbejdet ikke blev overdraget til Smits, der er det eneste Firma, som har tilstrækkelig Erfaring med Hensyn til den Slags Arbejde til at have Udsigt til at kunne gennemføre det med Held.

Der er udarbejdet detaljerede Planer for Dokkens Passage gennem Suez-Kanalen. Turen gennem denne tager for et almindeligt Skib almindeligvis ca. 15 Timer, men

det ventes, at Dokken vil være i Kanalen og det til den hørende Omraade i fire Dage. Dens Fart er tilrettelagt saa omhyggeligt, at den normale Trafik gennem Kanalen generes mindst muligt. Med dette Formaal for Øje udgraves der en stor »Garage« midtvejs mellem Port Said og Ismalia. Planen er, at de to Grupper af Afdelinger, der er samlet ved Port Said, den første Dag af otte Slæbebaade vil blive bragt til det Sted, hvor Natten skal tilbringes. Den næste Dag fortsættes til Timsah Søn, hvor man forbliver om Natten. Den tredje Dag bugseres den til Grand Lake, hvor den ligger Natten over, og den fjerde Dag fortsættes til Bugten ved Suez. Trafikken suspenderes kun i den Del af Kanalen, gennem hvilken Dokken passerer i Løbet af Dagen. Varigheden af Rejsen til Port Said afhænger jo fuldstændigt af Vejret, og det er derfor umuligt nøjagtigt at angive, hvornaar de to Grupper ankommer til den nævnte Havn, men man træffer Forberedelser til, at Passagen kan finde Sted i Midten af August.

Medens Dokken, der er paa 50,000 Tons, passerer gennem Kanalen, vil det være nødvendigt at fjerne alle Lysbøjer af Hensyn til Dokkens Bredde. Længden af den første Gruppe Afdelinger bliver 465', Bredden 172' og Dybtgaaendet 6—7'. Længden af den anden Gruppe bliver 390', Bredden 172' og Dybtgaaendet 7—8'. Dokkens Højde vil være 75', og de, der besørger Slæbningen, maa i fuldt Maal tage Hensyn til Virkningen af en kraftig Vind paa Dokken. Den Erfaring, Kanalens Embedsmænd har med Hensyn til Bugsering af mindre Dokker, er selvfølgelig af Værdi ved dette Foretagende, som langt er det største Arbejde af den Art, der nogensinde er planlagt.

## POSITIONSLISTE PR. 4. JUNI 1928

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, pass. Las Palmas 3.6.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa U. S. A.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Cape Guardafui 31.5. p. R. l. Suez.  
s.s. *Algarve*, ank Antwerpen 1.6.  
m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Ratan til Marstal.  
s.s. *Amalienborg*, Møllerup, afg. Cardenas 2.6.  
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. San Francisco 30.5. til Panama Kanal.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. Buenos Aires 1.6.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Malmø 3.6.  
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Oslo 3.6.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Le Havre 2.6.  
s.s. *Askø*, Petersen, ank. Sikeå 3.6.  
m.s. *Astoria*, Knudsen, afg. Vancouver 18.5. til Japan.  
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Frederikshavn 30.5.  
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Singapore 23.5. til Suez.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Kbhvn. 1.6.  
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Mariagerfjord og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Leningrad 2.6. til Riga.  
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Trångsund 2.6.  
s.s. *Bjarke*, ank. Piteå 1.6.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Pernau 31.5. til Dundee.  
s.s. *Bolivia*, Olsen, ank. New York 27.5.  
s.s. *Bothal*, Olsen, ank. Danzig 31.5.  
s.s. *Botnia*, zum Vorhde, Leit-Thorshavn-Reykjavik Ruten.  
s.s. *Bottenhavel*, Vaaben Hansen, oplagt.  
s.s. *Brasilien*, Brocks, pass. Perim 3.6.  
m.s. *Bretagne*, Berendsen, afg. Antwerpen 25.5.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Calais 2.6.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Cadix 4.6. til Lissabon.  
s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
s.s. *Borglum*, Nielsen, afg. Philadelphia 23.5.

### C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, afg. Rio 2.6. til Las Palmas.  
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. Kbhvn. 24.5.  
m.s. *Christian*, Simonsen, pass. Cape Race 31.5. til Nyborg.  
s.s. *Christiansborg*, Rise, afg. Falmouth 31.5.  
s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Trångsund 2.6.  
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Blyth 3.6.

### D

s.s. *Dagmar*, (D. F. D. S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Dan*, Mortensen, afg. Littlelige 1.6. til Kirpon.  
s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Trångsund 2.6. til Antwerpen.  
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Ostende 29.5.  
s.s. *Danhild*, ank. Cadix 28.5.  
s.s. *Dania*, Kolster, afg. Boston 1.6. til New York.  
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Hamborg 3.6.  
s.s. *Dansborg*, Matthiasen, afg. Puerto Cabello 3.6.  
s.s. *Diana*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 3.6.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
s.s. *Dronning Maud*, Bloch, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

### E

s.s. *Ebro*, Ankersø, ank. Kbhvn. 30.5.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Genua 3.6. til Livorno.  
s.s. *Elie*, Clausen, ank. Yxpila 26.5.  
s.s. *Ella*, Nielsen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. London 26.5.  
s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Dakar 26.5.  
s.s. *Emanuel*, Svane, afg. Flensborg 30.5. til Kem (Hvidehavet).  
s.s. *Energi*, Christensen, ank. Flensborg f. Dokn. 17.5.  
s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Kbhvn. 1.6.  
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, ank. Dublin 30.5.  
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. New York 2.6.  
s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. Quebec 3.6. til New York.  
s.s. *Expres*, Bayer, Kbhvn.-Vejle Ruten.

### F

s.s. *Falken*, Rasmussen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.  
m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Hamborg 3.6.  
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 28.5.  
s.s. *Feddy*, Matthiessen, afg. Svendborg 4.6.  
s.s. *Ficaria*, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4. Juni 1928.

London .....	18,19½	Madrid .....	62,40
New York .....	372,85	Amsterdam .....	150,70
Berlin .....	89,25	Stockholm .....	100,05
Paris .....	14,80	Oslo .....	99,90
Antwerpen .....	52,20*)	Helsingfors .....	9,41
Zürich .....	72,00	Prag .....	11,08
Rom .....	19,80	Wien .....	52,60

\*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

s.s. *Fiona*, Parselt, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Bangkok 4.6.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Santos 29.5.  
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Yxpila 28.5.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. New York 31.5.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York. 2.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Tampa, 1.6.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Houston 13.5. til Kbhvn.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, afg. Aalborg 2.6. til Antwerpen.  
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Swansea 2.6. til Portland Me.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Detroit 30.5.

## H

s.s. *Hajnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 1.6. til Danzig.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Havre 4.6. til Dunkirk.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Chatham N. B. 27.5.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Mobile 24.5.  
 s.s. *Hans Tausen*, afg. Cadiz 30.5.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U. S. A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 1.6.  
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. Las Palmas 2.6.

s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Manchester 29.5.  
 s.s. *Hjelm*, Karstensen, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Nykøbing F. 3.6.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Heisterberg, afg. San Francisco 25.5. til Portland.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Newport Mon 30.5.  
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Grangemouth 2.6.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Buenos Aires 27.5.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Swansea 25.5. til Quebec.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Jensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Brixham 3.6. til Harburg.  
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Antwerpen 4.6.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Kbhvn. 14.2.  
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Bathurst 24.5.  
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Guantanamo 31.5. til New York.  
 s.s. *Jungshoved*, Larsen, pass. Finisterre 3.6.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Port Said 3.6. p. R. t. London.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jøgersborg*, Sonnichsen, pass. Kbhvn. 3.6.

## HOWALDTSWERKE A.G. · KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.  
 Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedokke for Skibe op til 500 Fods Længde.

# C. L. OVERSIER

DORDRECHT (FILIAL I ROTTERDAM)

SKIBSMÆGLER · STEVEDOR · BEFRAGTER

OMSKIBNING AF LADNINGER MED MODERNE KRANER TIL MODERATE PRISER

Telegram-Adresse: »Mactaggarte«, Methil.

Coder: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904

## LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

## JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. 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

## WILTON'S

### ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE  
 OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER  
 KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

#### REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE  
 4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Evne 46,000 T	
En » » » » » 511 » » » » »	20,000 »
En » » » » » 550 » » » » »	14,000 »
En » » » » » 480 » » » » »	8,000 »
En » » » » » 420 » » » » »	4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.

TELEFON-NR.:

„WILTON, ROTTERDAM“ 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 33, København, K.

## JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

## INTERNATIONAL STEVEDORING

### ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR. ADR.: »ALFMUNT«

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

**K**  
 s.s. *Kat*, Friis, ank. Borgå 29.5.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Aalborg 3.6.  
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Kbhvn. 1.6.  
 s.s. *Kina*, Madsen, ank. Kbhvn. 28.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), ank. London 2.6.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Aarhus 4.6. til Middelfart.  
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo-Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, afg. Teneriffe 25.5.  
 m.s. *København*, Andersen, ank. Buenos Aires 17.5.

**L**  
 m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Aden 4.6. til Colombo.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Harburg 30.5.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Dakar 29.5.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Manchester 31.5.  
 s.s. *Lithuania*, Skjoldam, afg. New York 29.5.  
 s.s. *London*, ank. Gøteborg 29.5.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Oslo 2.6.

**M**  
 s.s. *M. G. Melchior*, Jensen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 18.5.  
 s.s. *Maine*, Arel, ank. San Juan 28.5.  
 s.s. *Maja*, Bastholm, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Vladivostok 30.5.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Dynäs 4.6.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Dunkirk 3.6.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Barry 1.6.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Esbjerg 4.6. til Danzig.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. San Lorenzo 11.5.  
 m.s. *Meonia*, Topp, pass. Port Said 4.6. til Genoa.  
 m.s. *Mexico*, Hansen, ank. Nakskov 8.11 27.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Kbhvn. 2.6. til Raumo.  
 s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Algier 3.6. til Tunis.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

**N**  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Jakobstad 31.5.  
 s.s. *Natal*, Riddersborg, pass. Minikoi 29.5. p. R. t. Bangkok.  
 s.s. *Nevada*, Andersen, afg. Rotterdam 25.5. til Buenos Aires.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Lepper, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Norhild*, ank. Aalborg 2.6.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, afg. Lissabon 31.5.

**O**  
 s.s. *Odense*, Veirø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Kbhvn. 2.6.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Las Palmas 2.6. til Madeira.  
 s.s. *Orion*, ank. Aarhus 4.6.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 26.5. til Kbhvn.

**P**  
 m.s. *Panama*, Væring, ank. Trelleborg 1.6.  
 s.s. *Parana*, Broner, ank. Nakskov 2.6.  
 s.s. *Paris*, ank. Tuborg 1.6.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, afg. Antwerp 1.6. til Baltimore.  
 m.s. *Peru*, Hansen, pass. Singapore 30.5.  
 s.s. *Phønix* i Rutefart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, afg. Rufisque 28.5. til Caranto.  
 s.s. *Polonia*, Christensen, afg. Algiers 2.6. til Gibraltar.

s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, ank. London 31.5.

**R**  
 s.s. *Rhone*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 4.6.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Christensen, ank. Gedser 1.6.  
 s.s. *Rosenborg*, Hansen, ank. Riga 1.6.  
 s.s. *Rota*, Gyhrs, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

**S**  
 s.s. *Saga*, Falk, ank. Antwerpen 31.5.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, afg. Kbhvn. 31.5. til Baytown.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Fredericia 1.6.  
 s.s. *Seine*, Belec, ank. Reval 3.6.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 25.5.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Point de Galle 31.5.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Aarhus 3.6.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Cartagena 31.5.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Bissau 17.5.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Birkenhead 30.5.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 30.5.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Korsør 31.5.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Port Talbot 28.5.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Ivigtut 3.6.  
 s.s. *Stal*, Moyell, afg. New York 25.5. til Tampico.  
 s.s. *Stegelborg*, Harming, afg. Las Palmas 1.6.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Montreal 28.5.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 2.6. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Danzig 2.6. til Manchester.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Christobal 31.5.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Trinidad 19.5.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Dok i Frederikshavn siden 25.5.

**T**  
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, afg. Fraserburgh 30.5.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 30.5.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 26.5. til Yokohama.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Montreal 31.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Danzig 3.6.  
 s.s. *Tjaldur*, Kofoed, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, i Dok i Kbhvn. siden 2.6.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Hull 2.6.  
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Havre 4.6. til Bordeaux.  
 s.s. *Tyr*, Christensen afg. Leningrad 1.6. til Kbhvn.

**U**  
 s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Danzig 23.5.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Riga 2.6. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 31.5. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Oruba 27.5.

**V**  
 s.s. *Vega*, afg. Trinidad 23.5. til New York.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Nakskov 1.6. til Danzig.  
 s.s. *Venus*, ank. New Orleans 31.5.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Hull 1.6.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Guantanamo 1.6.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Nyborg 2.6. til Danzig.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, i Dok i Frederikshavn siden 2.6.

**W**  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Hansen, afg. Kbhvn. 2.6.

**Y**  
 s.s. *Ydun*, Pedersen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

**Ø**  
 s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Helsingør 16.2.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Dungeness 31.5.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 4. JUNI 1928

3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Inverness til Langesund-fjorden.  
 3/m. Sk. *Elisabeth*, Groth, afg. Marstal 3.6.  
 3/m. Sk. *Fylla*, Rosenbeck, ank. Höganäs 30.5.  
 3/m. Sk. *Haabet*, Madsen, ank. Seydisfjord 30.5.

4/m. Sk. *Helga*, Petersen, afg. Marstal 2.6.  
 3/m. Sk. *Hertha*, Nymann, afg. Gefle 24.5.  
 3/m. Sk. *Nordstjernen*, Christensen, ank. Riga 29.5.  
 Sk. *San*, Jensen, afg. Rønnebyredd 31.5.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement  
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

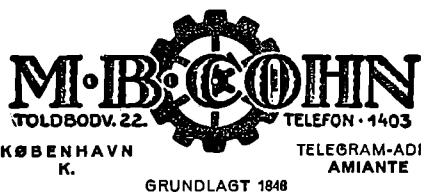
Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## 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.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

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. Cham-  
bers,  
Exchange Street . . . . . Sheffield

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING  
ODENSE

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mամdresch

Aalborg

## 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

## KJØBENHAVNS HANDELSBANK

STIFTET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000  
Reservefond Kr. 30.713.665

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 · Toftlund · Tønder · Varde · Viborg

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## THE MARINE LARYNGAPHONE



Den ideelle  
Skibstelefon.

Hverken Storm og Sø,  
eller Larmen fra Maskine  
og Spil høres i Larynga-  
phonen, der ifølge sin  
Konstruktion kun kan  
gengive Menneskets Tale  
klart og tydeligt.

*Forlang Tilbud og Demonstration.*

ENEFORHANDLER  
AKTIESELSKABET  
**AXEL SCHOU,**  
STUDIESTRÆDE 24 TELF. CENTRAL 9210

BRUG DE VERDENSKENDTE

*Tæres ikke*

# Æ

*Tæres ikke*

SUPER-NICKEL  
KONDENSATORRØR  
UNDGAA  
OPHOLD OG FORSINKELSE  
FORAARSAGET AF  
TÆREDE KONDENSATORRØR

**ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,**  
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

## 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 TONSD D.W.

★

SPECIALITET:  
**DIESELMOTORSKIBE**

## DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

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

**D.D.P.A.**  
★ ★ ★  
VAREMERKE



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DIREKTØR: HANS GADE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 25

FREDAG 15. JUNI 1928

35. AARG

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

### SKIBSAFGIFTERNE MAA NED

Det forlyder, at Aarhus Havneudvalg ikke agter at foretage sig ny Skridt for at faa Skibsafgifterne nedsat til et anstændigt Niveau, men vil afvente Udløbet af Fem-Aars-Perioden. Med andre Ord lade de nuværende Skibsafgifter gælde til 1930.

