



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskernes Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

REGISTER

TIL

DANSK SØFARTS TIDENDE

1. JANUAR—31. DECEMBER 1927

	Side		Side
Aaret der svandt	23		
Aarhus Havn igen	427, 492	Fagforeningsvæsenets Meningsløshed	303, 515
Aarsberetning for 1926, Dansk Dampskibsrederiforening	343	Faste Fragtrater for de smaa Sejlskibe	483
Aarsudbylter	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, Fagforeningstyrannei	515		
Australian Grain Charler	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
Ballastreje eller Kullast	332	Havnelodders Forsømmelse, Hamburg ikke ansvarlig ..	93
Ballcon-Certepartiet	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 Løsningsspørgsmaal	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	Lodsforholdene i Aarhus	679
Dækslast, høj	493	Lodslønninger	428
Dæklasts Højde, finske Bestemmelser	250	Lodsning i Finland	456
		Lodstakster i Australien	362
Eksportkrediten	55, 71	Lodstakster 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, 389, 430, 456, 492, 494, 528, 552, 604, 644, 659, 708, 721	
Lægekonsultation pr. Traadløs	682	Skibsfarten U. S. A.—Skandinavien	455, 467
Lønninger om Bord	467	Skibsføreres Erhvervsskat	680
Magnetiske Forstyrrelser* i Østersøen	216	Skibshypotekbank	123
Memels Havn, Udviklingen under lithauisk Herredømme	31	Skibsmaaling	26, 41, 89
Moderne Clipper	205	Skibsprovantering i rumænske Havne	50
Motorskibe, ny Type	371	Soviets Skibsbygning forsinket	171
Motorskib mod Dampskib	415, 427	Spanske Afgifter	99, 493
Navigationsskolerne, Adgangen til	531	Spanske Frugtbefragtere	288
Nordiske Landes Handelsflaader	40, 74, 417	Spanske Havneudvidelser	468
Nordiske Navigatorer	540	Spanske Toldregulativer	317
Norges Handelsflaade i 1926	28	Statslaan og Statssubventioner	123
Norges Skibsbygningsindustri	429	Statsskibsfarten	480
Norges Skibshypotekbank	374	Statsstøtte til Sejlskibene	216, 350, 362, 419, 667, 679
Nybygninger til D. F. D. S.	707	Statsstøtte til Spaniens Skibsfart	427, 467, 482
Ny Type af Motorskibe	371	Statssubvention til Skibsfart og Skibsbygning	276
Ophugning af gammel Tonnage	603, 695	Suezkanalen, Nedsættelse af Taksterne	722
Oplægningerne	140, 177, 190, 205 719	Sundhedspas i U. S. A.'s Havne	507
8-Timers Dagen om Bord	88, 359, 551	Svensk Dampskibslinje Leningrad—New York	619
Overenskomst med Styrmandene	563, 575	Svenske Handelsflaadens Bruttoindtægt i 1926 ..	401, 516
Overenskomst med Styrmandene og Maskinmestre ..	575	Svenske Rederilaan	401, 551
Passagertrafikken over Atlanterhavet	109	Svenske Statsisbryders Virksomhed	647
Pensionsforsikringsanstalten	418	Svensk Østasiatisk Kompagni	505
Polens Kuleksport	108, 142, 516, 542, 564, 616, 668	Søfartskonferencen i Amsterdam	479
Polske Kul over Danzig 61, 142, 362, 388, 458, 494, 580, 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	Sønæring og Navigationsundervisning	400
Radioen og Sikkerheden til Søs	681	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	Tonnageafgifter i Dunkerque	670
Radio i russiske Farvande, Handelskibes 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
Skibsfarten Cadiz—New Foundland	251, 495	Tunis, Skibsafgifter	109
Sammenslutning i den tyske Værftsindustri	101	Tysk Fusion af Skibsværfter	594
Spaniens Handel og Skibsfart	74	Tysk Sørretsdom	131
Sikkerheden til Søs	469	Uddannelsen til Søs	443
Skandinavien—Amerikalinen	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	Vejning af Træmasseballer	645
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	Vintersejladens paa Estland	58
Skibsfarten paa Danzig 264, 291, 363, 374, 468, 496, 553, 595, 659, 722		Vintersejladens paa Leningrad	60
		Vintertrafikken paa Finland	9, 13, 628
		Visering i finske Havne af Manifeste til Spanien ..	607
		Ø. K.'s Aarsberetning	155
		Økonomiske Dampmaskiner	591
		Økonomiske Stilling ved Aarsskiftet	42

DANSK SØFARTS TIDENDE

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1858 **ODENSE** Statstelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

*

KONTOR I KØBENHAVN:
KONGENS NYTORV 8

*

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

*

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

AADNESEN & DAHL LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

*

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

Æ

Tæres ikke

SUPER-NICKEL
KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE

FORAARSAGET AF

TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

Carlsberg

Export ØL

slanke Flasker
m. Guld-Etk.



*Pryder et
festdækket
Bord.*

AKTIESELSKABET HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

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

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

STEGMANN

EDSV.
SKIBSMÆGLER

TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER „STEGMANN“

NØRRE SUNDBY

STEVEDOR-KOMPAGNIET

AKTIESELSKAB

Esbjerg

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

SØREN ANDERSEN

STEVEDORE

HORSENS

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers



Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Krøner.

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION»

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDELEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.: »Mittlers
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	»Mannolas
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	»Karelia
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	»Sohns
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	»Mittlers
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	»Sandholm
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	»Blomberg
Kotka	Björklund & Co. A.B.	»Edvbjörklunde
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	»Associatione
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklunde
Sörnäis	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edvbjörklunde
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklunde
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	»Edvbjörklunde
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	»Newstevedoring
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	»Exports
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	»Wass
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	»Wahlroos
Kristinestad	Lindqvist & Co.	»Lindqvists
Kaskö	Lindqvist & Co.	»Lindqvists
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.	»Victoreks
do.	Merivälitys Osakeyhtiö	»Merivälitys
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Associatione
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	»Prompts
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri	»Speede
Mülleravik	Stuvarebolaget	»Prompts
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri	»Speede
Himango	Stuvarebolaget	»Prompts
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri	»Speede
Brahestad	The Association Stevedores.	»Despatches
do.	F. Thompson	»Thompson
Uleåborg	Stuvarebolaget	»Prompts
Haukipudas	Stuvarebolaget	»Prompts
Kemi	S. R. Bygglin	»Bygglins
do.	Stuvarebolaget	»Prompts
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	»Stevedoringes