Vi haaber, at dette Forlydende er urigtigt. Voksne Mennesker kan da ikke sætte sig til at surmule som Skoledrenge, fordi de ikke i første Omgang faar deres Vilje i et og alt. Og den Partsledning-Ordning, som efter Borgmester Jacob Jensens Udtalelser blev nægtet Aarhus, var, forstaar vi fra anden Side af en saadan Natur, at Trafikministeriet vanskeligt kunde gaa med til den. Det kan være, at vi her er fejlagtig underrettet — Detailler om Forhandlingerne mellem Havneudvalget og Ministeriet har ikke været offentliggjort — men, hvis det er Tilfældet, at den krævede Ordning kun var i Favør af to lokale Aarhus-Firmaer, forstaar vi saa godt Ministeriets Vægring.

Som sagt, vi kan kun gentage, at de Havne, der er saa forstandige at nedsætte Skibsafgifterne klækkeligt, vil opnaa at se ny Trivsel for deres Byer. Skibene

fulgte bl. a., at naar et Skib f. Eks. lossede en Partsledning i Aalborg og derefter gik til Nørresundby med Resten, saa skulde det betale Skibsafgifter for udgaaende i Aalborg og indgaaende i Nørresundby. Takstmæssig set kunde Skibet altsaa ligesaa godt være gaaet til en anden Provinshavn.

Da man indenfor Havnebestyrelserne var klar over, at Skibsfarten og Importørerne burde sættes i Stand til at drage Fordel af, at de to Havne laa saa tæt ved hinanden, besluttede man at stryge Skibsafgifterne for Skibe, der bevæger sig mellem Havnene, og efter at Ministeriet i disse Dage har approberet Ordningen, optræder Aalborg-Nørresundby udadtil, som om de var een Havn.

I første Instans betyder dette et Tab for de to Havnekasser. Men i begge Havne findes store Virksomheder, der nok skal vide at udnytte Takstnedsættelsen. Saa man er berettiget til at vente, at Sammenslutningen vil bringe forøget Trafik.

Trafikmæssigt set er Aalborg-Nørresundby forørigt den største danske Provinshavn.

For Kalenderaaret 1926 stiller Forholdet sig saaledes for de 5 største Havne i Landet:

	Ant. Skibe	N.R.T.	Udl. Ladn. i Ts.	Incl. Ladn. i Ts.	Saml. Ladn. i Ts.	pCt.
København .....	16,500	5,037,000	3,707,000	1,153,000	4,860,000	100
Aalborg og Nørresundby ....	5,600	1,220,000	900,000	685,000	1,585,000	33
(heraf Nørresundby) .....	2,000	400,000			600,000	
Aarhus .....	4,200	1,174,000	893,000	177,000	1,070,000	22
Odense .....	2,000	365,000	444,000	62,000	506,000	10
Esbjerg .....	1,000	791,000	354,000	253,000	607,000	12

kommer fortrinsvis der, hvor Skibsafgifterne er lavest. Dette gælder ikke alene danske Skibe, men ogsaa den fremmede Tonnage. Igennem vort Søsterorgan *Scandinavian Shipping Gazette* følger Udlandets Redere agtpaagivende enhver Ændring i Satserne og kræver højere Rate for at gaa til Havne, der malter Skibsfarten.

Af vor Korrespondance forstaar vi, at flere Provinshavnes Ledelse har dannet sig den Opfattelse, at Trafikministeriet modsætter sig Nedsættelse af Skibsafgifterne. Dette beror sikkert paa en Misforstaaelse. Flere af Havnene har jo opnaaet en saadan Tilslutning naar det gælder Begunstigelse af lokale Rutebaade. Saa hvis Ministeriet principmæssigt er imod saadanne Nedsættelser — hvad vi ikke kan tro — har det brudt dette Princip adskillige Gange. Og har derved skabt Præcedens for en generel Nedsættelse, bl. a. ogsaa for de Rutebaade, der har Hovedsæde andetsteds.

Som sagt, lad os faa de Skibsafgifter ned.

### GOD BEGYNDELSE GJORT

Aalborg og Nørresundby har i disse Dage foretaget et særdeles anerkendelsesværdigt Skridt med Hensyn til Skibsafgifter.

De to Havne hører under samme Tolddistrikt, men er iøvrigt uafhængige af hinanden — en Havn for hver sin Købstad og hver sin Havnekasse. Deraf

Aalborg-Nørresundby har altsaa en Trafik, der svarer til  $\frac{1}{3}$  af Københavns Trafik; og hvad den samlede Godsmængde angaar, er Trafikken paa Aalborg-Nørresundby  $1\frac{1}{2}$  Gange saa stor som paa Aarhus og ca. 3 Gange saa stor som paa Odense eller Esbjerg. Nørresundby, taget for sig, er baade hvad Register-tonnage og samlede Varemængde angaar, større end Odense.

Der kan næppe være Tvivl om, at Aalborg-Nørresundby vil yderligere trives som Storhavn, hvis den ogsaa reducerer sine Skibsfartsafgifter. Den af Ministeriet approberede Ordning kommer jo kun de Skibe til Gode, der har Ladning baade til Aalborg og til Nørresundby. Men de Skibe, der kun har Ladning til een af disse Havne, høster ingen Fordel — og de er dog vedblivende de fleste.

Vejen til en større Havn gaar over lavere Skibsafgifter.

### FUGLEFLUGTSRUTEN

Allerede før Krigen krævede det danske Erhvervs-**A**liv en bedre og hurtigere Forbindelse med Tyskland og derigennem med det øvrige Udland. Man henstillede til Regeringen at gøre Begyndelsen med en Bro over Storstrømmen som et første Led i det Femern-Rute-Projekt, som man baade fra dansk og tysk Side var klar over før eller senere maatte erstatte



den nuværende Gedser-Warmünde Rute. Man siger, at dette Kravs Gennemførelse strandede af politiske Grunde. At en stor dansk Politiker i ramme Alvor hævdede, at en saadan Rute vilde være en altfor stor Fordel at give den allerede stærkt forkælede Landsdel Sjælland. Det lyder ganske vist utroligt, men i Politik og Kærlighed skal man, som bekendt, intet forsværge.

Umiddelbart efter Krigen, da Danmark følte sig rig nok til at gennemføre al Verdens Projekter, blev Femern Rute Kravet igen rejst af Professor J. Munch-Petersen og de fremragende Erhvervsfolk, der havde indset, at denne Forbindelse med Tyskland ikke alene vilde betyde en hurtigere og bedre Forbindelse syd-paa for os selv, men at den vilde blive den hurtigste og bedste Forbindelse mellem hele Norden og Kontinentet. Igen løb man Panden imod den politiske Mur; de Herrer paa Tinge foretrak at ofre Statens Penge paa en Ting-som-kan-saa-dejligt-vente som Lillebæltsbroen — vi ved ikke, om Motivet var det, at skulde nogen have en Bro var det Fyen og Jylland, men umuligt er det ikke.

Nu er den danske Komité, der kæmper for Storstrømsbroen og Femern-Ruten, igen traadt sammen. Dens *primus motor*, Professor Munch-Petersen lader Offentligheden forstaa, at den tyske Komité paa Forhaand har lovet virksomt at støtte Tankens Gennemførelse.

Det var at ønske, om Komiteen denne Gang fik Regeringen med sig. Selv for en Regering, hvis første Opgave det er at bringe Orden og Sparsommelighed i en vanvittig ødsel Statshusholdning, er det vanskeligt at sidde dette Erhvervskrav overhørigt. Før eller senere maa denne Fugleflugtsrute gennemføres. Lad det blive saa snart som muligt. Tvivlere om dens Betydning vilde let blive overbeviste, hvis de foretog en Flyvetur herfra til Hamburg. Denne udmærkede Luftforbindelse følger den Rute, som er den eneste naturlige ogsaa for vor Togforbindelse.

#### DEN FINSKE STREJKE

Efter de Meddelelser, som The Association of Finnish Stevedores har tilstillet sine herværende Repræsentanter, Firmaet Fester & Andersen har den finske Dokarbejderstrejke hidtil været en Fiasko. Saa at sige overalt holdes Arbejdet gaaende med frivilligt Mandskab og de lokale Sympatistrejker har gennemgaaende kun ført en Døgntilværelse. I enkelte Havne strejkes der overhovedet ikke. Firmaets udmærkede og detaljerede Oplysninger bekræftes iøvrigt af Meddelelser til Baltic and International Maritime Conference og til Aktieselskabet Maritime Agency.

Under normale Forhold kunde der næppe være Tvivl om, at den letsindigt paabegyndte Strejke allerede nu vilde synge paa det sidste Vers. Desværre er Forholdene højst unormale. Den skandinaviske Transportunion, der staar Bolsjevismen nærmere end nogen anden skandinavisk Arbejder-Sammenslutning,

har paa Opfordring udefra — Moskva? — besluttet at udskrive Kontingent til Understøttelse af de finske Havnearbejdere samt udstede Blokadevarsler, hvorefter finske Skibe vil blive blokerede i enhver skandinavisk Havn. Sjælen i dette er selvfølgelig Hr. Lyngsies, der indlagde sig herostratisk Berømmelse ved sin landskadelige Aktion i 1926, hvor han forsøgte og delvis fik danske Landbrugsvarer boykottet i England under en lignende dansk Strejke. De første 100,000 Fmk., der er tilflydt de Strejkende i Finland, kommer ogsaa fra Hr. Lyngsies Organisation. Umiddelbart efter Mødet i Stockholm anviste han dette Beløb telegrafisk til det finske Transportarbejder-samfund i Helsingfors.

Finland staar danske Hjerter nær. Vi fulgte først med Bekymring, der dog hurtigt afløstes af Begejstring og Beundring, Finlands Frihedskamp. Det varmede os i Sjælen at se denne lille stærke Nation saa hurtigt og maaltbevidst arbejde sig frem politisk, økonomisk og socialt til en smuk Stilling indenfor Europas Staters. Danmark var et af de første Lande til at anerkende det ny, fri Finland. Finland er, for at benytte det højofficielle Sprog, en Danmark venligsindet Nation. Vovede nogen Dansker at krænke den finske Stats Overhoved, kunde Finlands herværende diplomatiske Repræsentant forlange vedkommende straffet, en Ret som for Eksempel den russiske Regering for ikke saa mange Aar siden krævede strengt haandhævet overfor nu afdøde Redaktør Emil Opffer. Hvorledes kan da Repræsentanten for en stor dansk Arbejdersammenslutning ustraffet baade krænke og skade maaske ubodeligt det os venligsindede Finland? Fordi han slap helskindet fra den allerede nævnte Slubbetstreg, der skadede hans Land for mange Millioner Kroner, er der vel ikke derfor skabt et Præcedens for, at den Art Handlinger er straffri. Her er en virkelig Opgave for vore juridiske Myndigheder. Ikke mindst i vor egen Interesse. I Dag gælder dette Giftgas-Angreb Finland, i Morgen kommer Turen maaske til os selv.

Og hvad agter vor Arbejdsgiverforening at foretage sig? Det er ikke tilstrækkeligt i dette Tilfælde at tage Hr. Lyngsies Blokadevarsel **ad notam**. Forhaabentlig vil den her føre en virkelig aktiv Politik og ikke tamt taale en Blokade af Skibe og Varer, der kommer fra en Danmark venligsindet Nation.

Den Omstændighed, at der allerede er indkaldt Repræsentanter fra Arbejdsgiverne i de skandinaviske Havne til Møde i Stockholm for at drøfte Forslag til Modforanstaltninger imod den paatænkte Blokade, tyder paa, at man forbereder en aktiv Politik imod dette Overgreb fra Arbejderorganisationernes Side.



#### HAANDBOG FOR EKSPORTØRER

I Kommission hos C. Ferslew & Co. er udkommet I en af Sekretærene i henholdsvis Industriraadet og Udenrigsministeriet P. Boëtius og H. Wenck udarbejdet nyttig Haandbog for Eksportører, i hvilken er samlet fremmede Landes Bestemmelser angaaende Konsulatsfakturaer, Oprindelsesbeviser, Konnossementer og andre Dokumenter for Forsendelser og Afgifter i Forbindelse med Udfærdigelse eller Paategning af saadanne Dokumenter samt Hovedreglerne for Varernes Mærkning og Emballering.

Bogens Formaal er at give danske Eksportører en Oversigt over de i de forskellige Lande gældende

Bestemmelser desangaaende, og da der i en Række Lande gælder ret strænge Regler med Hensyn til disse Ting, er det nødvendigt for Eksportørerne at holde sig Bestemmelserne efterrettelig. Dette kan imidlertid ofte være vanskeligt for en Eksportør, da Reglerne er stærkt varierende for de forskellige Lande, og der er derfor ikke nogen Tvivl om, at Forfatterne af Haandbogen ved at samle disse Bestemmelser har afhjulpet et stærkt følt Savn.

Købere af Bogen vil kunne abonnere paa Tillægsblade med Oplysninger om indtrædende vigtige Ændringer og Tilføjelser.

Den nyttige Haandbog kan paa det bedste anbefales de Interesserede.

## NYE BESTEMMELSER ANGAAENDE DE SVENSKEREDERILAAN

Den svenske Regering har udstedt et Dekret angaaende de almindelige Vilkaar og Bestemmelser for Laan af Rederi-Laanefonden. Ved Dekretet, der straks er traadt i Kraft, ophæves de angaaende Fonden udstedte Dekreter i Aarene 1903, 1912 og 1915 samt de Bestemmelser i Dekretet af 1922, der strider imod det nu udstedte Dekret.

I Følge den første Paragraf i det nye Dekret er Fonden navnlig bestemt til Fremme af den svenske Udenrigsfart, særligt i fjerne Farvande, og Rederier, som driver indenrigsk Skibsfart vil kun undtagelsesvis kunne komme i Betragtning. Naar der søges Laan til Anskaffelse af et nyt Skib, har under iøvrigt lige Forhold den Fortrinsret, som lader Skibet bygge paa svensk Værft. Blandt de øvrige Bestemmelser kan i Følge »Sv. Flagg« følgende nævnes:

Af Laan, der er hævdede, erlægges en aarlig Rente, fra den Dag Beløbet er hævet, af 5 pCt. Dog er Laantageren forpligtet til af Laanet eller af den Del deraf, der ikke maatte være tilbagebetalt, at betale efter den højere Rentesats, som under Laanetiden maatte blive vedtaget. Naar Laanet har løbet i to Aar fra den første Hævningsdag, skal det tilbagebetales i Løbet af de derpaa følgende seks Aar med en Sjettedel hvert Aar af det oprindelige Laanebeløb. Laantageren kan dog forinden Laanetidens Udløb paa en Gang betale den ubetalte Del af Laanet. Hvis Betaling ikke sker inden 8 Dage efter Forfaldsdagen, er Laan-

tageren forpligtet til at betale Rente af det til Betaling forfaldne Beløb med 6 pCt. fra Forfaldsdagen. Saa fremt Statskontoret under Laanetiden skulde finde, at den stillede Sikkerhed ikke længere er tilstrækkelig, skal Laantageren i Løbet af to Maaneder efter at have faaet Underretning derom tilvejebringe ny Sikkerhed, som skal godkendes af Kontoret. Laantageren skal hvert Aar overfor Kommerskollegiet bekræfte, at og i hvilket Omfang den Rederivirksomhed, til hvilken Laanet er bevilget, drives. Desuden skal Laantageren hvert Aar overfor Statskontoret bekræfte, at de Skibe, der udgør Pant for Laanet, stadig er i sødygtig Stand. Hvis Laantageren ikke betaler indenfor 8 Dage efter Forfaldsdagen, eller forsømmer han iøvrigt at opfylde nogen af de for Ydelsen af Laanet stillede Betingelser, kan Laanet af Statskontoret erklæres at være forfaldet til øjeblikkelig Betaling. Ophører den Rederivirksomhed, til hvilken Laanet er bevilget, inden Laanetiden er udløbet, skal det eller den Del deraf, der maatte være tilbage, betragtes som værende forfaldet til øjeblikkelig Tilbagebetaling. Hvis det findes, at en Rederivirksomhed under Laanetiden er bleven væsentlig mindre, end den var, da Laanet blev bevilget, skal Kommerskollegiet give Regeringen Meddelelse derom og stille Forslag om, hvorvidt Laanet i sin Helhed eller delvis skal tilbagebetales straks.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, d. 12. Juni 1928.

Efterspørgslen i de ledende Kornmarkeder har været en Del bedre i de sidste Dage, uden at Fragterne har reageret noget videre. La Plata Markedet hjemefter er fastere for sidste Halvdel Juni og Juli Lastning, nu da de helt prompte Baade for Størsteparten er fra Haanden. For prompt har Raterne ligget omkring 18/6 20/- til U.K. Cont. og for ult. Juni eller Juli circa 21/-. Montreal har til Stadighed en meget rigelig Tilgang af Tonnage, Størsteparten ballastgaaende fra denne Side og fortrinsvis meget store Baade, saa Raterne kan vanskeligt komme op. Ude i Østen lader der til at være en Brist paa disponible Trampbaade; dette i Forbindelse med de urolige politiske Forhold paa de Kanter udelukker ikke et endnu fastere Marked. Fra Cape Town slutes Juli-Aug. Tonnage paa Basis af 21/6 22/6 U. K. Cont. og Durban/U. K. Cont. Sept./Okt. 22/- 22/3 med ca. 2/- mere for skandinaviske Optioner. De nordamerikanske Markeder og Cuba er saa godt som uforandrede, og Trælastmarkederne, Middelhavet og Donau fremdeles utilfredsstillende.

### TRÆLASTMARKEDET

Efter de seneste Rapporter at dømme ser Situationen i Finland ikke helt daarlig ud. Størsteparten af Baadene laster, men Lastningen foregaar i et langsommere Tempo, ligesom Indtagendet i de fleste Tilfælde ikke kan blive saa godt. Hvorvidt Sympatistrike i andre Lande vil faa nogen Indflydelse paa det Hele, maa Tiden vise, men den plejer som oftest at løbe ud i Sandet. For alle Parterers Skyld maa det haabes, at Konflikten snart løses. Som Forholdene er i Øjeblikket, er det saa sin Sag at slutte fra Finland, og Østersø-Markedet som Helhed ligger ret ubestemt. Der rapporteres yderst faa friske Afslutninger. Enkelte specielle Laster til nordfranske Havne offereres til en 2/- 3/- højere end for kort Tid siden, men de fleste Befragtere venter at kunne slutte lige saa billigt som hidtil. Kotka/London pr. 25/6 offereres til 40/- med 2/6 extra hvis Striken ikke er forbi, naar Baaden er paa Lastplads.

### HVIDEHAVET

fortsætter roligt, medens

### CANADA

viser større Interesse for prompte og senere Tonnage, og Raterne burde kunne forbedres.

### KUL, KOKS, ETC.

En fastere Tendens gør sig gældende — baade fra England og Danzig. Afslutningerne har været en Del varierende, saaledes har 3700 Tønner Tyne/Aarhus faaet 5/-, medens mindre Baade til Lindholm Pier/Masned Sund o. s. v. har maattet nøjes med 4/10½d. Danzig skal have betalt 5/6 for 3000 T. til København, og mindre Baade til Danmark er stærkt efterspurgt, ligeledes til Sverige/Finland og Norge. Wales/København eller Helsingør noteres fremdeles i 5/-. Koks London/København 7/-, Koks Manchester/Garston—god Dansk 7/9 9/6 efter Størrelse. Dunston/København 1650 Koks 7/3.

### MIDDELHAVET

Kulraterne ud fra U. K./Rotterdam og Danzig er fortsat faste for smaa og middelstore Baade og svagere for større Baade. Wales/Øerne er dalet til 7/3 for stor Baad, 7/6 7/9 2/3500 Tonnere. I de hjemgaaende Markeder er alt uforandret og daarligt. Salt Trapani/Norge, nordligst Trondhjem indikerer 11/- og Tunis/2 svenske, nordligst Sundsvall 12/6. For Jordnødder betales omkring 26/- 26/6 Basis B/H. Donau har ingen nye Afslutninger, medens Sortehavet har taget en enkelt Baad à 10/6 Cont., 11/- U. K., 13/- Skandinavien, 1/6 mere for Oliekager.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Vestgaaende Laster lader til at komme en Smule op. Kainit Elben/Staterne slutes til ca. \$3, for de store Baade, med \$3.15 3.25 til 1/2 Gulfhavne. Kul Wales/Montreal/Quebec omkring 6/6 7/-, og Wales/Staterne 7/- 7/3. Mindre Laster til Halifax/St. John N.B etc. betaler en 8/6 9/3 og burde betale betydelig mere, saa længe de hjemgaaende Markeder og Time-Charter Markedet er saa sløje. Mon-

## SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JANUAR KVARTAL

Af nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Januar Kvartal 1928 udgjorde 22,700, Skibenes Reg. Tonnage 3,809,000 R. T. nt og udlosset og indladet Gods henholdsvis 3,017,000 og 1,047,000 Tons.

### Skibsfarten paa samtlige danske Havne

	Antal Anløb	Netto Reg.-Tonn. 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
Januar Kvartal 1928..	22,700	3,809	3,017	1,047
Oktbr. — 1927..	23,900	4,104	3,300	1,155
Juli — ..	27,700	4,169	3,306	1,044
April — ..	26,000	3,781	2,958	973
Januar — ..	22,700	3,552	2,876	969

I Forhold til det tilsvarende Kvartal i 1927 er Antal Anløb uforandret, hvilket vil sige, at Smaaskibsfarten har haft samme Omfang i begge Kvartaler, men Registertonnagen og udlosset og indladet Godsmængde er forøget med henholdsvis 7, 5 og 8 pCt. Dette Forhold giver dog ikke det rigtige Billede af Udviklingen i det forløbne Kvartal; Farten paa danske Havne naaede nemlig i Løbet af 1927 op paa et betydelig højere Niveau end i Begyndelsen af Aaret, og naar Skibsfarten i Januar Kvartal 1928 ses i Sammenhæng dermed, er der foregaaet en Tilbagegang, som kun delvis kan være forårsaget af de sædvanlige Indskrænkninger af visse Grene af Farten i Vintermaanederne. I Forhold til det nærmest foregaaende Kvartal, Oktbr. Kv. 1927, er der en Tilbagegang i Reg. Tonnagen paa 295,000 R. T. br., og udlosset og indladet Godsmængde er formindsket med henholdsvis 283,000 og 108,000 Tons. Som en af Hovedårsagerne til Nedgangen i udlosset Godsmængde

kan nævnes Formindskelsen i Indførselen af Kul, Koks og Briketter paa 205,000 Tons. Derimod har Indførselen af en anden af de vægtmæssig vigtigste Varegrupper, Korn og Foderstoffer, været ens i de to Kvartaler.

### Skibsfarten paa København

	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning Tons		
Indgaaet	fra Indlandet .....	1,699	293,194	125,417	
	heraf Rute fart .....	591	213,336	42,715	
	fra Udlandet .....	2,056	991,594	913,536	
	heraf Rute fart <sup>1)</sup> ....	1,094	446,412	160,271	
Januar Kvartal 1928 ..			3,755	1,284,788	1,038,953
Januar Kvartal 1927 ..			3,716	1,181,145	955,717
Udgaet	til Indlandet .....	1,782	386,703	143,446	
	heraf Rute fart .....	603	221,927	84,588	
	til Udlandet .....	2,067	929,452	162,814	
	heraf Rute fart <sup>1)</sup> ....	1,102	455,850	101,335	
Januar Kvartal 1928 ..			3,849	1,316,155	306,260
Januar Kvartal 1927 ..			3,822	1,218,574	313,894

<sup>1)</sup> Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø ikke medregnet.

Ifølge foranstaaende Oversigt androg Skibsanløbenes Antal i København 3800, Reg. Tonnagen 1,285,000 R. T. br., udlosset Godsmængde 1,039,000 Tons og indladet Godsmængde 306,000 Tons. Bevægelserne svarer til de for hele Landet fundne. Dog har indladet Godsmængde været omtrent uforandret i København i de ovenfor sammenlignede Kvartaler.

Anløbene i samtlige Provinshavne androg i Januar Kvartal 18,900, Skibenes Reg. Tonnage 2,524,000 R. T. br., udlosset Gods 1,978,000 Tons og indladet Gods 741,000 T.

### UDVIDELSE AF FARTEN PAA STETTIN, GØTEBORG OG OSLO

Fra Mandag har D. F. D. S. udvidet Farten paa Selskabets Fragt- og Passageruter til Stettin, Gøteborg og Oslo.

Paa København—Stettin Ruten bliver der fremtidig 4 ugentlige Afgange i Stedet for som hidtil 2, og Godstransporten til Tyskland kan herefter med endnu større Fordel dirigeres over Stettin. For Passagertrafikens Vedkommende vil den udvidede Fartplan paa Baggrund af de nylig foretagne Reduktioner i Billettaksterne utvivlsomt medføre forøget Trafik til

Tyskland over Stettin, hvorfra Hurtigtog paa kun to Timer bringer de Rejsende ind til Stettiner Bahnhof i Berlin. De i Stettin-Farten engagerede Skibe er »Dronning Maud«, »Kong Haakon«, »Odin« og »Tjaldur«.

I den direkte Oslo Rute vil »Dronning Maud« og »Kong Haakon« herefter udføre to ugentlige Ture i hver Retning, medens for København—Gøteborg Ruten Vedkommende Fartplanen ændres saaledes, at »Tjaldur« indsættes i Farten, hvorved der fremtidig bliver to ugentlige Afgange i hver Retning i Stedet for som hidtil en.

(Fragtmarkedet fortsat.)

treal/Hamburg-Bremen faar Tonnage til 11 c. h.g., 11½ 12½ Byg; Montreal/Middelhavet 14 c. og til Danmark/Sverige kan der muligvis gøres ca. 17 c. Hampton Roads/Rio er sluttet til \$3,20, Vestitalien \$2,50, Montreal \$0,82½. Cuba/U.K.Cont. 15/6 for 7,000 T., 16/- 4000/6000 T. Cuba/Marseille ca. 17/3 og San Domingo/U.K.Cont. 18/- 18/6, Marseille 19/ 19/6. Skrapjern til Danzig offereres fra Gulfen/Havana og Norfolk til omkring \$3,25 f.i.o. Pitchpine Gulfen/U.K. 115/-. Oliekager Gulfen/Danmark, Septbr. ca. \$6,50. San Francisco/U.K. Cont. Juli/Aug. rapporteres sluttet til 30/- og Portland/U.K.Cont. 28/6.

### SYDAMERIKA

Saa snart Kornraterne hjemover rettede sig, faldt Kulraterne og ligger nu igen omkring 10/6 Buenos Aires, 9/3 Rio. Forbedringen i de hjemgaaende Laster er omkring 1/- 1/6 i Løbet af ganske faa Dage. Endnu er der intet at raabe Hurra for, men med den Efterspørgsel, der er og de lidt bedre Udsigter i andre

Markeder, kan La Plata endnu engang berede Fragtmarkedet en Overraskelse. Chile/Alexandria Juni/Juli Lastning skal være sluttet saa lavt som til 24/-.

### ØSTEN

ser ud til at fæstnes endnu mere. Dagens Noteringer er 35/- Vestaustralien, 28/6 Vladivostock, 27/- 28/- Madras; 22/- 22/6 Karachi. Cape Town/Durban range/U.K.Cont. ca. 21/6 22/6, Juli indtil Oktober.

### TIME-CHARTER

Blandt de seneste Afslutninger i vestindisk Fart bemærkes: to 2400 Tonnere \$1,75 4/5 Mdr., 4060 T. \$1,30, Rundrejse, 2050 T. \$2,10, Rundrejse. For transatlantisk trip er betalt \$1 for Baade fra 6000 op til 7500 T., \$1,50 5000 T. og \$2 3250 T.

8000 Tonner Diesel, Pacific \$1,50 9/12 Mdr. For 6000 T. leveret U.K. indikeres 3/9 for Middelhavs-Rundtur og for 4000 Tonner 4/5 Mdr.s Baltic og Hvidehavs Fart ca. 4/3.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### TILBAGEGANG I AMERIKANSK SKIBSFART

En af de klareste og bedst begrundede Oversigter over de Forenede Staters Skibsfart, der i lange Tider er fremkommet paa Tryk, er en Beretning fra en Korrespondent i New York nylig offentliggjort i *Daily Telegraph*. Under Henviisning til Vedtagelsen af Jones-White Loven og den optimistiske Spaadom, som Vedtagelsen fremkaldte fra Mr. O'Connor, Formanden for Shipping Board, udtaler Bladet, at skønt man i britiske Skibsfartskredse ikke føler sig tilbøjelig til at undervurdere Betydningen af denne Foranstaltning, føler man dog, at hverken Tilstaaelsen af Regeringslaan mod en nominal Rente eller Betaling af Subsidier, direkte og indirekte, vil være tilstrækkelig til at hjælpe amerikansk Skibsfart ud af den Knibe, hvori den er kommen. Virkningen af den nye Lovgivning ventes kun at ville blive forbigaaende. Eftersom mange amerikanske Skibsredere antagelig vil benytte sig af de favorable Betingelser, Regeringen tilbyder dem, og som vil sætte dem i Stand til at erstatte deres udslidte Skibe med helt ny Tonnage, maa britisk Skibsfart forberede sig paa i nogen Tid fremover at møde en skarpere Konkurrence fra Amerika. Tidligere eller senere maa imidlertid de ubønhørlige økonomiske Kendsgerninger, der dybest set ligger til Grund for den amerikanske Skibsfarts hurtige Forfald paany gøre sig gældende. Visse amerikanske Politikere synes at være mærkværdig uvidende om Skibsfartens Økonomi. Tilsyneladende tror de, at man for at erobre Handelen fra britiske eller andre Skibe kun behøver at bygge moderne og hurtige Skibe. Shipping Boards Eksperter ved imidlertid bedre Besked, og det er maaske tvivlsomt, om de deler deres Formands Optimisme med Hensyn til Virkningen af Jones-White Loven, der ikke gør noget for at fjerne det Handicap, som de overdrevne Driftsomkostninger betyder, og som bærer Hovedskylden for den nuværende Situation. Det er en højst betydningsfuld Omstændighed, at medens den Del af den amerikanske Handelsflaade, som er beskæftiget i den indenrigske Fart og derfor er fri for udenlandsk Konkurrence, udvides, formindskes den Del af Handelsflaaden, som er beskæftiget i Udenrigsfart og derfor ikke er fri for denne Konkurrence, hurtigt. I Løbet af de sidste seks Aar er Antallet af amerikanske Skibe i Udenrigsfart gaaet ned med omtrent 50 pCt., og trods ihærdige Bestræbelser for at gøre Slagordet »amerikanske Skibe til amerikanske Varer« effektivt, transporteres dog kun 22 pCt. af de amerikanske Eksportvarer med amerikanske Skibe.

*The Syren and Shipping* for den 6/6 1928.

### HVERT SKIB EN REDNINGSBAA

Blandt de Emner, der vil blive drøftede paa den kommende internationale Skibsfarts-Konference, er det angaaende Sikkerheden for Liv og Ejendom paa Søen. Der er almindelig Enighed, ikke blot blandt Skibsredere men ogsaa blandt rutinerede Rejsende om, at den nuværende Konvention, der blev udarbejdet under de Panik-Forhold, der herskede efter Titanic-Ulykken, i høj Grad trænger til Revision. Den har medført enorme og unyttige Udgifter. Dette illustreredes forleden af Mr. J. T. Batey, der fremhævede, at Udgifterne ved at skaffe »Baade til alle«, hvilket krævede mindre Afstand mellem Skodderne, mekanisk Kraft til Lukning af vandtætte Døre og det mere komplicerede Rørsystem, der nu skal anvendes, androg en Sum af ikke mindre end £26,000. Efter vor Mening er dette en Undervurdering af det Beløb, som maa anvendes, naar de nu gældende Bestemmelser skal overholdes, idet hele Planen for

Skibet berøres. Den Antagelse, at jo flere Baade der medføres, jo større Sikkerhed er der for Passagererne, hviler paa en fuldkommen Uvidenhed om Forholdene paa Søen. »Baade for alle« er netop et af den Slags Slagord, der appellerer til Gennemsnits-Rigsdagsmanden og til »gamle Kvindfolk« af begge Køn i Underhuset saavel som udenfor dette. Hele Problemet om Sikkerhed for Liv til Søs er blevet forandret ved Udviklingen af den traadløse Telegraf, og det vilde være heldigt, om man kunde finde en Lejlighed til at opdrage vore Lovgivere angaaende dette Spørgsmaal. Det skulde ikke være umuligt at faa arrangeret en Demonstration i et af Udvælgsværelserne i Underhuset af en Ekspert paa den traadløse Telegrafs Omraade, og han kunde da passende som Emne vælge Slagordet: »Hvert Skib en Redningsbaad«.