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 1

LØRDAG · 1. JANUAR 1927

34 · AARG

DANMARKS SKIBSFART I 1926

Aaret 1926, der nu stunder mod sin Slutning, kom i Udpræget Grad til at staa i Kulstrejkenes Tegn. Hvorledes Skibsfarten i al Almindelighed vilde have været stedt, saafremt Retningslinierne og Noteringerne var fortsat, som de begyndte i Aarets første Maaneder, vil det være vanskeligt med nogen absolut Sikkerhed at udtale sig om, men givet er det, at Aarets første Halvdel vistnok maa betegnes som den sletteste Periode, Skibsfarten hidindtil har oplevet. Det optimistiske Syn, som fra visse Sider blev anlagt ved 1925's Udgang, lod derfor ikke til at skulle gaa i Opfyldelse, og da de første fire-fem Maaneder var forløbet, forelaa det notorisk, at Pessimisterne kun altfor vel havde haft Ret i deres Spaadomme for 1926. Den britiske Kulstrejke, som de færreste havde troet vilde blive til Virkelighed, var imidlertid d. 1. Maj en Kendsgerning, og efterhaanden som dens Afslutning trak i Langdrag, begyndte det at lysne for den nødstedte Skibsfart. Paa det Tidspunkt, da Bedringen for Alvor begyndte at gøre sig gældende, var dog den væsentligste Del af Aaret forløbet, og selvom Fortjenesterne i mange Tilfælde blev store, maa det dog ikke glemmes, at der i Forvejen var de store Huller at udfylde, som de tabbringende Rejser og de mange Oplægninger i Aarets første Del havde været medvirkende til at frembringe. De store Fragtstigninger ud paa Eftersommeren og i Efteraarets første Maaneder genkaldte for en Tid Erindringen om Krigstidens straalende Fragtkonjunkturer, men rent bortset fra de øjeblikkelige store Fortjenester, bragte de midt i en slap og død Tid en veltiltrængt Stimulus for Skibsfarten, for hvilken det uvilkaarligt maatte faa psykologisk Virkning, at man atter en Gang kunde sejle med Overskud — endda Overskud som man forlængst havde opgivet at regne med. Strejken kunde ikke vare evigt, og det vilde vel — fordi Bedringen var kunstigt frembragt — ogsaa for Skibsfarten have været af tvivlsom Gavn, om den havde varet stort længere; som det nu var, blev dens Følger for Verdensskibsfarten i Almindelighed og for den danske Skibsfart i Særdeleshed en Hjælp i rette Øjeblik, og selv om Fragtmarkedet, efterhaanden som Strejken ebbede ud, og Tilbagetoget blæstes, viste bestandig vigende Tendens, havde Kulstrejken dog varet længe nok til at sætte mange Redere i Stand til at indsejle store Beløb.

Alligevel maa udenforstaaende ikke lade sig forlede til at tro, at det drejede sig om fantastiske Tal. Steg end Fragterne stærkt, ja i enkelte Farter baade to og maaske tre hundrede Procent, saa fulgte Bunkerkulpriserne troligt med og kom ved Indtægtsberegningen i de Markeder, hvor Stigningen havde været mindst, til at virke stærkt hæmmende paa Resultaterne, og der hvor man ikke paa Forhaand enten ved tidligt Køb eller ved Kontrakt havde sikret sig Bunkers til rimelige Priser, maatte man desuden i mange Tilfælde regne med store Merudgifter baade ved Indkøb og ved Tidstab foraarsaget af forlængede

Ophold i Kulhavnene. Ogsaa i Lastehavnene fik man i adskillige Tilfælde daarligere Ekspeditioner, et Forhold der yderligere i væsentlig Grad har beskaaret Fortjenesten paa en ellers udmærket Rejse. Men alt taget i Betragtning maa det siges, at saaledes som Aaret begyndte, kan Rederne kun være tilfredse med den Maade, hvorpaa de sidste Maaneder forløb. Den danske Trampskibsflaade, som ikke ved løbende Certepartier eller Kontrakter var bundet til Før-Strejkenes Rater, kom da ogsaa i samme Udstrækning som Verdenstonnagen i det hele taget til at nyde godt af Konjunkturernes Stigen, men det var vel ogsaa nok den Del af denne, som i største Udstrækning havde Hjælp Behov.

Kronestigningens Virkninger.

I Midten af 1925 var den danske Krone begyndt sin Vandring opad, til Tider foretagende Marchen med Kæmpeskridt, og den amerikanske Dollar noteredes ved Begyndelsen af 1926 i kun 4.05. Gradvis fortsattes Stigningen, indtil Pariteten ved Aarets Midte kunde siges at være praktisk talt naaet, idet den Smule, der endnu er tilbage, til Guldmøntfoden eller Guldbarre-foden er re-etableret, maa betegnes som værende uden væsentlig Betydning. Nedgangen i de udenlandske Valutakurser maatte nødvendigvis sætte sit Præg paa Virksomheden, og Dag for Dag voksede Antallet af Oplæggere i danske Havne. Allerede i Efteraaret 1925 var Oplægningerne for Alvor begyndt, men først ved Indgangen til 1926 passerede man Tallet 50. I de nærmest følgende Maaneder steg Antallet af oplagte danske Dampskibe langsomt og kulminerede i Midten af Maj Maaned med 77 oplagte Skibe tilsvarende ca. 115,000 Br.R.T. eller med andre Ord repræsenterende ca. 10 pCt. af den danske Damp- og Motorskibsflaade. Regner man med, at Oplægningerne udelukkende fandt Sted iblandt Dampskibene, kan dette ogsaa udtrykkes ved, at over 14 pCt. af den danske Dampskibsflaade saa sent som i Maj Maaned laa oplagt i danske Havne med slukkede Fyr. Jævnside med Bedringen i Fragtmarkedet fandt imidlertid derefter Nedgangen i Oplægningerne Sted; ved Begyndelsen af Juni var man nede paa 67, ved Begyndelsen af Juli paa 41, ved Augusts Begyndelse var Tallet omkring 10 oplagte Skibe, og over Resten af Aaret var praktisk talt hele den danske Handelsflaade i Fart.

Kulstriken begynder.

Ved Udbrudet af Kulstriken — hvormed fulgte den engelske Generalstrike, som dog i Løbet af faa Dage dokumenterede sin Fiasko, men som dog saa længe den varede, virkede stærkt hæmmende paa Skibsfarten — dikterede den engelske Regering øjeblikkelig almindeligt Udførselsforbud for Kul, og Resultatet heraf var, at den engelske Kuludførsel, som normalt repræsenterer ca. 4 Millioner Tons om Maaneden, allerede i Maj Maaned sank ned til 1,400,000 Tons. I

Juni var Eksporten nede paa 34,000 Tons, i Juli paa 7,400 Tons, og i August er det næppe Ulejligheden værd at nævne de 2,000 Tons, som England udførte. Det er umiddelbart indlysende, at særlig i Maj Maaned, hvor den engelske Eksport dalede stærkt, uden at England selv endnu indførte Kul, maatte dette Markeds Lammelse faa stor Indflydelse paa Skibsstartens Beskæftigelsesgrad. Dette gav sig da ogsaa for Danmarks Vedkommende Udslag i, at Antallet af Oplægninger endnu i Maj var i stadig Stigen. Ser man samtidig de forskellige Fragt-Indtækt igennem, konstaterer man da ogsaa, at Maj Maaned viser det laveste Tal. I Juni Maaned var Fragt-Indexet nærmest tilsvarende Tallet for April og steg derpaa for at kulminere i November Maaned. Ved at sammenligne Nedgangen i Oplægningerne med de nævnte Tal ser man, hvorledes de danske Redere, saasnt der var den mindste Mulighed for, at Sejlads vilde være billigere end Oplægning, sendte Skibene ud. I Juli Maaned, altsaa paa Strejkens tredie Maaned, var England oppe paa at importere 2,300,000 Tons Kul, der igen fulgtes af August med en Import paa næsten fire Millioner Tons, og i de nærmest følgende Maaneder laa Importen sikkert over dette Tal. Med en saa enorm Tilførsel til et ellers kuludførende Land maatte Fragtmarkedet stige usædvanligt, og da det i Løbet af nogle Maaneder viste sig umuligt for de tyske Miner at tilvejebringe de Kvantiteter, der efterhaanden, som Strejken trak i Langdrag, viste sig nødvendige for Europas Forsyning, maatte Forbrugerne ty til Amerika, og først da Afslutningerne herfra begyndte at tage Fart, kom det store Opsving paa Verdensmarkedet. Noteringerne, der fandt Sted i Maanederne Oktober og November, er endnu i saa frisk Erindring, at en Gentagelse af dem her vil være unødvendig, men for hele den danske Handelsflaade, der var beskæftiget i mere eller mindre løs Fart, blev Stigningerne af stor Betydning. Særlig for alle store Baade, som kunde anvendes i Kulfarten paa Nordamerika eller i det hele taget i oversøisk Fart, kom Fortjenesterne til at gøre sig gældende, og den danske Tonnage kom her til at indsejle sin Del af Overskudet. Kun for de danske Skibe, der var beskæftiget i de Rutefarter, hvor Forhøjelser af den ene eller anden Grund ikke kunde iværksættes eller i hvert Fald kun i begrænset Omfang kunde gennemføres, blev Fragtstigningerne af tvivlsom Gavn. Med Konjunkturstigningerne fulgte jo nemlig Verden over den endnu større Stigning i Kulpriserne, der for Københavns Vedkommende gjorde sig gældende i Markedsnoteringerne paa følgende Maade:

Bunkerprisernes Stigning.

	ca. Kr.	ca. Kr.
Januar	pr. Ton 24.00	
Februar	— 23.50	
Marts	— 22.75	
April	— 22.75	
Maj	— 27.00	
Henholdsvis Beg./Midt. af Md.:		
Juni	pr. Ton 26.00	29.00
Juli	— 30.00	36.00
August	— 37.00	42.00
September	— 42.00	50.00
Oktober	— 50.00	60.00 (80)
November	— 60.00	50.00
December	— 50.00	35.00

Med Merudgifter til Kul varierende fra 200 til 300 pCt. gjordes der et saare alvorligt Indgreb i Fortjenesterne, og da Kulpriserne jo i det hele taget overalt i Aarets sidste Maaneder var underkastet svære Stigninger, er det umuligt at anstille logiske Betragtninger over Resultaterne af Aarets Skibsfart, uden at der tages Hensyn hertil, idet meget store Summer er vandret fra Rederne over til Bunkerkulleleverandørerne.

Som et Resume af det foranstaaende tør man vist

derfor konkludere, at i alle Fald den første Halvdel af Aaret forløb, inden Oplægningerne for Danmarks Vedkommende i alt væsentligt var virkeligt paa Retur, og at de derefter følgende Par Maaneder taget i det store og hele næppe har givet stort andet Resultat, end at Rejserne var dækket og Udgifterne til Oplægning derved sparet. Aarets sidste tre-fire Maaneder er derefter de, der skal give Skibsfarten Erstatning, om ikke for Skuffelserne — for Depressionen var vist i Almindelighed forudset — saa dog for Svie og Smerte.

Faldende Driftsudgifter.

Lykkeligvis er alle Arbejdsudgifter, efterhaanden som Virkningerne af Kronens Stigning gjorde sig gældende, overenskomstmæssigt gaaet ned ikke alene i danske Havne, men ogsaa ombord i Skibene. For Arbejdspengene i Havnene udgør Nedgangen ca. 12 pCt. paa Losning af Korn- og Foderstoffer, medens Kullosningsprisen nærmest er uforandret.

En Sammenligning mellem de i danske Skibe gældende Hyrer pr. 1. Januar 1926 og pr. 31. December 1926 giver følgende Resultat:

	Januar 1926	Dec. 1926
1. Maskinmester	h. 740	655
—	l. 505	450
2. —	h. 535	430
—	l. 330	300
3. —	h. 395	350
—	l. 265	240
1. Styrmand	h. 610	545
—	l. 360	325
2. —	h. 470	420
—	l. 310	280
3. —	h. 265	240
Hovmester	h. 360	301
—	l. 285	238
Kok	h. 265	222
—	l. 210	176
Tømmermand	h. 245	194
—	l. 220	173
Baadsmænd	230	194
Matroser	205	173
Letmatroser	105	89
Ungmand	55	48
Donkeymand	230	194
Motormænd	210	177
Fyrbøder	210	177
Kullempere	143	121

Det lader sig ikke nægte, at disse Nedsættelser — til Trods for at Hyrerne endnu er fra 250 til 300 pCt. højere end i 1913 og til Stadighed er de højeste i Europa — i nogen Grad hjælper til at modvirke Resultatet af Valutatabet, men paa den anden Side staar Besparelserne ikke i et blot nogenlunde Forhold til, hvad man har mistet. Selv om man regner med virkelige Besparelser i Udgifterne i udenlandske Havne baade i Form af Afgifter, Proviantindkøb, Arbejdspenge, Kulindkøb (?) etc., saa er Nedgangen paa alle disse Punkter dog ikke nær tilstrækkelig til at dække de Indtægtsreduktioner paa i nogle Tilfælde 30-35 pCt. af Fragteløbene, som Konverteringen af Sterling og Dollarsbeløbene til Kroner med de nugældende Kurser har bevirket.

Afgifterne i Provinshavnene.

Medens man er inde paa Omtale af de Udgifter, som er særlig knyttet til Danmark, kan det ikke undgaas, at man kommer ind paa Omtale af de Forhold, som gør sig gældende ved Afgiftsberegningerne i de danske Provinshavne, og som saa ofte tidligere er blevet nævnt i Diskussionerne. Som en Følge af vort Lands, i Forhold til dets territoriale Lidenhed, meget store Kyststrækning, raader Danmark over et i Forhold til Indbyggerantallet meget stort Antal Havne, hvoraf ca. tredive efterhaanden ved Anlæg af Kajer og ved Udgravning af Rander er tilgængelige for større Skibe. Dette har bevirket, at en meget væsentlig Del af de Bulklaste, som tidligere over København som

Centrum videreforsendtes til de endelige Destinationer, nu af Køberne ønskes losset direkte i de lokale Havne. Disse Ønsker, som fra Købmændenes Side maaske er forstaaelige nok, er imidlertid blevet til stor Bekostning for Skibsfarten. Nu skulde man jo mene, at de lokalt interesserede Parter i sig selv vilde være tilfredse ved at faa Lasterne losset direkte paa Pladserne og derfor stille sig forstaaende med Hensyn til Afgiftsberegningen, men tværtimod er man Vidne til, at adskillige danske Havne, som af økonomiske Grunde meget vel kunde gaa til en Nedsættelse af Taksterne, med stærk Energi støtter sig til den Lovhjemmel, der er dem givet ved Taksternes Fastsættelse til 1930. Arbejdsresultatet af den i Løbet af 1926 nedsatte Kommission, som skulde undersøge hele Forholdet Havneafgifterne vedrørende i danske Havne, foreligger vel endnu ikke, og et gammelt Ord siger, at der skal være Stilhed, mens Retten sidder; men alligevel er det jo altid vanskeligt at lide og tie samtidigt.