*The Shipping World* for den 6/6 1928.

### UDTALELSER OM JONES-WHITE LOVEN

De Forenede Staters Jones-White Act er nu Lov, og efter hvad Eksperterne mener, vil der nu komme en »boom« i Skibsbygningen i Amerika, og selvfølgelig vil den privat ejede Tonnage blive stærkt forøget. Mr. R. Stanley Dollar, San Francisco, udtaler angaaende Loven, at den vil give de private Redere Midler til at skaffe sig Skibe paa Betingelser, som vil sætte dem i Stand til at møde den udenlandske Konkurrence, medens Bestemmelserne angaaende Postgodtgørelserne skulde bidrage stærkt til at formindske Vanskelighederne for amerikansk Rutefart. Kapitajn Charles A. McAllister, Formand for The American Bureau of Shipping, mener, at Vedtagelsen af Loven vil resultere i, at der i Løbet af et Aar vil blive sluttet Kontrakt om Bygning af 150,000 Tons Skibe til Udenrigsfart. Et Medlem af Shipping Board hævder, at alene paa Stillehavskysten vil Redere slutte Kontrakt om Bygning af Skibe til et Beløb af 52 Millioner Dollars, hvis der tilstaaes dem Laan til den billige Rente, der er fastsat i Loven. Formanden for The Export Steamship Corporation vil forlange Tilbud paa Bygning af fire Passager- og Fragtskibe paa 8000 Bruttotons hvert og med en Hastighed af 14 Knots til Ruten New York-Middelhavet. Dollar Linjen har besluttet at bygge fem Motorskibe til Linjens »round the world« Flaade til et samlet Beløb af 35 Millioner Dollars.

*Fairplay* for den 7/6 1928.

## SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de 5 første Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1927 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1928 .....	6,111	9,997,659	5,029	8,419,903
1927 .....	6,623	10,335,801	5,543	8,881,411
Forskel .... ÷	512	338,142	514	461,508
	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1928 .....	6,987	8,904,501	4,823	8,489,392
1927 .....	6,002	8,026,052	4,759	8,104,083
Forskel .... +	985	878,449	64	385,309

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Udvidelsen af Rønne Havn

Rønne har overdraget Arbejdet med Udbedring af Rønne Havns vestre Kaj og Fjernelse af »Kongen« til N. C. Monberg, der ved Licitationen var lavestbydende med 394,000 Kr.

## Strandet

Norsk Damper »Delaware« tilhørende Rederiet Wilh. Wilhelmsen grundstødte Lørdag Aften paa Argosgrunden nord for Ørskår i Södra Kvarken. Skibet er brækket midt over, og Maskinrummet saavel som Lasterummene er fulde af Vand. Mandskabet har forladt Skibet, og 13 Mand af Besætningen er om Bord i en af Bjergningsselskabet »Neptun«s Baade, der er ankommet til Strandingsstedet, medens Resten af »Delaware«s Søsterskib »Mexicano« er landsat i Gävle. »Delaware«, der er paa 6925 Tons, har ca. 4,000 Tons Stykgods inde, 1500 Tons Ferro-mangan og 2,500 Tons Papir og Cellulose. Da Skibet strandede, var det paa Rejse fra Gävle til Kotka, hvor Ladningen, der er bestemt for Mexico og Nordstaterne, skulde kompletteres. Strandingen skyldes antagelig, at Damperen har taget fejl af Afmærkningen. Da Skibet ligger meget udsat, er der ikke større Sandsynlighed for at bjerger det. Man forsøger at losse noget af Ladningen. Skibet havde en Besætning paa 40 Mand.

## Lysner det for den marstalske Skibsfart?

4m. Sk. »Karoline« tilhørende Firmaet H. C. Christensen, Marstal, afsejlede Fredag fra Marstal til Danzig og derfra videre til Finland for at laste Træ til Frankrig. »Karoline« har været oplagt i Marstal i ca. 5 Maaneder.

s.s. »Emanuel« tilhørende samme Firma afsejlede Lørdag til Svendborg for at gaa i Dok.

s.s. »Enigheden« tilhørende samme Firma afsejlede Mandag til Svendborg for at gaa i Dok. Efter endt Dokeftersyn afsejler begge Dampere til Finland.

Firmaet H. C. Christensen har da kun 4 Sejlskibe oplagt i Marstal, nemlig Sk. »H. C. Christensen«, Sk. »Hans«,

Sk. »Fuglen« og den lige hjemvendte Sk. »Alfa«. Forhaabentlig lykkes det i nær Fremtid at faa disse Skibe i Fart. »Alfa« skal paa Bedding forinden den gaar til Hvidehavet.

## En Rottes Bedrift

Der afholdtes Torsdag Forhør ved Sø- og Handelsretten vedrørende Motorskonnerten »Thea« af Odense, der i Slutningen af f. M. havde været ude i haardt Vejr og var sprunget læk.

Skibet forlod Aalborg den 24. Maj efter at have indtaget en Ladning Majs bestemt for Malmø. Den 26. Maj observeredes Lysegrund Fyr, og der pejledes 11 Tommer Vand i Pumpen, der pumpedes hele Natten, men Vandet steg hurtigt til Maskingulvet. Pumpningen fortsattes, men for at bjerger Skib og Ladning besluttede man at styre mod Land. Efter at Gilleleje Fyrskib var blevet synligt, sattes Kursen mod Gilleleje Havn, hvor man omsider med Lods om Bord stod ind og fortøjede.

Skibet viste sig at være tæt, men ved nærmere Underøgelse opdagedes det, at en Rotte havde gnavet et stort Hul i Skandækket bag en Støtte midtskibs om Styrbord. Deraf Lækagen i Pumpen.

Skaden tætnedes midlertidigt, og den 29. Maj om Eftermiddagen afsejlede Skonnerten til Bestemmelsesstedet.

## FOLKETRANSPORTER I GÄVLE DISTRIKT

Sveriges Rederforening meddeler, at Taksten for Folketransport i Gävle er nedsat og fra og med den 7. ds. erlægges saaledes:

Til eller fra Skansen for hver Gang Kr. 15 pr. Rejse. Til eller fra Reden for hver Gang Kr. 19 pr. Rejse. Til eller fra Karskär for hver Gang Kr. 24 pr. Rejse. Til eller fra Gråberget for hver Gang Kr. 35 pr. Rejse. Til eller fra Gråberget for hver Mand 92,5 Öre ekstra.

## POSITIONSLISTE PR. 11. JUNI 1928

MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Dakar 7.6.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, København-Aarhus Ruten.  
4/m. m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Marstal 8.6. f. Dok.  
s.s. *Aarø*, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Port Said 8.6. paa Rejse til Marseilles.  
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Antwerpen 7.6. til Casablanca.  
s.s. *Amalienborg*, Møllerup, afg. Havana 7.6.  
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. San Francisco 30.5. til Panama Kanalen.  
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Buenos Aires 10.6. til København.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Aarhus 11.6. til Aalborg.  
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Grecker 6.6. til Boston.  
m.s. *Asia*, Jørgensen, ank. Rotterdam 8.6.  
s.s. *Askø*, Petersen, afg. Sikeå 7.6. til Dunkerque.  
m.s. *Astoria*, Knudsen, afg. Kobe 7.6.  
s.s. *Astrid*, Bjark, ank. Kotka 6.6.  
m.s. *Australien*, Christensen, pass. Perim 11.6. paa Rejse til Suez.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, København-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, København-Mariagerfjord og København-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Bergenhus*, Meyer, Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Riga 5.6.  
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Holtenu paa Rejse til Dunkirk.  
s.s. *Bjarke*, afg. Piteå 7.6.  
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Dundee 7.6.  
s.s. *Bolivia*, Olsen, afg. New York 9.6.  
s.s. *Bothal*, Olsen, ank. Gdynia 9.6.  
s.s. *Botnia*, zum Vorhde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.  
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Larsen, ank. Riga 11.6.  
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Buenos Aires 7.6. til Santos.  
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Perim 3.6.  
m.s. *Bretagne*, Berendsen, afg. Antwerpen 25.5.  
s.s. *Breiland*, Hansen, ank. København 9.6.  
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Oporto 9.6. til København.  
s.s. *Brynhild*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
s.s. *Børglum*, Nielsen, afg. Philadelphia 23.5.

## C

4/m. m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Marstal 8.6. til Danzig f. Dokn.  
s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, København-Aalborg Ruten.  
m.s. *California*, Thomsen, afg. Rio 2.6. til København.  
s.s. *Charkow*, Holst, København-Antwerpen Ruten.  
m.s. *Chile*, ank. København 24.5.  
m.s. *Christian*, Simonsen, ank. Nyborg 10.6.  
s.s. *Christiansborg*, Riise, afg. Falmouth 31.5.  
s.s. *Cimbria*, Petersen, København-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Trångsund 2.6.  
s.s. *Cyril*, Duhn, pass. København 10.6. paa Rejse til Odermünde.

## D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, København-London-Danmark Ruten.  
s.s. *Dan*, Mortensen, ank. Picton 9.6.  
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Antwerpen 9.6.  
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Stockholm 10.6.  
s.s. *Danhild*, Kronika, ank. Cadiz 28.5.  
s.s. *Dania*, Kolster, ank. Baltimore 9.6.  
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Hamburg 7.6. til Arzew.  
s.s. *Dansborg*, Matthiasen, afg. Colon 7.6.  
s.s. *Diana*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. København 12.6. til Königsberg.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, København-Thorshavn-Island Ruten.  
s.s. *Dronning Maud*, Bloch, Stettin-København-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, ank. Leningrad 10.6.  
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Palermo 11.6. til Trapani.  
s.s. *Elie*, Clausen, ank. Yxpila 26.5.  
s.s. *Ella*, Nielsen, København-Hamburg Ruten.  
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Kbhvn. 17.6.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12. Juni 1928.

London	18,20	Madrid	62,10
New York	373,12	Amsterdam	150,70
Berlin	89,15	Stockholm	100,12 <sup>1/2</sup>
Paris	14,80	Oslo	99,95
Antwerpen	52,20*)	Helsingfors	9,41
Zürich	72,05	Prag	11,08
Rom	19,70	Wien	52,60

\*) Nv Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fres.



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

KØBENHAVN

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

**ASSENS**TELGR.-ADR. „SHIPPING“. — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

*Dampskibsreder**Dampskibs- og Havariagent**Befragtningsforretning*

HADERSLEV

**J. C. HANSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HADERSLEV**

Agent for:

Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København  
Lloyds Sub Agent

Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. „Maltsand“

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adr.: „Holmøld“

Amaliegade 36

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

**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 &amp; Grimm, Riga, Libau, Windau

HOLBÆK

NAKSKOV

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40 Telegr.-Adr. »Fisker»

**HOLBÆK****ÆNESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN****Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

HORSENS

NYKØBING F.

**HANS OLESENS EFTF.**

(NIELS WANG)

SWORN SHIPBROKER

STEAMSHIP AGENTS

**HORSENS**Telegraphic Address: OLESENS. Scotts Code used.  
Telephone 45. National Telephone 10.

Telefon 137 &amp; 737

Telegram-Adr.: »Marquardt«

**Marquardt & Tornøe***Skibsmæglere**Nykøbing F.*

KOLDING

NØRRÉSUNDBY

**A. GJØRDING****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·:-· KLARERING ·:-· SPEDITION ·:-· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**NØRRÉSUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

KORSØR

SVENDBORG

**P. JØRGENSEN & CO.**

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

**KORSØR**Telefoner: Provins Nr. · 6 · 16 · 68  
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:  
»JØRGENSEN«**C. V. PETERSEN, SVENDBORG**

SKIBSREDER OG EDSV. SKIBSMÆGLER

Dampskibsagent.

Speditions- og Toldklarings-Forretning.

Telegramadresse: »Emanuel«, Svendborg.



s.s. *Maja*, Bastholm, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Chinwantao 11.6.  
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Svartevik 9.6.  
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Holtenau 11.6. paa Rejse til Hornövik.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, København-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Barry Dock 5.6. til Port St. Louis du Rhône.  
 s.s. *Mary*, Lisbjerg, ank. Danzig 7.6.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, ank. San Lorenzo 11.5.  
 m.s. *Meonia*, Topp, afg. Genova 9.6. til London.  
 m.s. *Mexico*, Skjoldam, pass. Brunsbüttelkoog 11.6. paa Rejse til Constanza.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Raumo 5.6.  
 s.s. *Minsk*, Ankersen, ank. Marseille 9.6.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, København-Stege og København-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Jakobstad 8.6. til London.  
 s.s. *Natal*, Riddersborg, ank. Singapore 8.6.  
 s.s. *Nevada*, Andersen, afg. Rotterdam 25.5. til Buenos Aires.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, København-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Lepper, København-Danzig Ruten.  
 s.s. *Nordhild*, Hansen, ank. Königsberg 10.6.  
 s.s. *Normandiet*, Kruse, ank. Harburg 7.6.

## O

s.s. *Odense*, Vierø, København-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Christensen, afg. Randers 9.6. til Newcastle.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Las Palmas 2.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Orion*, ank. Aarhus 4.6.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. København 7.6.

## P

m.s. *Panama*, Væring, ank. Hamburg 10.6.  
 s.s. *Parana*, Bronér, ank. Nakskov 2.6.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. København 9.6. til Trangsund.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Botfeldt, afg. Antwerpen 1.6. til Baltimore.  
 m.s. *Peru*, Hansen, afg. Shanghai 11.6. til Kobe.  
 s.s. *Phoenix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Carante 9.6.  
 s.s. *Polonia*, Christensen, afg. Punta Delgada 9.6. til Bermudas Øerne.  
 s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Boness 10.6.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 4.6.  
 s.s. *Rita*, Hav, København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Christensen, ank. Stugsund 9.6.  
 s.s. *Rosenborg*, Hansen, afg. Riga 9.6.  
 s.s. *Rota*, Gyhrs, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, København-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Rockall 4.6. paa Rejse til Baytown.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Danzig 10.6. til Aarhus.  
 s.s. *Seine*, Belec, afg. Riga 9.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Singapore 10.6. til Penang.  
 m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Singapore 6.6. paa Rejse til Hongkong.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Middelfart 11.6. til Vejle.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Cartagena 8.6.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 11. JUNI 1928

3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, ank. Langesund 5.6.  
 3/m. Sk. *Ørnen*, Jensen, ank. Egersund 2.6.  
 3/m. Sk. *Falken*, Rasmussen, ank. Luleå 9.6.  
 3/m. Sk. *Marie*, Andreasen, afg. Lübeck 2.6. til Luleå.  
 3/m. Sk. *Norden*, Olsen, ank. Kotka 4.6.  
 3/m. Sk. *Else*, Jensen, afg. Lübeck 10.6. til Wasa.  
 3/m. Sk. *Cathrine*, Jørgensen, afg. Höganäs 9.6. til Jacobstad.  
 3/m. Sk. *Jens Nielsen*, Nielsen, ank. Sundsvall 8.6.  
 m.s. *Willemoes*, Eriksen, afg. Thurø 5.6. til Kristinestad.  
 3/m. Sk. *Pallesen*, Jensen, afg. Lübeck 10.6. til Kotka.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**  
 Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder. Scott's og Watkins'  
**HELSINGFORS (Finland)**  
 Filialkontor HANGÖ

**Skibsredere, Skibsmæglere      Befragtning og Spedition**  
 Gennemgaaende Ruter til de vigtigste Havne paa Jorden

s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Harburg 9.6.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. København 10.6.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 9.6. til Aalborg.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Kalapaki 4.6.  
 s.s. *Steipner*, Dahm, København-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Swansea 8.6.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Reykjavik 11.6.  
 s.s. *Stal*, Moyell, afg. Tampico 9.6. til New York.  
 s.s. *Stegelborg*, Harming, ank. Kaolakh 7.6.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Montreal 4.6. til København.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. København 10.6.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Manchester 9.6.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Santiago 9.6.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Port Alfred 9.6.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Rutebart København-sønderjydske Stationer.

## T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, pass. Skagen 10.6.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Aabenraa 10.6.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 26.5.  
 s.s. *Texas*, Bencke, afg. Montreal 31.5. til København.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Reval 10.6.  
 s.s. *Tjaldur*, Kofoed, Stettin-København-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, i Dok i København siden 2.6.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. Hull 8.6. til Newcastle.  
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-København-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Bordeaux 11.6. til La Pallice.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. København 9.6. til Manchester.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 11.6. til Havre.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 9.6. til New York.  
 s.s. *Uraniensborg*, Hansen, ank. Barbados 8.6.

## V

s.s. *Vega*, afg. Philadelphia 8.6. til Sheet Harbour.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Rønne 11.6. til Gdynia.  
 s.s. *Venus*, ank. Nuevitas 11.6.  
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Horsens 9.6.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Cienfuegos 9.6.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Aabenraa 11.6. til Danzig.  
 s.s. *Vidar*, Poulsen, i Dok i Frederikshavn siden 2.6.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Hansen, ank. Riga 4.6.

## Y

s.s. *Ydun*, Petersen, København-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, Aarhus-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, afg. Helsingør 11.6.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Dungeness 31.5.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

Reparationer i Bristol Kanalen  
**MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED**  
 DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: **MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF**  
 Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

CARDIFF  
 BARRY  
 NEWPORT  
 AVONMOUTH

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

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

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORERS

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsrederers Protection Club

CAES DO SODRÉ, 8, **LISSABON** TELGR.: »KNUDSEN«

**PEDRO NIELSEN**

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: **PENIELSEN**. Coder: Watkins 1881  
 og Till, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Boe Code.

Telefoner { Grimsby No. 621  
 Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmægler, 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. Chamber,  
 Exchange Street . . . . . Sheffield

**JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.**

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. 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

**N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«**

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:  
 Sleepmaas Terwenakker. 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: THE MARITIME AGENCY, LTD.  
 Amaliegade 35, København. Telegr.-Adr. »NESEVO«.  
 Telf. Central 1504.

**J. ANDERSEN & CO.  
 CONTRACTORS**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN  
 TELEGRAPHICADD.: JACSONS

**STRANDVEJENS DAMPVASKERI  
 KØBENHAVN**

TELEF. STRAND 240

bedst og billigst.

Al Skibsvask afhentes overalt og leveres  
 med Dags Varsel.

**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

**DANSK RADIO**

AKTIESELSKAB

DRIFTSELSKAB FOR DEN  
 DANSKE HANDELSFLAADE

FABRIKATION OG INSTALLERING  
 AF RADIOSTATIONER

BB

Generalrepræsentant for Danmark for den  
 transatlantiske Telegrafforbindelse

VIA GØTEBOG RADIO

HURTIGST .: PAALIDELIGST

TELF. CENT. 7281 & 7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

Telf. Helrup 1619  
 Værkf. Dannisøe  
 Øbro 4188  
 Kirsteinsgade 7.

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning  
 og Rustbankning

Telefon  
 Kontor 8712  
 —  
 Amaliegade 41.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-  
 rensnings- & Rustbankningsmaskine**

**Brug** Kedelrengningsbriketten **RENZO**,  
 er syrefri og renser ufejlbarlig.

**Benyt** vore Specialolier:

H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af  
 Bundtanke, Kulkasser og Rendestene.

H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til  
 Paasmøring af Hoveddæk og Mel-  
 lemdæk.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER  
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLISKE KULAFSKRIMNINGSHAVNE  
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE  
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAENTER  
FLYDENDE BRÆNDESEL

## LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

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

## AADNESEN & DAHL

LIMITED  
FILIALEK:  
NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT  
TELEGRAM-ADR.: "DAHL"  
CARDIFF

SKIBSMÆGLERE &  
KULEKSPORTØRER

BUNKERKUL I  
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

## KELVINATOR

ELEKTRISK  
AUTOMATISKE  
KØLEANLÆG

SPECIELLE KONSTRUKTIONER  
TIL BRUG I SKIBE

## HELWEG-LARSEN

ELEKTROINGENIØR, M. I. F.

GL. KONGEVEJ 23

TELF. CENTRAL: 6229 - 6248 - 6249

## KIEL-KANAL (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. RALTIC CODE.

AGENTS: THE MARITIME AGENCY LTD.  
AMALIEGADE 35, COPENHAGEN.

## THE CARDIFF CHANNEL DRY DOCKS & PONTOON CO., Ltd.

Telegr. Adr.: CHANNEL Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i  
**CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS**  
 Skibe, der doksettes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er frit for wet-Dock Afgifter  
 hvis de læster i nogen anden Havn.  
 Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

**TH. IBSEN**  
 AUT. FORHYRINGSAGENT  
 NYHAVN 35

\*  
 TELEFON 237  
 PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

**P. POULSEN**  
 AUT. FORHYRINGSAGENT  
 TOLDBODGADE 9

\*  
 TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

BRUG  KUN  
**Hempels** Skibsfarver  
 INDENBORDS UDENBORDS

**IVER C. WEILBACH & CO**  
 PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30 KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027  
 Grundlagt 1744



Telegr.:  
 Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

## AKTIESELSKABET HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFT

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

**2 TØRDOKKER**

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

**PATENT-OPHALINGSBEDDING**

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

**KAY DYHR**

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lasefarver etc.  
 fra Th. Höeg

HAMBURG

A/S DAMPSKIBSELSKABET

**"PACIFIC"**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

## PENSIONS-FORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

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.

## DANSKE REDERES ULYKKES-FORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 33

\*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

\*

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269, STATSTELEFON 21

A/S **SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

AF 1926.

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

DIREKTØR: HANS GADE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 26

FREDAG 22. JUNI 1928

35. AARG

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

### AALBORG-NØRRESUNDBY IGEN

I Anledning af vor Artikel angaaende Aalborg og Nørresundby's Sammenslutning som een Havn med Hensyn til Beregning af Skibsafgiften, oplyser den ansete Nørresundby Skibsmægler, Hr. A. C. Bach, at der forud for denne Ændring, er fremkommen en yderligere Moderation for Skibe, der losses Partladninger i nævnte Byer, idet Departementet for Told- og Forbrugsafgifters Skrivelse af 31/5 d. A. fastsætter: »at Skibe fra Amerika, Asien Australien og Afrika samt Skibe fra Sortehavet betaler, naar de losses Ladning af ensartet Beskaffenhed eller Ladning bestaaende af Korn og Foderstoffer eller Kul og Koks eller foranførte Ladninger i Forbindelse med Bomuld, Tobak, Mel, Træ og Frugter kun Skibsafgift for Indgaaende med et Tillæg af 20 Øre pr. losset Vægtton. Dette Tillæg maa dog i intet Tilfælde udgøre mere end fuld Skibsafgift for Udgaaende.«

Ved ensartede Ladninger forstaas f. Eks. forsk. Slags Frø til Oliepresning, forsk. Arter Gødningsstoffer, Olier og Foderstoffer.

Idet jeg kun hermed vil henvise til, at andre Skibe end disse, som anløber baade Aalborg og Nørresundby, har Moderation ved Anløb af nævnte Havne, skulde det glæde mig, skriver Hr. Bach, om det ærede Blad vil optage denne Ændring i næste Nummer.

Aalborg-Nørresundby er ikke ene om at have gennemført denne Ændring. I Aarets Løb har et mindre Antal af de større Provinshavne opnaaet samme Tilladelse. Det er ingen Hemmelighed, men det er heller ikke noget af en Reform. Læg vel Mærke til, at Moderationen gælder kun den **oversøiske** Skibsfart. Skibe fra europæiske Havne, og de af de fleste, kommer ikke ind under Moderationen. Det er selvfølgelig storartet, at Kulladninger fra Afrika og Australien eller Asien og Amerika nyder godt af Moderationen — men det vilde gavne baade Skibsfarten og de danske Kulforbrugere adskilligt mere, om denne Moderation gjaldt Kul, der kom fra England, Tyskland eller Polen, da vi som bekendt ikke faar Kul fra andre Verdensdele end Evropa. Og det er fuldkommen meningsløst, at en Baad, der kommer med Oliekager fra Marseilles, skal betale fuld Skibsafgift baade ud og ind, mens den Ladning, der kommer fra Nordafrika nyder godt af Moderationen.

Hr. Bachs elskværdige Brev har fremtvunget disse uvenlige Kommentarer, som vi hidtil har tilbageholdt, fordi det staar os klart, at Trafikministeriet er i en vanskelig Stilling i denne Sag. Denne vanskelige Stilling skyldes selvfølgelig Ministeriets ganske uforvarlige Fornyelse i 1925 af de meningsløst opskruede Havneafgifter for en ny Fem-Aars-Periode. Det var intet mindre end en Skandale. Og nu henviser Sammenslutningen af Provinshavne bestandig Ministeriet til denne ministerielle Approbation af 1925 og lægger derved bestandig Hindringer i Vejen for en rationel Nedsættelse af Havneafgifterne. Derfor har vi hidtil maattet nøjes med Kompromisser og halve

Reformer som denne Moderation for oversøiske Partsladninger, Skibsmægler Bach henleder Opmærksomheden paa.

Aalborg-Nørresundby og andre Havne maa ogsaa være klare over, at disse halve Reformer hverken tilfredsstiller den danske eller den udenlandske Skibsfart — med Undtagelse af Kulskebsrederne fra Australien, Asien, Afrika og Amerika.

### STREJKEN I FINLAND

Takket være de fortræffelige Cirkulærer, som d'Herrer Fester & Andersen lader udarbejde over Strejkens Forløb i samtlige finske Havne, har det været lettere at danne sig et Overblik over Situationen i Finland end over nogen tidligere Landsstrejke, der har afficeret den internationale Skibsfart.

Der er naturligvis enkelte Havne, hvor Forholdene ikke er saa gode, men i det store og hele kan det siges, at Strejken som lokalt finsk Fænomen foreløbig er brudt. De Strejkende vender tilbage til deres Arbejde i flere Byer, og der synes næsten alle Vegne Overflod af frivillig Arbejdskraft. Og de finske Myndigheder taaler selvfølgelig ikke, at de finske Samfundshjælpere forulempes af de bolshevistiske Elementer. Sandsynligvis er det Bevidstheden herom, der har forhindret alvorlige Sammenstød.

Hvorvidt Strejken vil antage andre Former eller igen blusse op i Finland afhænger vel i nogen Grad, eller i allerhøjeste Grad af, hvorledes en Blokade af finsk Skibsfart i udenlandske Havne vil arte sig. Heldigvis har de skandinaviske Arbejdsgiverforeninger tilsyneladende besluttet sig til ikke at ville tolerere en saadan Blokade. Og denne Beslutning har givet Arbejderførerne, inklusive vor eksplosive Hr. Lyngsie, noget at tænke og tygge paa. Det skulde slet ikke undre os, om den Blokade gik i sin Mor eller Hr. Lyngsies igen.

Ganske vist er der Tegn paa den internationale Himmel, der egentlig ikke varsler Fred. Ogsaa i Antwerpen er der udbrudt Havnestrejke, og ogsaa der sættes den i Forbindelse med bolshevistisk Agitation. Lignende Agitation var i Gang i Hamburg, men blev standset i Opløbet, og der bliver ogsaa agiteret bravt i visse franske Havne. Men udover Skandinavien har man dog endnu ikke gjort Skridt til at skabe Sympatistrejke og Blokade af finske Skibe. Foretages de Skridt ikke, bliver den skandinaviske Blokade kun en meget kortvarig, men for de sympatistrejkende meget kostbar Forlystelse.

### BUREAU VERITAS

Den 26. Juni festligholdes i Paris Skibsklassificeringselskab Bureau Veritas 100 Aars Bestaaen. Bureau Veritas oprettedes den 1. Juli 1828 i Antwerpen under Navnet »Bureau de Renseignement pour les Assurances Maritime«, men antog allerede 1829 Navnet Bureau Veritas. I 1832 flyttedes Hovedsædet til Paris som Følge af Antwerpens Bombardement.

De Oplysninger, som udsendtes af Bureau Veritas, bestod til en Begyndelse af 2 Publikationer: den første benævnet »Vade mecum« for Bureau Veritas' Abonnenter, indeholdende Oplysninger om Vind, Strøm, Havneforhold og henledte Opmærksomheden paa Farer og Vanskeligheder i alle Havne Verden over, den anden, som udkom i 1829 under Titlen Register Veritas og siden er udkommen hvert Aar, angav efter hvert Skibs Navn en Klasse, som udtrykte den Grad af Tillid Skibet fortjente. Foruden Klassen angav Registret en Del nyttige Oplysninger f. Eks. Alder, Tonnage, Rigning, Dimensioner etc.

Foruden de ovennævnte Publikationer udgav Bureau Veritas »Regler for Bygning og Klassificering af Træskibe (fra 1851). Reglement for Bygning og Klassificering af Jernskibe (fra 1856). Regler for Bygning af Maskineri og Kedler (fra 1857). Regler for Bygning og Klassificering af Composit Skibe (fra 1865). Desuden Regler for Bygning og Klassificering af Special Fartøjer, f. Eks. for lukkede Farvande-Floder etc., Trawlers, Sandpumpere, Skibe indrettede til at føre løs Petroleum i Lastrum etc., endvidere for Yachts etc etc. I 1907 udgav Bureau Veritas Regler for Lastelinie, hvilke Regler er anerkendte i alle Lande.

Det omhyggelige Valg af kvalificerede Experter til at foretage Inspektionen af Skibe førte til en hurtig Udvikling af Bureau Veritas som internationalt Klassificeringsselskab.

I alle Lande og alle vigtige Havne er Bureau Veritas repræsenteret af Inspektører og Experter, som fører Udvikling af Bureau Veritas som internationalt Klassificerede i Bureauet.

I Danmark indførtes Bureau Veritas i 1832—36 af den kendte Assurandør Ed. J. Hvidt (Forretningsfører for De Private Assurandører) som var Leder indtil 1857. Herefter har Lederne af Bureau Veritas været: Kaptajn H. Schierbeck 1857—76, Kommandør J. Jespersen 1876—1900, Skibskonstruktør H. C. N. Olsen 1900—1916 og Ingeniør G. Scherffenberg fra 1916.

Foruden i København er i de vigtigste Havnebyer ansat dygtige Experter til at føre Tilsyn med Bygning og Vedligeholdelse af Skibe.

Det intime Samarbejde mellem Assurandørerne og Bureau Veritas fortsattes efter at Ed. J. Hvidt havde trukket sig tilbage fra Ledelsen, idet alle de følgende Ledere og Experter ved Bureau Veritas i København ligeledes var ansatte hos de 4 gamle københavnske Sø-Assurance Selskaber. Dette Samarbejde ophørte i 1914.

Bureau Veritas' Erfaringer har ved forskellige Lejligheder været til Nytte for Staten, saaledes danner

Bureau Veritas Fribords-Regler Basis for den danske Lastelinie, adskillige Skibe tilhørende Statens forskellige Grene har gennem Aarene været byggede til Bureau Veritas Klasse saaledes f. Eks. Færger, Grønlands Skibe, Fiskeri Inspektionens Vandbygningsmateriale etc. og i Aarenes Løb har de fleste danske Redere haft Skibe klassificerede i Bureau Veritas.

Det kan maaske have Interesse at nævne, at i 1868 ca. 1800 Træ Sejlskibe med en Tonnage af ca. 210,000 Gross Tons var klassificeret i Bureau Veritas i Danmark.

Paa Grund af den almindelige Nedgang af Sejlskibes Antal var i 1914 kun 361 Træ Sejlskibe klassificeret i Bureau Veritas, men Tilgangen af Jern- og Staalskibe har bevirket, at Tonnagen stadig har været stigende. I 1914 var der c. 325,000 Tons og 191,000 HK og i 1926 372,000 Tons med 226,000 HK.