Den nuværende Ordning med en Betaling af Havneafgifter — ud og ind — efter Skibets fulde afgiftspligtige Tonnage og uanset, om der losses lidt eller meget, er i sig selv en Urimelighed og spiller særlig paa et Tidspunkt, hvor Skibsfarten ikke svømmer i Guld, en Rolle, som man ikke kan se bort fra. Vi sætter, at en 3,600 Tons Baad (all told) er sluttet fra Sortehavet til fire danske Havne, og at den totale Fragt, regnet med de Rater, der var gældende inden den Fragstigning, som nu er stærkt paa Retur, satte ind, beløb sig til ca. Kr. 60,000. I fire vilkaarligt valgte Havne udgør de samlede Havneafgifter derefter Kr. 3,400 eller næsten 6 pCt. af Bruttoindsejlingen; for en 6,000 Tons Baad kommende f. Eks. fra Gulven med Oliekager stiller Fragten sig med ca. 115,000 Kr., hvoraf der i f. Eks. fem danske Havne betales ca. 7,800 Kr. i Havneafgifter, altsaa tilnærmelsesvis 7 pCt. af Bruttofragten. Dette er Beløb, man ikke kan se bort fra, og de kan ikke fra nogen Side forsvares med, at Anlæggene, som i mange Tilfælde opførtes under og kort efter Krigen, staar de forskellige Havnekasser i saa store Beløb, at Forrentning ellers ikke kan finde Sted. Findes der nogen Redder, der venter at kunne forrente den oprindelige Kapital af et i 1920 indkøbt Skib med de i Øjeblikket herskende Verdenskonjunkturer? Svaret vil vist i de fleste Tilfælde være benægtende, og det er derfor sikkert en kortsynet Politik at benytte sig af Skibsfartens Svagheds Periode til at afkræve den Beløb, som ikke staar i Forhold til, hvad der er ret og billigt. Ganske vist kan Rederne i nogle Tilfælde opnaa Tillæg paa 9d. for hver ekstra Havn, men hvor meget dækker dette Beløb af de Udgifter, som — foruden Havneafgifterne — opstaar ved Forsejlingen i Form af Tidstab, Kulforbrug, Klarering, Lodsudgifter, Bugsering etc.? Netop her er vi ved et af de ømme Punkter: Kan alle danske Havne siges at være naturlige Anløbspladser for store Skibe? Nej, rent bortset fra de med Anløbet af mange Pladser forbundne Ekstraudgifter rummer Besejlingen af adskillige Havne en vis Risiko for store Skibe og betyder for Rederiet i mangfoldige Tilfælde stort Tidstab. I diset og taaget Vejr og særlig paa Vinterdage med ringe Dagslys er de danske indre Farvande ikke lige lette at besejle med dybtgaaende Skibe, og saa er Forholdet endda det, at de vanskeligst tilgængelige Havne — af naturlige Aarsager — som Regel samtidig er de dyreste. Til Vanskelighederne ved Besejlingen kommer der for mange Havnes Vedkommende ydermere det Tidstab, der opstaar i selve Havnene, idet Losningsforholdene i adskillige Tilfælde langt fra er ideelle, og at store Skibe, efterhaanden som de kommer til at ligge mere let paa Vandet, faar vanskeligere og vanskeligere ved at arbejde med de lokale Silo- eller Elevatoranlæg, hvorved Losningen i høj Grad besværliggøres og fordyres. Det er derfor umuligt at forstaa, at den nuværende Politik kan opretholdes, og det maa oprigtigt haabes, at Forholdene,

indenfor den oprindelige femaarige Periode, for hvilken Taksterne blev fastsatte, maa blive ændret i Overensstemmelse med sund Sans.

I det hele taget vilde det vel af mange Aarsager være heldigere, om den oversøiske eller større Trafik dirigeredes ind over enkelte større Havne, og at Partlasterne derfra med Rutedampere, med Lægtene eller mindre Fartøjer sendtes ud til de endelige Bestemmelsessteder. I saa Henseende og for dette Øjemed byder Københavns Havn jo paa mange Fordele, og paa mange Maader har Havnens Ledelse truffet Dispositioner, som i høj Grad vil virke fremmede for en saadan Politik. Som bekendt udgør Afgifterne i Københavns Havn en Besejlingsafgift paa 15 Øre pr. Netto Register Ton samt en Afgift paa 20 Øre for hver ved Havnevæsenets Bolværker losset eller indladet Ton Gods. Denne Afgiftsberegning er nu yderligere fra den 1. Januar 1927 vedtaget nedsat fra 20 til 16 Øre for ved Bolværk losset eller lastet Gods og fra 10 til 8 Øre for ved Bøjer eller Pæle indladet eller udlosset Ton. Dette er ensbetydende med, at den ovenfor nævnte 6,000 Tons Baad imod de i Provinshavnene erlagte Kr. 7,800 — i Københavns Havn vilde betale ca. Kr. 1,160 — begge Afgifter inklusive, eller for fuld Losning ikke engang, hvad den samme Baad maatte betale for slet og ret Anløb af een eneste af Danmarks billigste Provinshavne. For at udtrykke Forholdet paa en anden Maade kan man ogsaa sige, at medens denne 6,000 Tons Damper ved Anløb af København for Losning af en »Parcel« paa 1,000 Tons maatte betale 520 Kr. i Afgifter, saa vilde et tilsvarende Anløb af en dansk Provinshavn — afhængigt af om det var en billig eller dyr Havn — koste fra 1,200 til over 1,900 Kr. eksklusive Lodspenge og ikke mindst Bugserbaadsafgifter, hvilke i adskillige Havne ikke kan kaldes ligefrem smaa. Der er derfor næppe nogen Tvivl om, at Forholdene i det lange Løb maa ændre sig i den naturlige Retning, men ønskeligt vilde det være, om Havnene her af sig selv vilde faa Forstaaelsen af Nødvendigheden af at arbejde Haand i Haand med Skibsfarten og med Hensyntagen til baade Rutetrafikken og Trampfarten.

Det gode Eksempel.

I det hele taget er det at haabe, at Provinshavnene maa tage Eksempel af den Politik, som i de senere Aar er blevet ført af Københavns Havn, og som paa mange Punkter har været ensbetydende med Nedsættelser. I Løbet af tre Aar er Besejlingsafgifterne blevet reduceret med $66\frac{2}{3}$ pCt., saaledes at Afgifterne nu er nede paa det Beløb, som fastsattes ved Takstrevisjonen i 1915, medens Provinshavnene endnu beregner Afgifterne med Tillæg paa fra 100 til over 240 pCt. Losningsafgifterne, d. v. s. »Bolværkafgifterne«, som i København for et Par Aar siden var 30 Øre pr. Ton, er nu reduceret til næsten Halvdelen, og samtidigt nedsætter Københavns Frihavns Aktieselskab fra Aarets Slutning sandsynligvis sine Omladningsafgifter for Korn, der omlades fra Skib via Silopakhus direkte til Skib, fra 4 Øre plus 80 pCt. pr. 100 kg = 7.2 Øre, til 2 Øre plus 80 pCt. pr. 100 kg = 3.6 Øre. Til disse forskellige Nedsættelser kommer saa yderligere Meddelelsen om, at Taksten for Arbejdspenge ved Varebehandlingen paa Københavns Toldbod fra den 1. Januar 1927 bliver revideret. Saavidt det kan ses, er dette ensbetydende med en Reduktion i de gældende Beregninger paa ca. 10 pCt.

Blot en Ting kunde endnu ønskes ændret i København, nemlig at den Vareafgift, som i Københavns Havn siden 1894 opkræves for Varer, der passerer Havnen i Transit til andre danske Havne — men som derimod ikke forlanges af Varer til Udlandet — atter bortfaldt. Efter en i 1924 foretagen Forhøjelse er Afgiften vel i 1926 ved Forstaaelse fra Københavns Havns Side tillæmpet efter de herskende Forhold, men

ved sin Tilstedeværelse kan den kun virke hæmmende paa Transiten over København til danske Havne, saameget mere som Hamburg ingen saadan Afgift opkræver og derved er væsentlig gunstigere stillet særlig overfor de i Nærheden deraf liggende danske Provinspladser. For at fuldstændiggøre »Frikhavns Princippet burde Transiten over København til danske Havne ikke være daarligere stillet end den konkurrerende Transit over Hamburg, og kunde vel med nogen Rimelighed ønskes ligestillet med Københavns Transit til udenlandske Stationer.

Handelsflaadens Udvikling i 1926.

Den danske Handelsflaade talte ved Aarets Begyndelse ialt 2,074 Skibe paa 1,139,169 Brutto Register Tons. Omkring den 10. December 1926 var Antallet af Skibe vel vokset til 2,081, men den dertil svarende Tonnage var samtidigt reduceret til 1,131,254 Brutto Register Tons, altsaa en Nedgang paa knapt 8,000 Brutto Register Tons. Paa danske Skibsværfter er i samme Periode bygget ialt 22 Skibe paa 20,824 B.R.T., medens der fra Udlandet er anskaffet 45 Skibe med ialt 9,776 B.R.T. Den fra danske Værfter erhvervede Tonnage er saaledes glædeligvis dobbelt saa stor som den fra Udlandet tilførte, og af de i Aarets Løb afhændede Skibe er ialt 36 paa 35,484 B.R.T. solgt til Udlandet. Forlisene i Aarets Løb falder kun paa Sejlskibene, hvis Tabsliste er 16 Skibe med 980 B.R.T., medens ialt 8 Damp- og Sejlskibe paa ialt 2,051 B.R.T. er hugget op.

Ogsaa herhjemme viser Motorskibene bestandig Fremgang. Medens Dampskibene saaledes ved Begyndelsen af Aaret talte en Flaade paa 670 Skibe med 844,148 B.R.T., var denne ved Decembers Begyndelse reduceret til 654 Skibe med 818,840 B.R.T. I samme Periode var Motorskibsflaaden derimod vokset fra 972 Skibe paa 239,482 B.R.T. til 981 Skibe paa 257,178 B.R.T. Sejlskibsflaadens Tonnage forblev uforandret i Aarets Løb nemlig 55,236 B.R.T. i December imod 55,539 B.R.T. i Januar. Til Gengæld voksede Antallet af Sejlskibe fra 432 til 436.

Af de i Aarets Løb tilkomne Skibe skal særlig anføres den paa Frederikshavns Værft byggede nye Statsisbryder »Lillebjørn«. Efter Afleveringen af dette Skib maa Danmark siges at besidde et til dets Forhold særdeles velegnet Isbrydermateriel, som nu bestaar af to Statsisbrydere, en Isbryder tilhørende Københavns Havn, en privat ejet Isbryder (D.F.D.S.) foruden Statsbanernes isbrydende Dampskibe. Heldigvis forløb Vinteren 1925/26, uden at der blev Anvendelse for Isbrydermateriellet, og ved en ny indtrædende Is-sæson vil Besejlingen af danske Farvande sikkert vise sig at være mindre vanskelig end i nogen forudgaaende Isvinter.

Som Aarets Tal viser, er Motorskibsflaaden for Danmarks Vedkommende i stadig Tiltagende, og Erfaringerne har jo ogsaa hidtil givet til Resultat, at Dieselmotorskibene er udmærket egnet til mange Farter. Blandt Aarets Nybygninger indenfor denne Kategori maa særlig nævnes en til Det forenede Dampskibs-Selskab fra Helsingør Værft afleveret 16 Knobs Passagerbaad paa 2,800 B.R.T. — »Jylland« — samt en til de danske Statsbaner under Bygning værende tresporet Dieselmotorfærge »Korsør« fra samme Værft. Der er nu forløbet snart femten Aar, siden det første danske Skib forsynet med Burmeister & Wains Dieselmotorer forlod Værftet, og siden den Tid har Dieselmotorerne gaaet deres Sejersgang Jorden over. Endnu i Juli 1914 talte Verdensmotorskibsflaaden (inklusive Skibe med Hjælpemotor) kun 297 Skibe med 234,000 B.R.T. (Danmarks Flaade af Motorskibe paa over 100 B.R.T. er i Øjeblikket 216,000), medens Tallene nu tolv Aar senere viser 2,343 Skibe med 3,493,000 B.R.T. I Forbindelse med Oliens stigende Betydning som For-

brændelsesstof er det betegnende at se, hvorledes Tankskibsflaaden fra 1,480,000 B.R.T. i 1914 iaar er vokset til 5,665,000 Brutto Register Tons.

Danmark Handelsflaade og Verdensflaaden.

Sammenligner man Danmarks samlede Handelsflaade med Verdensflaaden, udgør den første kun ca. 1.7 pCt. af hele den samlede Tonnage, hvorimod Danmarks Motorskibsflaade repræsenterer ca. 6.2 pCt. af Verdensmotorskibstonnagen. I det forløbne Aar med dets voldsomme Stigninger i Kulpriserne har det været afgjort Betydning for Landets Nettofragtindsejlinger, at en saa stor Del af dets Tonnage bestod af Motorskibe. Fluktuationerne indenfor Oliepriiserne har ikke tilnærmelsesvis antaget de Højder, man har været Vidne til indenfor Kulmarkedet, og sammenligner man Priiserne paa Dieselmotorolie for Levering i November Maaned 1926, vel altsaa den Maaned, hvori Kulpriserne laa højest, med de tilsvarende Noteringer for November 1925, vil man finde, at Priiserne for mange Pladser Vedkommende overhovedet ikke steg, og at Stigningen for andres Vedkommende laa indenfor 10-20 pCt. Et noget lignende Forhold har gjort sig gældende for Brændselsoliens Vedkommende; nu er vel nok mange af de Lastbaade, som oprindeligt byggedes med Oliefyring for Øje, efterhaanden som Kulpriserne faldt og Prisforskellen imellem Olie og Kul blev større og større, efterhaanden gaaet over til Kulfyring, men for de Redere, som var i Stand til at foretage Forandringen tilbage til Oliefyring, laa der, selv om det kun kom til at dreje sig om enkelte Rejser, langt større Fortjeneste end paa en tilsvarende Kulbrænders Rejse. Indenfor den danske Handelsflaade findes kun faa Skibe (ca. 18) bygget til baade Kul og Oliefyring, men i enkelte af disse blev Oliefyrianslæggene med Fordelet taget i Brug under Strejken.