I 1919 byggedes i Danmark det største Antal Skibe — 67 og i 1921 den største Tonnage, nemlig ca. 36,000 Brutto Tons fordelt paa 30 Skibe. Ialt er i Danmark bygget 430 Staalskibe paa ca. 400,000 Brutto Tons og fra 1878 — 736 Træskibe paa ca. 110,000 Brutto Tons til Bureau Veritas Klasse.

### DANSK SKIBSBYGNING

**S**ocialdemokraten benyttede forleden det meste af en Spalte til at fortælle sine stakkels Læsere, at Dansk Skibsbygning ikke kunde konkurrere med Udlandets, og at dette var den umulige Ledelses Skyld. De fleste af *Socialdemokratens* Læsere ser næppe andre Blade end det uvidende Parti-Organ. Vore Sømænd og Skibsbyggere er imidlertid intelligente Folk og følger godt med, og det var i Grunden interessant at vide, hvorledes perfidt Vaas som den nævnte Artikel modtages i de Kredse. I Modsætning til deres »eget Blad«s Redaktion er de jo ikke uvidende om, at Danmark som Skibsbygningsland er af Verdens førende. Vor Lidenhed til Trods er Danmark Nummer fem paa Skibsbygnings-Området — vi overgaa kun af Englænderne, Tyskerne, Italienerne og Fransk-mændene. Altsaa kvantitativt. Kvalitativt er vi udenfor Konkurrence.

Og Danmark bygger forholdsvis mere Tonnage for den udenlandske Skibsfart end nogen anden Skibsbygnings-Nation i Verden. Saa Ledelsen af vore Værfter maa ikke være saa helt tosset endda, navnlig naar vi tager i Betragtning, at de danske Værfts-Lønninger er højere end i noget andet Land i Europa.



### RUSSISKE DAMPSKIBSRUTER

**D**et meddeles, at den russiske Sovtorgflot (Sovjets Handels-Skibsfartsselskab) i Sæsonen 1928 vil opretholde 15 regulære Dampskibslinier til fremmede Havne. Leningrad-London Ruten faar ugentlig Betjening ved tre Passager- og Fragtbaade, der er udstyret med Kølerum, medens to Skibe af samme Type vil opretholde en ugentlig Forbindelse mellem Leningrad og Hamburg. Der vil blive 14-Dages Forbindelse mellem Leningrad og Stockholm, og paa Ruten Leningrad-Hamburg-Liverpool-Sortehavet vil der blive indsat 8 Dampere i en 14-Dages Forbindelse. Leningrad-Havre-Dunkerque en Gang hver 14. Dag, Odessa-Alexandria en Gang om Ugen, Odessa-Marseille en Gang om Ugen, Batum-Konstantinopel en Gang hver 14. Dag, Rostov-Piræus som paakrævet, Odessa-Jeddo ligeledes, Odessa-Vladivostock en Gang hver anden Maaned, Vladivostock-Shanghai hver 14. Dag, Vladivostock-Korea-Kina 10 Rejser i Løbet af Sæsonen, Vladivostock-Kobe-Odessa 17 Rejser og Vladivostock-Canton to Rejser.

### POLSKE KUL OVER GDYNIA

**I** Maj Maaned er der ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik eksporteret 148,162 Tons Kul fra Gdynias Havn mod 129,932.5 Tons i April Maaned.

Udførselen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Belgien .....	5,592.5
Algier .....	4,600.0
Danmark .....	13,037.5
Finland .....	42,867.5
Frankrig .....	3,105.0
Letland .....	8,437.5
Norge .....	12,767.5
Sverige .....	57,754.5
	148,162.0

Det vil bemærkes, at Udførselen til Finland andrager 42,867.5 T., medens Udførselen til dette Land i April Maaned androg 8,007.5 T.

## STEVEDORE-TAKSTER I NORRLAND

Norrlands Stufvareförbund meddeler at det endnu ikke har været muligt at faa sluttet en ny Overenskomst med Arbejderne i de norrlandske Havne, hvor Overenskomsten blev opsagt i Fjor Efteraar. Paa Grund af principielle Meningsforskelligheder er det ikke udelukket, at der ikke i denne Sæson vil være nogen Overenskomst gældende for følgende Lastpladser og Distrikter: Skutskär, Gävle, Norrsundet, Söderhamn, Iggesund, Ångermanelfven, Holmsund og Piteå. Skönt der saaledes er nogen Usikkerhed, hvad disse Havne angaar, haaber man dog, at der ikke skal indtræde større Forstyrrelser af Arbejdsfreden, samt at der ikke ved en eventuel Overenskomst sker Forandringer af Betydning med Hensyn til Akkordpriser eller andre Arbejdsvilkår.

Sidste Aars Takster gælder saaledes indtil videre stort set uforandrede. Dog er der fra den 15. Maj indført følgende Ændringer:

*Söderhamn Distrikt:* Taksten pr. Standard reduceres med 10 Øre. Taksten pr. Ton med 5 Øre.

*Sundsvall Distrikt:* Taksten pr. Ton reduceres ved Losning af Kul med 7 Øre, ved alle andre Ton-Varer med 2 Øre.

*Ångermanelfvens Distrikt:* Taksten pr. Ton nedsættes med 3 Øre.

*O. E. Sikström, Sikkäs:* Taksten pr. Standard forhøjes med 5 Øre. Prisen pr. Ton med 2 Øre.

*Betalingen for Ulykkesforsikring* nedsættes for *Söderhamn* Distrikt samt for *Gust. Byström*, Norrbyn, med  $\frac{1}{2}$  pCt. til  $2\frac{1}{2}$  resp. 3 pCt.

*Lampelejen* nedsættes paa alle Pladser saaledes: For den første Time hver Dag debiteres pr. Lampe Kr. 1,50, for anden Time Kr. 0,75 samt fra og med tredje Time Kr. 0,40 pr. Time. Ved Leje af Lamper for længere Tid end 6 Dage ydes der en Rabat af 20 pCt.

*Transportudgifter:* Ekstra-Tillæget til Transportbetalingen ved Overtid bortfalder i Ångermanelfven og Holmsund. I Söderhamn Distrikt har man nedsat et Par Jernbanetransporttakster, medens to Baadtransporter har maattet forhøjes.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, 19. Juni 1928.

Den i de sidste Uger stedfundne Reduktion i Antallet af oplagte Skibe, der paa det nærmeste har bragt samtlige oplagte Trampbaade i Fart igen, kunde tyde paa en tilsvarende Bedring i Fragtmarkedet. Dette er forsaavidt rigtigt, naar ses hen til Beskæftigelsesgraden, men desværre ikke, naar Talen er om Fragtraterne. Disse er — som Helhed — endnu paa et alt for lavt Stade, men Rederne ser alligevel deres Fordel ved at bringe Skibene i Fart igen fremfor at ligge stille i Maaneder, hvilket sidste jo ogsaa er ganske naturstridigt. Dels koster det direkte og navnlig indirekte mange Penge at lade navnlig et moderne og kostbart Skib ligge uvirksomt hen, men ydermere forringes Materiellet mere ved Stilleliggen end ved Brug i selv den haardeste »Trade«. Forhaabentlig udvikler Forholdene sig saaledes, at de igen i Fart satte Skibe kan forblive under Damp og vi saaledes forskaanes for mere i Aar at se Nord- og Sydhavnen opfyldt af og Langeliniemolen garneret med Oplæggere.

## TRÆLASTMARKEDET

Om end der kun er lidet godt at sige om dette for den skandinaviske Skibsfart saa betydningsfulde Marked, er det dog det samme, der beskæftiger Broderparten af de igen i Fart værende Skibe.

Strejken i Finland fortsættes og til stor Skade for alle Parter. Mange havde vistnok ventet, at den kun var blevet kortvarig for en Del af den Grund, at Afskiberne vilde vise sig særligt interesserede i en hurtig Bilæggelse af Konflikten, da de under den langvarige svenske Lockout havde profiteret af samme ved forøgede Salg til stigende Priser, og vel kun ugerne saa saadanne Kontrakter annulleret. Det synes imidlertid som om denne Optimisme har været uberettiget; i hvert Fald er der endnu intet Tegn til en snarlig Løsning paa Striden, og omend Arbejdet paa mange Pladser i større eller mindre Omfang opretholdes ved uorganiserede Folk, saa er Forholdene gennemgaaende yderst utilfredsstillende, og de Fragtforbedringer, der hidtil er opnaaet, dækker langt fra Tabet ved den langsommere Ekspedition og de uvægerligt forringede Indtagender, der opnaas.

De svenske Befragtere ventede som Følge af Strejken i Finland lavere Rater fra Sverige, men dette er saa meget mere urimeligt som de forlængede Ophold i Finland indirekte skaber en vis Tonnagemangel fra Sverige, eller i hvert Fald reducerer den derfra ellers disponible Tonnagemængde.

Af Ugens forskellige Afslutninger anføres: Gefle/Söderhamn-Umeå/Dunkerque, 775 stds. DBB, ult. Juni, 39/-. Umeå/Dunkerque, 750 stds. DBB, 30/6 38/6d. Trångsund/Dunkerque, 630 stds. DBB, 1/5 Juli, 38/6d. HERNÖSAND/TAYPORT, 325 stds. DB, 40/-. Sundsvall/Cardiff, 500 stds. DBB, August, 50/-. Sundsvall/Ghent, 850 stds. Baad for Props, 37/6d. pr. Favne. Skellefteå og Umeå/Antwerpen, 600 stds. DBB, 39/-. Nordfinland/Cardiff, 2200 Favne Props, 40/-.

Fra Hvidehavet og Canada slutes atter en Del Baade, men til uforandrede Rater.

## KUL, KOKS ETC.

Navnlig Forholdene i Østersøen har bevirket en formindsket Tilgang af Tonnage for Kul, og den sidst konstaterede Fasthed i Raterne for alle Destinationer er derfor vedvarende, men de opnaaede Forbedringer er endnu for ringe til at kunne gøre sig føleligt gældende. Ekspeditionerne i Danzig er vedblivende elendige, idet der maa regnes med 4—5 Dages Ventetid.

Af Ugens Afslutninger anføres: Tyne/Horsens, 2500 Tons Kul,  $5\frac{1}{2}$ d, 500 Losning. Tyne/Aalborg, 3500 Tons Kul, 4/9d, 600 Losning. Tyne/København, 1650 Tons Koks, 7/3d, Tyne/Helsingfors, 2500 Tons Kul, 5/6d, garanteret Losning, og der er næppe Tvivl om, at disse Rater yderligere kan forbedres.

## MIDDELHAVET

Udover en betydelig forøget Forretning i Oreladninger, hvilket skyldes Strejken i de svenske Malmgruber, bød saavel Middell- som Sortehavet kun paa ringe Beskæftigelse og til lige saa daarligere Rater.

Sortehavet tog en enkelt 5000 Tonner til uforandrede Rater, d. v. s.: 10/6d 11/- 12/- for henholdsvis, Continentet, U.K. og Skandinavien, primo Juli.

Kul udgaaende blev udbudt i mere rigeligt Maal, og Raterne er afgjort fastere.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Montreal blev Ugens »primus motor« med forøget Aktivitet til forbedrede Rater. Mindre Baade opnaar nu 12 cents til Antwerpen/Rotterdam mod sidst  $10\frac{1}{2}$ —11 cents, men det er dog navnlig prompte Baade, der er i Kurs. Prompt 4500 Tonner har saaledes opnaaet  $13\frac{1}{2}$  cents til Hamburg direkte. Meget tyder paa en stigende Aktivitet i dette Marked, og det er derfor saa meget mere besynderligt, at et Par Redere (italienske) har fundet det formaalstjenligt allerede nu at dække sig for saa sen Annullering som 25/10 og 15/11



## KOPPEPIDEMIEN I ENGLAND

Der fremkom for nogen Tid siden i den engelske Presse Meddelelse om, at der var udbrudt en alvorlig Koppeepidemi i London, og at denne Sygdom i det hele taget var i Tiltagende i Storbritannien.

I den Anledning har The International Shipping Conference henvendt sig til det britiske Sundhedsministerium for at faa at vide, hvorledes Situationen er. I Følge de paa denne Maade indhentede Oplysninger har der i adskillige Aar været en Del Koppetilfælde i England, dog i en meget mild Form. De første tre Maaener i Aar viste imidlertid en afgjort Nedgang sammenlignet med samme Periode i Fjor, og man haaber, at Epidemien nu har kulmineret.

De fleste af de forefaldne Tilfælde har haft en saa mild Karakter, at mange af Patienterne har erklæret, at de hellere vilde have Sygdommen i denne lette Form end lide under de Ubehageligheder, Vaccinationen kan

medføre, og Dødeligheden har været saa ringe, at man næsten kan se bort fra den. Hvis Sygdommen havde været af en alvorligere Karakter, vilde det have været lettere for de britiske Sundhedsautoriteter at faa den under Kontrol, men selvfølgelig har de gjort alt, hvad der var muligt, for at hindre at Sygdommen bredte sig, derunder øjeblikkelig Isolation af Patienterne i Hospitaler og fornøden Desinfektion, ligesom man tilbyder de Syges Omgivelser Vaccination og holder dem under Observation, indtil Inkubationstiden er udløbet. En nylig stedfunden Vaccination yder fuldkommen Sikkerhed, og det er klart, at Besætningerne paa fremmede Skibe i britiske Havne praktisk taget ikke løber nogen Risiko for Smitte.

Der er derfor ingen som helst Grund for udenlandske Redere, hvis Skibe gaar i Fart paa England, til at nære nogen Ængstelse.

## DØDSFALD

Skibsmægler W. Tornøe, Nykøbing F., afgik forleden S ved Døden i en Alder af 87 Aar. Den Afdøde, som var født i Kerteminde, var en meget anset og afholdt Mand, der ved Energi og Dygtighed oparbejdede sig en stor og omfattende Virksomhed. I en Række Aar drev han Kreatureksport til Newcastle, og for ca. 30 Aar siden grundlagde han i Nykøbing F. Skibsmæglerfirmaet Marquardt & Tornøe, der arbejdedes op til et betydeligt Omfang. Skibsmægler Tornøe tog ogsaa meget aktivt Del i det offentlige Liv, var i en Aarrække Medlem af Nykøbing Byraad og Havneudvalg og Statens Tilsynsførende med Motor- og Dampdrift. Da han paa Grund af Alder trak sig tilbage, blev han udnævnt til Ridder af Dannebrog.

## EN »KENDTMAND« SAG

Landsretten behandlede i Mandags en Sag mod Fisker Christian Karl Petersen, Korsør, der af Statsadvokaten er sat under Tiltale for den 3. Oktober at have ført den græske Dampet »Mentor« fra Korsør til Aabenraa som »Kendtmand«. Ved Retten i Korsør var han idømt en Bøde paa 62 Kr. og endvidere skulde han udrede en Erstatning paa Kr. 436,50 til Lødsernes Pensionskasse. Han appellerede til Landsretten, fordi han ikke mente at have gjort sig skyldig i noget ulovligt. Hans Forsvarer, Overretssagfører Oluf Bay, paastod under Domsafhandlingen pure Fri-

findelse, medens Anklagemyndighedens Repræsentant, Fuldmægtig Finsen, procederede til Skærpelse.

Landsretten stadfæstede Underrettens Dom.

## SKIBSFARTEN PAA ST. THOMAS

Nedenfor anføres Antallet og Brutto-Tonnagen (Skibe under 100 Tons udeladt) af Damp- og Motorskibe, der i 1927 anløb St. Thomas for Losning og Lastning eller for Bunkring af Kul eller Olie etc. specificeret i Henhold til Nationalitet, idet de tilsvarende Tal for 1926 anføres til Sammenligning.