I Forbindelse med Omtalen af den danske Handelsflaadens Størrelse ved Begyndelsen og Slutningen af Aaret er det interessant at se, hvorledes Verdenstonnagen i det forløbne Aar praktisk talt har staaet stille. Til Illustration skal anføres Tallene for de nærmest foregaaende Aar samt Før-Krigstallet:

1913.....	46,970,000 B.R.T.
1923.....	65,166,000 —
1924.....	64,024,000 —
1925.....	64,641,000 —
1926.....	64,784,000 —

Det er meget ofte gentaget, at Aarsagerne til Skibsfartsmisøren i første Række var at søge i den Omstændighed, at Tilbudet af Tonnage i altfor høj Grad oversteg Efterspørgslen efter Fragtrum, og det kan derfor kun hilses med Glæde, at Verdenstonnagen i de sidste tre Aar er forblevet nogenlunde uforandret og endda i Øjeblikket er 400,000 B.R.T. mindre end i 1923. Alligevel maa man ikke i den Anledning lade sig forlede til for optimistiske Betragtninger. Ved Aarets Midte var der overalt i Verden omkring to Millioner Tons under Bygning og med en saa rigelig Tilgang og uden en tilsvarende Afgang er der desværre kun Grund til at tro, at Tallet atter vil stige. Medens den gennemsnitlige Afgang før Krigen laa omkring 5-600,000 Tons aarligt, viser de tilsvarende Tal for Perioden 1921-1925 dog en Afgang paa over en Million Brutto Register Tons om Aaret. I Diskussionerne om Tonnagespørgsmaalet er det som oftest blevet anført, at Ulykken var at søge i, at Tonnagen var saa og saa meget større end i 1913. Dette er jo forsaavidt rigtigt, som der er indtraadt et Misforhold imellem Tilbudet og Efterspørgslen efter Fragtrum. Tager man imidlertid Tonnageallene for de nærmest foran for Krigen gaaende Aar, tegner Billedet af Verdenstonnagen sig som følger:

MOTORSKIBET „KNUTE NELSON“

Motorskibet »Knut Nelson«, bygget paa Odense Staalskibsværft, om hvis vellykkede Prøvetur vi bragte Meddelelse i vort sidste Nummer, og hvis Bil-

selmotoranlæg af Burmeister & Wain's originale Fabrikat, Krydshovedtype 8,250-P med Cylinderdiameter 630 mm×1,100 mm Slaglængde. De 2 Maskiner er i



lede vi bringer hermed, har følgende Hoveddimensioner:

435'0"×56'0"×30'6"

og dets Bæreevne er 10,355 Tons ved en Dybgang af 28'2".

Motoranlægget er et dobbeltskruet, 8-cylindret Die-

Stand til under normal Gang i Søen at udvikle 5,600 I.H.K. ved 135 Omdrejninger pr. Minut. Foruden Hovedmotoren er Baaden forsynet med rigeligt Hjælpe-maskineri.

Paa Prøveturen, der fandt Sted i Kattegat, Nord for Fyens Hoved, opnaaedes en Fart af 14 Knob.

(Sluttet fra Side 6).

1904.....	34,789,000	B.R.T.
1905.....	36,000,000	—
1906.....	37,554,000	—
1907.....	39,439,000	—
1908.....	40,923,000	—
1909.....	41,450,000	—
1910.....	41,915,000	—
1911.....	43,147,000	—
1912.....	44,601,000	—
1913.....	46,970,000	—

Det vil heraf fremgaa, at Verdenstonnagen i dette Ti-Aar, som rummede baade gode og daarlige Tider, voksede med ca. 1,218,000 Tons gennemsnitlig om Aaret; regner man derefter med, at Verdenskrigen ikke var kommet, og at Udviklingen var gaaet sin Gang uforandret, skulde Verdenstonnagen med den ovennævnte gennemsnitlige Tilvækst i tretten Aar i 1926 have bestaaet af 62,204,000 B.R.T. eller kun 2½ Million Tons under dens nuværende Størrelse. Det er vel derfor næppe rigtigt at sige, at Verdenstonnagen er steget unormalt, snarere har Ondet jo udelukkende sin Rod i den svigtende Købeevne og den deraf følgende Omsætningsnedgang. Kun maa det dertil yderligere siges, at Tonnagen idag er af en anden Beskaffenhed end for tretten Aar siden; Dieselmotorskibene — hvis Udbredelse daglig tiltager — har en større Lasteevne end et tilsvarende Dampskib, samtlige Skibes Gennemsnitsalder er lavere end før Krigen, og Hastigheden sættes overalt op; der kan derfor ikke være nogen Tvivl om, at den samlede Tonnages Ydeevne idag gennemgaaende ligger højere end Før-Krigens, og dette skal selvsagt ikke bedre paa Misforholdet imellem Tonnagebegær og Tonnageudbud.

Samlet Tilbageblik

Skal man ved Aarets Slutning kaste et Blik tilbage

paa, hvad den svundne Tid har bragt, saa bliver der tilovers Mindet om et Billede, som bestandigt skiftede Karakter, og Erindringen om en Tid, hvor Dispositionerne i enkelte Perioder maatte ændres fra Time til Time, fordi de ydre Forhold bestandigt forandredes. Aarets første Maaneder befæstede Pessimismen hos Pessimisterne, og Kulstrejkens Kulminationspunkt gjorde Optimisterne sangvinske i en saadan Udstrækning, at de hos mange fremkaldte Troen paa mange Maaneders svimlende høje Rater. Ingen af Parterne fik Ret — mindst de sidste — og i Aarets tolvte Maaned er Fragtmarkedet igen gledet nedad. Om det kommer fuldt saa langt ned som til det Niveau, hvorpaa det befandt sig i Foraaret, er vel et Spørgsmaal; adskilligt kunde tyde paa, at den øjeblikkelige stærke Nedgang kun er af midlertidig Karakter. Spørgsmaalet staar og falder med, om den almindelige Købeevne vil tiltage og Verdensomsætningen vokse, og disse Faktorer er endda afhængige af mange Forhold Jorden over. Den engelske Kulstrejke vil næppe føleligt paavirke Englands Produktions-evne eller Købetrang, men til Gengæld er de indre økonomiske Forhold i adskillige europæiske Lande endnu uløste, selvom andre rigtignok langsomt synes at begynde at komme paa Benene.

For Danmarks Vedkommende bragte Aaret Skibsfarten noget reducerede Arbejdsudgifter, men til Gengæld faa Formindskelser i de offentlige Byrder og Afgifter til Stat, Kommuner og Havnekasser. Det er at ønske, at vi nu maa staa ved Indgangen til et Aar, som vil vise sig at komme til at rumme en Del af de Lettelser, som Skibsfarten — som et af Landets største Erhverv — længe har sukket efter, og at 1927 vil komme til at betegne Indledningen til den gradvise Bedring i den almindelige Situation, som Verdensskibsfarten i det hele taget med Længsel spejder efter. N.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande:

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

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):

Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:

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

Ballast- og Vandafgifter:

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

Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

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

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

Frilager ved Tolboden.

KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5-9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmønen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6 - 7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. **Afgift af Fartøjer m. m.** 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 20 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for 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 Vinddrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed med og ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. **Ingen Lodstvang.** Lodspenge betales efter Skibets Dybde, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering** af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 Kr. til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75-2,50 pr. Ton. **Losning og Lading, i Frihavnen** besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. **I Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) m. Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk. Jernbane langs Havnen.

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, erc fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lods-takster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. **Vand** 8 à 10 Øre Hektoliter. **Losning og Lading** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

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

HOBRO

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

HOLBÆK

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

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

Ingen Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Holbæk.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

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

Losning og Lastning besørger af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overløb ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tredobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Kornelatorer, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

KORSØR

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

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

Lods og Bugsering

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

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

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

Losning og Lastning

besørger af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejse spil m. m.