Nationalitet	1926		1927	
	Antal	Br. T.	Antal	Br. T.
De Forenede Stater	146	401,578	161	435,990
England	142	648,420	167	698,080
Danmark	19	105,169	28	141,259
Tyskland	26	164,939	59	411,646
Norge	19	59,779	20	38,659
Dominikanske Republik	10	3,116	5	1,784
Jugoslavien	5	21,439	20	103,748
Sverige	1	5,029	3	17,176
Holland	22	126,110	21	110,349
Italien	8	48,710	14	81,312
Belgien	5	26,468		
Frankrig	4	13,089		
Panama	2	39,164		
Grækenland	3	13,823	1	3,536
Finland			1	3,939
Japan			1	5,859
Portugal			1	4,765
Spanien			2	9,055
Total	412	1,676,833	504	2,067,157

(Fragtmarkedet fortsat: .

til henholdsvis kun 16 og 16¼ cents til Middelhavet, begge 7000 Tonnere, eller kun ¾—1 Cents mere, end der betales for prompte Ladninger. Sidste Aar ved omtrent samme Tid — da Raten pr. prompt var endog lidt lavere end nu — foruddiskonterede enkelte Redere ogsaa Markedet pr. Slutningen af Sæsonen, men rigtignok til ca. 19 Cents til Middelhavet pr. November.

Nothorn Range, Gulfen og Cuba bød kun paa meget faa Ladninger, hvorimod Nord Pacific tog flere Baade til de sidst betalte lave Rater.

Kul over fra denne Side udbydes til samme lave Rater som sidst, d. v. s.: 3000/4000 Tons Tyne/New Foundland, 6/9d, 500 Tons fri Losning prompt. 3000 Tons Scotland/Nothorn Range, 7/- 1000 Tons fri Losning, prompt o. s. v.

## SYDAMERIKA

Bedringen i det hjemgaaende sydamerikanske Marked fortsattes i Ugens første Halvdel, men — som saa ofte før — gjorde et forøget Udbud af ballastgaaende Baade sig snart ufordelagtigt gældende, og Raten — der en Overgang var oppe i 22/6d for handy size Baad fra Up River til U.K.Cont. for saavel prompte som

Juli og August Tonnage er nu 1/- à 1/6d lavere. En fortsat og forøget Eksport fra Montreal vil dog forhaabentlig virke fordelagtigt regulerende paa det sydamerikanske Marked.

Kul udgaaende er lige daarligt, og bl. a. sluttedes 6500 Tonner: Wales/Buenos Aires til 10/3d, og større Baade er i det hele taget vanskeligere at anbringe i Øjeblikket. Selv Befragterne venter — skrives der til os — »a slight improvement« i de udgaaende Rater, som ogsaa kun rimeligt er.

## ØSTEN

Australien bød kun paa ringe Beskæftigelse medens derimod Sydafrika atter tog en Del Baade pr. Juli og August til sidste Uges Rater à ca. 22/6d Cape Town — Durban Range/U.K.Cont., og en enkelt 7000 Tonner for saa sen Annullering som 10. Oktober til 22/- med 2/- ekstra for Skandinavien, Basis 1 Havn.

Vladivostock betalte for flere 5000/6000 Tons Partier som sidst 28/6d til Hamburg, Juni.

## TIME-CHARTER

er uforandret.

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## HEMMELIGHEDEN VED FREMGANG

Det er selvindlysende, at man maa købe, hvis man vil sælge. I international Handel kan indførte Varer kun betales ved tilsvarende Værdi i Varer eller i ydede Tjenester. Penge er kun et Byttemiddel. Denne simple økonomiske Sandhed synes man i de fleste Lande i udstrakt Grad at lade ude af Betragtning.

I denne Henseende lider alle vore maritime Erhverv, Skibsfart, Skibsbygning, Maskinvæsen og Søforsikring, haardt, og Udviklingen ikke alene af den internationale Handel, men ogsaa af Handelen indenfor de enkelte Dele af det britiske Rige, i hvilken vi er vitalt interesserede, hindres alvorligt. I Aarsrapporten fra Chamber of Shipping for dette Aar fandtes der et betydningsfuldt Afsnit om dette Spørgsmaal.

Det er undertiden blevet fremført, at de, der udtaler sig for en Reduktion af Hindringerne for Handelen i Europa, handler imod det britiske Riges Interesser. Næsten Halvdelen af Storbritanniens Handel foregaar allerede med Rigets enkelte Dele. The British Empire Development Conference har nylig henledt Opmærksomheden paa de ikke selvstyrende Koloniers uhyre virksomme Hjelpekilder. I Virkeligheden hæmmer Europas Handelshindringer ikke blot Europas Handel, men ogsaa Storbritanniens og det britiske Riges, og hvis de blev fjernede, vilde det hjælpe hele Verden. Ydermere arbejdede de britiske Delegerede paa den økonomiske Konference i stadig Forstaaelse med de Delegerede fra Dominions og gjorde det klart, at Storbritannien ikke vilde indlade sig paa noget, der kunde hæmme dets Rigshandlinger.

## Krigens Indflydelse

Jeg tror, at det er den simple Sandhed, at der i Øjeblikket er flere Hindringer for Handelen i Europa end nogensinde før.

Hvad er Grunden hertil? Jeg tror, at det delvis skyldes de Vanskeligheder og Tab, der blev lidt under Krigen, da Forsyningerne ad Søvejen i stor Udstrækning blev afskaaret. Det er en Følge af Krigens Indgreb i Søhandelen. Det er maaske derfor ikke helt unaturligt, at Nationerne skulde ønske at blive selvforsynende og uafhængige. Men dette er efter min Mening en kortsynet Politik og uforenelig med venskabelig Høflighed mellem Nationerne og Udviklingen af vor fælles Civilisation. Der er imidlertid andre Grunde. Økonomisk set forarmede Krigen Sejrherrerne og ruinerede de Overvundne. Den efterlod Europa i en yderst vanskelig og alvorlig økonomisk og finansiel Situation. De voldsomme Svingninger paa Børserne gjorde international Handel næsten umulig.

Den Periode af hastigt og stærkt svingende Kurser synes næsten at være overstaaet, og man er naaet til noget, der nærmer sig Stabilisering. Jeg tror, at det er berettiget at sige, at jævnsides med denne Usikkerhed paa Børserne søgte Toldtarifferne at følge Kursernes Vekslen. Denne Kombination af Børs-svingninger og hastigt stigende Tariffer har været ødelæggende for Europas og Verdens Handel.

Lad os aabent indrømme, at den fuldkomne Afskaffelse af Toldtariffer sandsynligvis ligger udenfor de øjeblikkelige Muligheders Grænse. Det vilde, hvis den blev gennemført for tidligt, kolliderer med mange Landes finansielle Forpligtelser, og det maa indrømmes, at den offentlige Mening endnu ikke er moden til en saadan drastisk Forandring. Men der kan sikkert gøres noget straks for at bringe en Lettelse i den nuværende beklagelige Situation, og The International Shipping Conference kan, mener jeg, yde et værdifuldt Bidrag. Den kan hjælpe til at skabe den rig-

tige Atmosfære, i hvilken Samarbejde kan opmuntres og udvikles. Den kan gøre meget til at hæmme den rene Nationalismes Vækst og til at opdrage Demokratiet til Økonomiens og den sociale Tjenestes simple Sandhed.

## Den større Patriotisme

Det gælder nu om at frembringe Patrioter, men Patrioter der samtidig er Verdensborgere. Disse to Ting er ikke uforenelige. Det er i Virkeligheden den eneste Patriotisme, der er noget værd, thi den alene kan sikre Verdens Stabilitet. Vi er Verdensborgere, hvad enten vi er klare derover eller ej. Der kan ikke være nogen »stolt Isolation« for et Medlem af Menneskeslægten. Hvis der er Anarki og Sygdom i Central-Europa eller Misregering i Rusland eller i Sydamerika, vil selv de fjerneste Dele af Verden til Slutning føle Virkningen. Det er en simpel økonomisk Sandhed, der indrømmes af alle tænkende Mennesker.

Internationalt Samarbejde, det frie uhindrede Bytte af Varer mellem Landene til gensidig Fordel er ikke blot en god Forretning, men det er Vejen til at fremme Forstaaelse og undgaa internationale Gnidninger.

Det er ad disse Veje, Europa maa gaa, hvis det skal genvinde sin tidligere Velstand, kappes med det af Amerika satte vidunderlige Eksempel og til Slutning danne »Europas Forenede Stater«. Det er ikke nogen tom Drøm. En gensidig Forstaaelse i international Økonomi og Forretnings-Problemer er den sikreste Garanti for en voksende Handel og for en Gennemførelse af den højere Levestandard og Komfort, der med Rette er det moderne Demokratis berettigede Maal.

## Haabefulde Tegn

Tillid til Fremtiden er nødvendig, for at Handelen atter skal kunne vinde fremad, og der er Tegn til, at Tilliden er ved at vende tilbage, langsomt maaske, men ikke desto mindre sikkert. Den økonomiske Konference i Genève og de forskellige Handelsoverenskomster, der er blevet afsluttet, peger alt mod en vidt spredt Bevægelse med mægtige og langt rækkende Muligheder. Der er en ny Aand i Europa. I Amerika er der stadig flere og flere, der er klare over, at dette store Land, skønt det er sig selv nok, ikke med Ligegyldighed kan se paa, hvad der sker med Resten af Verden, hvilket alt er slaaende Tegn paa en virkelig Forandring i Udsigterne.

Der er ganske vist nogle foruroligere Tegn paa en voksende Nationalisme nogle Steder, et Forsøg paa at blive uafhængig af den øvrige Verden, en Udelukkelses Politik, der en ensbetydende med en Politik, som fører til økonomisk Isolation. Dette er, maa vi haabe, kun en forbigaaende Fase, der vil forsvinde som Følge af dens egen Indholdsløshed. Alt i alt mener jeg, at Samarbejdet er i Færd med at indtage Modsætningernes Plads blandt Europas Folk.

Sir William Noble i *The Scandinavian Shipping Gazette*

## »FAIRPLAY« S PESSIMISME

To the Editor of »Fairplay«

Mon De egentlig har nogen Anelse om den Atmosfære af Pessimisme, der i de sidste fem Aar har været fremherskende i Deres »Look-out Man« Spalter. Uge efter Uge har der i hele den Periode ikke været ét Lyspunkt, og som Følge heraf er en af Deres Læsere, den der skriver dette, blevet én træg Masse af Nedtrykthed, naar som helst Tanken

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

Antallet af de i Maj Maaned til Danzig indgaaede Skibe var 557 med 332,284 N.R.T. mod 576 Skibe med 348,404 N.R.T. i April Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 606 med 361,204 N.R.T. mod 540 Skibe med 318,524 N.R.T. i April Maaned.

Af de i Maj Maaned indgaaede Skibe indgik 238 Skibe med 168,657 N.R.T. i Ballast, medens 100 Skibe med 49,291 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Maj Maaned 1927 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 631 med 336,613 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 628 med 330,103 N.R.T.

Trods en lille Nedgang fra April Maaned, nemlig fra 90 Skibe med 57,739 N.R.T. til 87 Skibe med 55,493 N.R.T., staar Danmark, hvad Tonnagen angaar, som Nr. 2 efter Tyskland med 192 Skibe med 95,395 N.R.T. Nr. 3 er Sverige med 140 Skibe med 54,661 N.R.T.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tonnage:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Amerika .....	1	3,054
Danzig .....	8	4,095
Danmark .....	87	55,493
Tyskland .....	192	95,395
England .....	24	37,636
Estland .....	2	354
Finland .....	6	7,349
Frankrig .....	7	6,054
Grækenland .....	8	12,121
Holland .....	13	7,796
Letland .....	18	15,892
Lithauen .....	3	588
Norge .....	28	22,971
Østrig .....	2	360
Polen .....	12	7,749
Sverige .....	140	54,661
Tyrkiet .....	3	40
Czekoslovakiet .....	3	631

om Storbritanniens økonomiske Stilling opstaar hos ham.

Dette er en fuldkommen falsk Atmosfære, som aldrig burde tillades, og jeg er forvisset om, at hvis De kunde frigøre Dem for lokal Indflydelse i nogle Maaneder og saa med et fuldstændig uhildet Sind gennemlæste Deres »Look-out Man« Artikler for de sidste fem Aar, vilde Virkningen paa Dem være ganske den samme.

Skarp Kritik af Overoptimisme hos Folk, der udtaler sig offentligt, er utvivlsomt en udmærket Modvægt, men en stadig Dosis under Form af en pinligt langtrukken Gennemgang af hver eneste Tale og med en pessimistisk Afslutning er afgjort ødelæggende for alt det Haab og den Tro, man har.

Ovenstaaende Bemærkninger gælder ogsaa Deres Kommentarer til Arbejdssituationen. En objektiv Beretning om Situationen, som den foreligger, er sikkert tilstrækkelig uden Gentagelser i det uendelige.

Fairplay læses af Tusinder hørende til andre Nationer, og jeg er vis paa, at den stadige Strøm af Pessimisme har samme Virkning paa dem som paa

Forfatteren af disse Linjer. Vore Fjenders Glæde og vore Venners Nedtrykthed kan man lettere forestille sig end beskrive.

Der findes i Øjeblikket ikke bedre Industridrivende i Verden end i Storbritannien, og de arbejder sig fremad trods Forhold, der er vanskeligere end nogen Mennesker nogensinde i Historien har været stillet overfor. Kan De ikke hjælpe og opmuntre deres Bestræbelser ved blot nu og da at vise et Lyspunkt som Resultat af deres Arbejde, hellere end stadig at kaste et Tæppe af Mismod og Nedtrykthed over dem?

Det gaar med Nationer som med Individder; hvem vil handle med et Individ, der overfor Verden erklærer at han er færdig?

Hvis min Mening angaaende Deres Artikler kun er et enkelt Individ, gør jeg Dem min oprigtige Undskyldning, men jeg beder om, at De vil overveje de Tanker, der ligger bag mit Indlæg.

Deres ærbødige

A. W. Hughes

60 Sansome Street, San Francisco.

Fairplay for den 14. Juni 1928.

### BRØDRENE LEERVAD

Norgesgade 41 ESBJERG Tlf. 10 og 992

Reparationer af

**RADIO-Anlæg,**

**Dynamoer, Motorer, Akkumulatorer.**

Specialitet: Skibsinstallationer.

### THOR HALS

Skibsmægler

Befragtnings- og Linie-Agent

Telegr.-Adr.: „Steam“. Telf. 21694, 22806

**DANZIG - Vors. Graben 6.**



### BRØDRENE MATHIASSEN

SEJLMAGERE

Telef.: Kontor og Lager 47  
Privat: 386 & 965

ESBJERG HAVN

LAGER AF HAMP - MANILLA - KOKOS SAMT JERN- OG STAALTOUGVÆRK

Største Leverandør af Lugepresenninger etc. - Alt Rigningsarbejde udføres

Ankere og Kæder samt al Slags Skibsinventar.

### AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

### J. ANDERSEN & CO. CONTRACTORS

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAPHICADD.: JACSONS

## KULAFSKIBNINGERNE FRA DANZIG OG GDYNIA

Forholdene for Lastning af Kulbaade i Danzig og Gdynia er stadig meget vanskelige. Efter hvad Bergenske Baltic Transport Ltd. i Danzig meddeler, laa der dér den 7. ds. 15 Skibe, der ventede paa at komme til Kaj, medens 6 var i Færd med at laste Kul. Ventetiden anslaaes til 2—3 Dage.

I Gdynia var Forholdene samtidig saaledes: 7—8 Skibe ventede paa at komme til Kaj og 6 var under Lastning. Skibene paa Reden ventes at ville faa Kajplads, saa snart de for dem bestemte Kul ankommer til Gdynia.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Prøvetur

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges Torsdag d. 14. ds. en vellykket Prøvetur med Dieselmotortankskibet »Marie Mærsk«, Værftets Byggenummer 187, bygget for Regning Hr. Skibsreder A. P. Møllers Selskaber, A/S. Dampskibsselskabet Svendborg, Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København.

Skibet er bygget til British Lloyds højeste Klasse.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

466' 0" × 61' 6" × 36' 3"

og Bæreevnen er ca. 12,750 Tons d.w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 3500 I.H.K.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

## Havnearbejderstrejken i Finland

Firmaet Maritime Agency meddeler os angaaende Strejken i Kotka, at det er lykkedes Stuverne at skaffe tilstrækkelige Folk til at holde Arbejdet i Gang, men Expeditionen af Baadene er ikke saa hurtig som før. Saa fremt der ikke kommer for mange Baade paa en Gang er Expeditionen dog nogenlunde tilfredsstillende, men hverken Stuverne eller Mæglerne kan paatage sig nogen som helst Garanti som Forholdene er for Øjeblikket.