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

MARSTAL

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

NEXØ

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig 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 Lods, der lodes 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 Skibstørrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

NYBORG

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

BEGRÆNSNING AF VINTERTRAFIKKEN PAA FINLAND

Førerne paa de finske Isbrydere beklager sig, efter hvad Helsingforsbladet *Hufvudstadsbladet* udtaler, over at udenlandske Skibsredere sender Skibe af altfor let Konstruktion til finske Havne. Saadanne Skibe er ganske ude af Stand til at klare sig i Isen i disse Farvande og kan end ikke følge Isbryderne i den Rende, disse laver. De volder derved Isbryderne store Vanskeligheder og konkurrerer paa en unfair Maade med de finske Skibe, der er særligt byggede til Sejlads i Is.

Erfaringen viser ogsaa, at ikke nær alle de Skibe, der er klassificerede i de store Klassifikations-Selskabers højeste Klasse for Rejser til Østersøen, den Botniske Bugt og den Finske Bugt, er stærke nok til at besejle de finske Vinterhavne, selv om de assisteres af Isbrydere.

Det finske Skibsfarts-Departement har derfor nu undersøgt de Minimumskrav, som de forskellige Klassifikations-Selskaber stiller for at tilstaa højeste Klasse for Rejser til Østersøen i Vintersæsonen. Ifølge et Dekret af 17. April 1924 anerkendes kun Skibe med følgende Klassifikationsmærker for Sejlads i Vintersæsonen:

Lloyds Register: * 100 A I, hvortil kun kan føjes: »med Fribord« eller »forstærket til Sejlads i Is«.

Norske Veritas: * I A I med Tilføjelser »for Is« eller »med Fribord«.

British Corporation: B. S. * med følgende Tilføjelser »med Fribord«.

American Bureau of Shipping: * A I med følgende Tilføjelser: Bogstavet E, der betyder »forstærket for I« og Ordene »med Fribord«.

Germanischer Lloyd: * 100 A 4 med Tilføjelsen E, der betyder »forstærket for Is«.

Bureau Veritas: * I 3/3 R. P., der betyder »forstærket for Is« eller Bogstaverne A eller L.

Da en Mængde Skibe er bygget langt stærkere end krævet til Opnaelse af de ovennævnte Mærker, men af en eller anden Grund ikke kan faa højeste Klassifikationsmærke, er Skibsfarts-Departementet rede til paa interesserede Rederes Forlangende at undersøge, hvorvidt Skibe i en lavere Klasse i særlige Tilfælde kan godkendes som anvendelige til Vintersejlads. Denne Bestemmelse vil træde i Kraft fra 1. Januar 1927.

Denne Ændring med Hensyn til klassificerede Skibes Ret til at deltage i Vintersejladsen paa finske Havne tilsigter særligt at yde Importører Erstatning for den Fragtdifference, der opstaar, naar Skibe, der ikke er i Besiddelse af Klassifikations-Dokumenter, der af Skibsfarts-Departementet er godkendt for Vintersejlads, af Isforholdene tvinges til i udenlandsk Havn at losse Varer bestemte for finske Havne, eller med andre Ord, at Skibsfarts-Departementet søger at udelukke fra Vintersejlads paa Finland Skibe, der ikke er egnede dertil.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 28. December 1926.

Juleugen sluttede fastere i enkelte af de ledende Markeder end almindeligvis ventet. Nordamerika tog nogle prompte Baade til forbedrede Rater, og la Plata var udpræget fast for Januar-Lastning og et Par Shillings højere for Februar. Ud fra U.K. var der mere Efterspørgsel efter prompte Baade, og Fragterne blev lidt bedre. Ekspeditionerne i de engelske Kulhavne har gennemgaaende været ualmindelig gode, og med rimelige Bunkerpriser og normale Rejser kan f. Eks. en Middelhavsrejse give et nogenlunde Overskud. De hjemgaaende Middelhavsfragter var en Overgang trøstesløse, men ser nu ud til at ville rette sig.

Hvorledes næste Aars Fragtmarked vil arte sig, eller blot begynde, kan kun blive Gætteværk, og med de sidste Spaadomme i frisk Minde er det fornuftigst at lade Kendsgerningerne tale, efterhaanden som Resultaterne foreligger. Da Kulstrejken i U.K. var ved at ebbe ud, saa alle lyst paa Fremtiden, i hvert Fald for de første Par Maaneders Vedkommende. Som enhver ved, er disse Forhaabninger ikke alene ikke gaaet i Opfyldelse, men helt og ganske slaaet fejl.

I Fjor ved disse Tider var Noteringerne i de forskellige Markeder bl. a.:

Sundsvall/London, 50/-, Kotka/West Hartlepool, Props, 45/-, Danzig/London, 41/-, Methil/god dansk Havn, 6/6d., 6/9d., London/København, Koks, 9/-, 9/6d., Tyne/Königsberg, 8/-, Wales/Neapel, 10/-, Genoa, 8/10½d., 9/6d., Barcelona, 10/-, Tyne/Vest Italien, 9/3d., Sulina/Kontinentet, 19/-, Northern Range/U.K., 3/3d., 3/4½d., Cuba/U.K., 18/-, Gulfen/Danmark, 6.50 Doll., Pacific/U.K.-Cont., 36/-, Wales/Buenos Aires 13/-, 15/-, La Plata, 23/-, 25/6d., Januar, Burma/U.K.-Cont., 30/-, Sydaustralien, 43/9d., 45/-, Januar, time-charter Vestindien ca. 1.70 Doll. for 3,000 Tonner, eller med andre Ord nogenlunde de samme, som Dagsnoteringerne i de hjemlige Markeder og lidt lavere i de oversøiske Markeder.

TRÆLASTMARKEDET

Om det prompte Østersømarked er der intet godt at sige. Til Eksempel noteres for 570 Stdr. DBB fra

Stockholm og Norrköping til Amsterdam fra 20 til 22/23 Gylden, Pernau/West Hartlepool 500/800 Favne Props 42/6d., Danzig/West Hartlepool DBB 46/- og Danzig/Hull ca. 310 Favne er sluttet til 40/- . For Afskibning pr. f.o.w. kommer daglig nye Ladninger i Markedet, men Noteringerne er forbausende ensartede. Kotka/Hull, 540 Stdr. pr. Juni, rapporteres sluttet til 48/6d. For f.o.w. Lastning fra Miramichi eller Campbellton til W.B.E.I. er sluttet en 1,200 Stdr. Baad til 65/- een, 67/6d. to Lossehavne, hvilket hverken er højere eller lavere end ventet.

KUL, KOKS ETC.

Raterne fra Østkyst England til Danmark og Nabolandene ligger paa et meget lavt Niveau. Noget »Marked« er der faktisk ikke lige i disse Dage, og det er mest smaa Baade paa 600/1,800 Tons, der finder Anvendelse. Tyne/København eller anden god dansk Havn indikerer 6/6d., 6/9d. for 2,500 Tons, Blyth/København 7/- 1,200/1,500 Tons, Forth/Frederikshavn 9/6d. for 600 Tons, Hull/Limhamn 9/- for 600 Tons, Warkworth/Drammen 8/6d. 1,800 Tons, Forth/Helsingfors 10/-, Königsberg-Stettin 7/-, 7/3d., Danzig/god dansk Havn 500/600 Tons 8/-, 8/6d., Rotterdam/Oslo 1,800 Koks, 7½ Kr. fri Losning. Coasting er nogenlunde uforandret med liden Forretning. Pitwood, Bay/Bristol Kanalen, som for 14 Dage siden betalte 12/- for 2,500 Tonnere, har senere faaet 1,300 Tonner til 9/-.