Arbejdsforholdene i Räfsö er gode; Arbejdet har i Løbet af saa kort Tid, trods Strejken, kunnet komme i normal Gænge igen som Følge af, at man allerede for flere

## SØFYRBØDERNES FORBUND

Landsretten afsagde for nogle Dage siden Dom i Bestyrelsesstriden indenfor Sømændenes Forbund.

Fogedforretningen blev ophævet og den tidligere Bestyrelse blev indsat igen. I Dommen hedder det, at den gamle Bestyrelse, der var valgt ved en Urafstemning, ikke kunde afsættes ved en ekstraordinær Generalforsamling. Den nyindsatte Bestyrelse, hvis Medlemmer bestod af Kommuniste, skal betale 125 Kr. i Sagsomkostninger.

Aar siden har indset Nødvendigheden af at have Formænd og Hjelpeformænd fast ansatte. Dette Faktum er medvirkende til, at man ved Strejkens Udbrud allerede havde en god Stab af arbejdsvante Folk, samtidig med, at man kun antager frivillige Arbejdere. Arbejdet er i Øjeblikket i fuld Gang paa alle Skibe delvis ved Hjælp af faste Arbejdere og delvis af Frivillige.

## Bekendtgørelse.

## Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder Generalforsamling Lørdag den 30. Juni Em. Kl. 3 paa Hotel »Ærø« i Marstal.

## Dagsorden:

- 1) Valg af Dirigent.
- 2) Beretning og Regnskab.
- 3) Valg af Medlemmer til Bestyrelsen i Fratrædendes Sted.
- 4) Valg af 2 Revisorer.
- 5) Forslag fra Bestyrelsen om Nedsættelse af Kontingentet.
- 6) Valg af Stedet for næste Generalforsamling.
- 7) Eventuelt.

Bestyrelsen.

## POSITIONSLISTE PR. 18. JUNI 1928

## MEDDELT AF »DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

**A**  
 s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. Aalborg, Egholm, ank. Kaolakh 13.6.  
 s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. Aarhus, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. Aarø, Hjorth, i Timecharter paa Amerika.  
 m.s. Afrika, Himmelstrup, pass. Gibraltar 17.6. paa Rejse til Hamburg.  
 s.s. Algarve, Sundvig, afg. Ceuta 18.6. til Melilla.  
 s.s. Amalienborg, Møllerup, ank. New Orleans 11.6.  
 m.s. Annam, Wolff Jørgensen, pass. Panama Kanalen 13.6. paa Rejse til St. Thomas.  
 s.s. Argentina, Juul Larsen, afg. Buenos Aires 10.6 til Kbh.  
 m.s. Arizona, Sonne, ank. Barry, 18.6.  
 s.s. Arkansas, Henriksen, afg. Grecker 6.6 til Boston.  
 m.s. Asia, Jørgensen, pass. Skagen 18.6. paa Rejse til Kbh.  
 s.s. Askø, Petersen, ank. Dunkerque 14.6.  
 m.s. Astoria, Knudsen, afg. Kobe 9.6.  
 s.s. Astrid, Bjark, afg. Kotka 16.6. Zaandam.  
 m.s. Australien, Christensen, pass. Port Said 17.6., paa Rejse til Le Havre.

**B**  
 s.s. Beira, Kjær, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. Bellona, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith-Ruten.  
 s.s. Benedikt, Nikolajsen, Kbhvn.-Mariagerfjord og Kbhvn.-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. Bergenhus, Meyer, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. Birgit, Bang, afg. Riga 14.6. til Zaandam.  
 s.s. Birte, Christensen, ank. Dunkirk 14.6.  
 s.s. Bjarke, ank. Rouen 16.6.  
 s.s. Bogø, Rasmussen, passeret Kbhvn. 13.6. paa Rejse til Reval.  
 s.s. Bolivia, Olsen, ank. Norfolk 10.6.  
 s.s. Bothal, Olsen, afg. Kbhvn. 16.6.  
 s.s. Botnia, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.  
 s.s. Bottenhavet, Vaaben Hansen, ank. Riga 11.6.  
 s.s. Brasilien, Brocks, afg. Rio 14.6. til Las Palmas.  
 s.s. Brattingsborg, Christensen, pass. Perim 3.6.

m.s. Bretagne, Berendsen, ank. Puerto Cabello 15.6.  
 s.s. Bretland, Hansen, ank. Danzig 12.6.  
 s.s. Broholm, Mikkelsen, ank. Kbhvn. 16.6.  
 s.s. Brynhild, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. Børglum, Nielsen, afg. Philadelphia 23.5.

**C**  
 s.s. C. P. A. Koch, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 m.s. California, Thomsen, afg. Rio 2.6. til Madeira.  
 s.s. Charkow, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 m.s. Chile, Mouritzen, ank. Kbhvn. 24.5.  
 m.s. Christian, Johansen, ank. Kbhvn. 12.6.  
 s.s. Christiansborg, Riise, ank. Portland Me. 17.6.  
 s.s. Cimbria, Petersen Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. Clara, Nielsen, ank. Trangsund 2.6.  
 s.s. Cyril, Duhn, afg. Danzig 18.6. til Odense.

**D**  
 s.s. Dagmar (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. Dan, Mortensen, ank. Picton 9.6.  
 s.s. Danefelt, Voss, ank. Antwerpen 9.6.  
 s.s. Danevirke, Stage, ank. Stockholm 10.6.  
 s.s. Danhild, Kronika, afg. Cadiz 13.6. til Norrkøbing.  
 s.s. Dania, Kolster, afg. Baltimore 16.6. til New York.  
 m.s. Danmark, Knudsen, afg. Bona 17.6. til Port Said.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

19. Juni 1928.

London .....	18,20	Madrid .....	61,70
New York .....	373,12	Amsterdam .....	150,70
Berlin .....	89,20	Stockholm .....	100,15
Paris .....	14,80	Oslo .....	99,95
Antwerpen .....	52,20*)	Helsingfors .....	9,41
Zürich .....	72,05	Prag .....	11,08
Rom .....	19,75	Wien .....	52,60

\*) Nv Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

s.s. *Dansborg*, Matthiasen, afg. Colon 7.6.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 18.6.  
 s.s. *Dronning Alexandrine*, Frandsen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Bloch, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Ankersø, Kbhvn.-Leningrad Ruten.  
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Portimao 18.6. til Lissabon.  
 s.s. *Elie*, Clausen, afg. Yxpila 16.6. til Ghent.  
 s.s. *Ella*, Nielsen, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, pass. Kbhvn. 17.6.  
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Bordeaux 16.6.  
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Kemi 15.6.  
 s.s. *Energi*, Christensen, ank. Kemi 13.6.  
 s.s. *Enigheden*, Lauritsen, afg. Svendborg 15.6. til Trångsund.  
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Kemi 17.6.  
 s.s. *Erik B*, Lerche, ank. Frederikshavn 1.6.  
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Vilsmark, afg. Cardiff 12.6. til Lissabon.  
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Puerto Plata 9.6.  
 s.s. *Estonia*, Rasmussen, afg. New York 16.6. til Cherbourg.  
 s.s. *Expres*, Bager, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## F

s.s. *Falken*, Rasmussen, i Dok i Helsingør siden 13.6.  
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Antwerpen 14.6. til La Pallice.  
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Cardiff 13.6.  
 s.s. *Feddy*, Matthiessen, ank. Aarhus 15.6.  
 s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart København-sønderjydske Pladser.  
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Singapore 18.6.  
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Santos 18.6. til River Plate.  
 s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Cape Wrath 17.6.  
 s.s. *Fredensborg*, Thøgersen, afg. Guantanamo 14.6.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 13.6.  
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Point à Pitre 10.6.  
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Petersen, i Dok i Kbhvn. fra 18.6.

## G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.

s.s. *Gautatyr*, Jacobsen, ank. Pernau 17.6.  
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Portland Me 14.6.  
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Detroit 30.5.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Kemi 14.6.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Danzig 16.6. til Esbjerg.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, i Dok i Helsingør siden 16.6.  
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. New York 11.6.  
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Pernambuco 15.6.  
 s.s. *Hans Tavsén*, ank. Helsingfors 12.6.  
 s.s. *Harald*, Christensen, i Timecharter paa U.S.A.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Halifax 16.6. til New York.  
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Rufisque til Europa.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 15.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjelm*, Jans, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, i Dok i Frederikshavn siden 6.6.  
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

## I

m.s. *Indien*, Heisterberg, afg. San Francisco 25.5.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Newport Mon 5.6. til Dakar.  
 m.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Stettin 13.6.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Buenos Aires 27.5.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Montreal 14.6.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Holtenu 14.6. p. R. t. Munksund.  
 m.s. *Java*, Hjernum, ank. Rotterdam 18.6.  
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Liverpool 12.6.  
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Cardiff 18.6.  
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Port Clyde 15.6.  
 s.s. *Jungshoved*, Larsen, pass. St. Vincent 11.6.  
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. London 17.6.  
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, Sonnichsen, ank. Birkenhead 15.6.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Zaandam 16.6.  
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Stettin 18.6. til Kbhvn.

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. Chamber,  
 Exchange Street .. Sheffield

Telegram-Adresse: »Mactaggart«, Methil.

Coder: A. B. C. 5th Edition · Scott's 10th Edition · Watkins 1904

## LAWSON & MITCHEL

Skibsmæglere & Skibsfarts Agenter

METHIL, Fife

DANSK VICEKONSULAT FORSYNING AF BUNKERKUL

## JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John N. 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

Reparationer i Bristol Kanalen

## MOUNTSTUART DRY DOCKS, LIMITED

DRY DOCK OWNERS & SHIPREPAIRERS

HEAD OFFICE: MOUNTSTUART DRY DOCKS, CARDIFF

Telegr. Adr.: Mountstuart, Cardiff.

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

CARDIFF  
 BARRY  
 NEWPORT  
 AVONMOUTH

## WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere. Bunkerul Entreprenører

## JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR

Dansk Vicekonsul.

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Coder: Boe, Scott's 10th Edition, Bentley.

Rua dos Fanqueiros 85, LISSABON Telegr. Adr. »Beckmann«

s.s. *Kentucky*, Karstensen, ank. Aalborg 17.6.  
 s.s. *Kina*, Madsen, ank. Kbhvn. 28.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Warkworth 17.6. til Kalundborg.  
 s.s. *Knud*, Clemmensen, i Dok i Helsingør siden 17.6.  
 s.s. *Koldinghus*, Clausen, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kronborg*, Sørensen, pass. Montevideo 16.6.  
 m.s. *København*, Andersen, ank. Buenos Aires 17.5.

## L

m.s. *Lalandia*, Rasch, afg. Singapore 18.6. til Bangkok.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Swansea 8.6.  
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Dakar 4.6.  
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Gdynia 18.6.  
 s.s. *Lithuania*, Mauritzen, pass. Kbhvn. 16.6. p. R. t. Halifax.  
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Danzig 15.6. til London.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Barry 13.6. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Jensen, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Danzig 16.6. til Reval.  
 s.s. *Maine*, Arel, ank. New Orleans 16.6.  
 s.s. *Maja*, Bastholm, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Shanghai 15.6. til Hongkong.  
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Svartvik 14.6. til Rouen.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Hornövik 14.6.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.  
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. St. Louis du Rhone 18.6.  
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Kbhvn. 16.5. til Lovisa.  
 s.s. *Maryland*, Herskind, afg. San Lorenzo 17.6. til Buenos Aires.  
 m.s. *Meonia*, Topp, ank. London 16.6.  
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Holtenau 16.6. til Rotterdam.  
 s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Livorno 16.6. til Neapel.  
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

## N

s.s. *N. I. Ohlsen*, Jensen, ank. London 16.6.  
 s.s. *Natal*, Riddersborg, ank. Bangkok 15.6.  
 s.s. *Nevada*, Andersen, afg. Rotterdam 25.5. til Buenos Aires.  
 s.s. *Nidaros*, Dragsdahl, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niels Ebbesen*, Lepper, Kbhvn.-Danzig Ruten.  
 s.s. *Nordhild*, afg. Königsberg 10.6. til Preston.  
 s.s. *Normandiet*, Meinertz, ank. Danzig 15.6.

## O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Christensen, ank. Kbhvn. 18.6.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Odense 17.6.  
 s.s. *Orion*, ank. Aalborg 14.6.  
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 14.6.

## P

m.s. *Panama*, Væring, ank. Antwerpen 15.6.  
 s.s. *Parana*, Bronér, ank. Nakskov 2.6.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Kaskø 12.6.  
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Pennsylvania*, Bølfeldt, afg. Antwerpen 1.6. til Baltimore.  
 m.s. *Peru*, Hansen, ank. Kobe 14.6.  
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.  
 s.s. *Polarhavet*, Larsen, ank. Caronte 9.6.  
 s.s. *Polonia*, Christensen, afg. Bermudas 16.6. til New York.

s.s. *Primula*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Aarhus 16.6.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Romø*, Christensen, afg. Sundsvall 14.6. til Rouen.  
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Ghent 15.6.  
 s.s. *Rota*, Gyhrs, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

## S

s.s. *Saga*, Falk, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Bermuda 14.6. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 19.6.  
 s.s. *Seine*, Belec, afg. Dunkirk 18.6. til Havre.  
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Penang 12.6. til Suez.  
 m.s. *Stam*, Frandsen, afg. Takao 17.6. til Shanghai.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Antwerpen 16.6.  
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, afg. Cartagena 8.6.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Danzig 16.6.  
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Königsberg 11.6.  
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aarhus 17.6.  
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Kalajoki 16.6.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Seville 15.6.  
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Kbhvn. 17.6.  
 s.s. *Stal*, Moyell, afg. Tampico 9.6. til New York.  
 s.s. *Stegelborg*, Harming, ank. Dakar 13.6.  
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Montreal 4.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Aalborg 16.6.  
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Liverpool 14.6.  
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Santiago 9.6.  
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Port Alfred 14.6.  
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.

## T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, afg. Masnedssund 16.6.  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 14.6.  
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 18.6.  
 s.s. *Texas*, Bencke, ank. Kbhvn. 17.6.  
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Riga 18.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Tjaldur*, Kofoed, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Aarhus 16.6. til Antwerpen.  
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Newcastle o. T. 9.6.  
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Christensen, afg. Havre 16.6. til Dunkirk.

## U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Manchester 15.6.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 16.6. til Bordeaux.  
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 16.6. til Bordeaux.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 16.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Uranienborg*, Hansen, ank. Antilla 15.6.

## V

s.s. *Vega*, afg. Cheet Harbur 14.6. til Montreal.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Svendborg 19.6.  
 s.s. *Venus*, afg. Nuevitas 14.6. til New York.  
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Horsens 16.6. til Borgå.  
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Texas City 14.6.  
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Odense 16.6.  
 s.s. *Vidar*, Paulsen, i Dok i Frederikshavn siden 2.6.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Hansen, afg. Riga 14.6.

## Y

s.s. *Ydun*, Pedersen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Tandrup, Kbhvn.-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørkild*, Lund, ank. Riga 13.6.  
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. St. Vincent 12.6.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 18. JUNI 1928

4/m. m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Marstal 16.6. til Archangel.  
 4/m. m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Trångsund 17.6.  
 3/m. Sk. *Niels*, Rasmussen, afg. Langesund 13.6. til Berwick on Tweed.  
 3/m. Sk. *Albert*, Clausen, ank. Ystad 14.6.  
 3/m. Sk. *Frida*, Jørgensen, ank. Bergshamn 13.6.

3/m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, afg. Sundsvall 11.5.  
 3/m. Sk. *Nathalia*, Groth, afg. Sundsvall 11.5.  
 3/m. Sk. *Norden*, Kromann, ank. Raumo 12.6.  
 3/m. Sk. *Nordstjernen*, Christensen, pass. Kbhvn. 18.6. p. R. t. Dundrum.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

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

Abonnement  
 i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