MIDDELHAVET ETC.

I Dagene lige før Jul strammedes de udgaaende Kulrater til spanske og italienske Destinationer, især for helt prompt Tonnage. Der er endnu en vis Mangel paa prompte Baade, men i denne Uge bliver der alligevel næppe gjort meget af Betydning. Kulafskibningerne til Østens Bunkerstationer og Marinens Depoter er igen en Kendsgerning. Wales/Colombo betaler 14/-, Penang 16/-, Singapore 14/-, fri Losning, Durban 12/-, fri Losning.

I de hjemgaaende Middelhavsmarkeder er der ikke væsentlige Forskydninger. Frugtkøbmændene er saa godt som dækket for første Halvdel af Januar Last-

NØRRESUNDBY

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

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

Lods og Bugsering.

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

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.
Ballast kan faas for en Betaling af Kr. 3,50 pr. Ton.

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

Losning og Lastning
besørger ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, 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 Hjælpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. **Ingen Lodsvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift 4 Ø.** pr. R.-T. **Ballastpris** f. Tiden 2.50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. **Losnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Traskiba byggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8¹/₂ m. Ved Bolværk indtil 7 m. Bolværkernes Højde over daglig Vande 1,8 à 2,0 m.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton
Indenb. 12 Øre, Udenb. 30 Øre. Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, 5 Øre pr. Ton.

Ingen Lodsvang.

Naar Lods benyttes:

Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton

Udenbys Fartøjer 20 — " —

Er Lodshjælp benyttet for Indgaaende betales ¹/₂ for Udgaende.

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

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

Losning og Lastning udføres efter faste Takster.

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

ODENSE

Med daglig Højvande: I Fjorden, Kanalen og Østre Havnebassin 24 Fod, i Vestre Havnebassin 12-14 Fod. **Havneafgifter pr. N. Reg. Ton:** Indenbys 20, 22, 25 Øre, Udenbys 30, 35, 40 Øre, saavel for Ind- som Udgaende. **Lodsning:** Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodsvang mellem Stige og Odense for Skibe paa 80 Tons Brutto og derover. **Bugsering:** Faste, billige Takster ved Havnens Damer og Motorbaade. **Ballastafgift:** 6 Øre pr. N. Reg. Ton. **Ballastpris:** 3 Kr. 10 Øre pr. Ton. **Losning og Lastning** besørger af Handelsforeningens Stevedor efter faste Takster. Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 10 T., Maskinværksteder, Skibsværfter, Ophalerbedding for Skibe indtil 500 T. Vægt, Isbryder. Svajeplass for Skibe indtil ca. 490 Fod engelsk Længde.

ENGELSK SKIBSBYGNING

Kulstrejken i Storbritannien lagde store Hindringer i Vejen for den britiske Skibsbygningsindustri, men Ordrene indgik i stor Mængde, saa Værfterne nu efter Strejkens Afslutning staar overfor en travl Tid. I Løbet af to Maaneder er der kontraheret over en halv Million Tons ved de britiske Værfter, hvilket overstiger Nybygninger i Aarets første Kvartal.

Tanktonnagen spiller som tidligere omtalt en stor Rolle. Britisk Tanker Co. har ved forskellige Værfter bestilt 9 store Tankbaade. The Anglo American Oil Co. har bestilt to 12,000 Tons Tankbaade, en hos Workman, Clark & Co. i Belfast og en hos James Laing &

Son i Sunderland. Hos Stephen & Son i Glasgow har Standard Oil Co. kontraheret to 15,600 Tons Tankbaade. Ved Palmers Shipbuilding Co. har Sir Joseph W. Isherwood nylig placeret Ordre paa tre Tankbaade til Venezuelan Gulf Oil Company.

Af de sidste Dages Kontraheringer bemærkes en Frugtbaad for norsk Regning ved Swan Hunter and Wigham Richardson, Newcastle on Tyne, samt et Motorskib paa 10,000 Tons hos Greenock Dockyard Co. til Clan Line i Glasgow. Den sidstnævnte Baad skal forsynes med Dieselmotorer af Burmeister & Wain Typen.

(Fortsat fra Side 9)

ning, og vil kun betale ca. 26/ 30/- for henholdsvis 100,000 og 80,000 Kubikfod-Baade, Basis 3 Lasteplasser og 1 Losseplads U.K.-Havne-Hamburg med Udgifterne i Spanien limiteret, men paa »usual charter«. Det nye Certeparti er endnu ikke approberet af Befragterne, og i det nuværende Marked er der ingen Magt paa Jorden, der kan tvinge noget nyt Certeparti igennem.

Fosfat Tunis/Ghent, 4,500 Tons pr. 15/2 er sluttet til 9/9d., Tunis/Aberdeen 10/2 til 10/6d., Tunis/Tyne Februar 10/-, Sfax/Aberdeen 1,500 Tons Esparto 20/-, Alexandria/Hull prompt 20/- pr. 60 Kubikfod, 15. Januar Lastning 16/-. Locust Beans (ca. 85 Kubikfod) fra 3 Lasteplasser Cyprus til Themsen 32/6d., Sulina/Continentet 22/6d. option 1 dansk Havn à 2/- ekstra, ult. Jan. Sortehavet er uden Efterspørgsel.

NORD AMERIKA, GULFEN. CANADA ETC.

Enkelte helt prompte Baade har opnaaet højere Rater for Korn til U.K. og Middelhavet. West St. John/Middelhavet har betalt 26 Cents mod 21 Cents sidst, men en saa stor Fremgang hører til Undtagelserne, og skyldes særlige Omstændigheder. Northern Range/Hamburg, 31. December Annullering, har faaet Tonnage til 17 Cents, og U.K. er gennemgaaende ikke mere værd end 3/6d. pr. quarter. Kul, Hampton-Roads/Buenos Aires er taget til 19/-, Para 4.25 Doll., og med den begrænsede Efterspørgsel er Tonnagen ogsaa skiftet i Ballast fra Staterne til La Plata, Cuba/U.K.-Cont.

er uforandret omkring 20/6d., 23/- og Gulfen/Danmark, Oliekager, Januar, ca. 7.50 Doll., Februar ca. 7.00 Doll.

Vancouver/U.K.-Cont. Januar/Februar er svagere omkring 37/6d., 39/-.

SYDAMERIKA

Kul ud til River Plate betaler endnu ikke over 14/6d, 15/-, og der er ingen Overflod paa Ladninger. Ikke saa faa Baade er gaaet ud i Ballast, og selv om det forøgede Tilbud kan mærkes, har La Plata hjemgaaende kunnet holde Stillingen. For Januar er Raterne »fully steady« og for Februar er der betalt 30/- for 25/1, 12/2, og 28/9d. for 1/15 Februar. Marts er af mindre Interesse, og følgelig holder Raterne sig omkring 23/-, 24/-.

ØSTEN

Australien kan ikke rigtig komme i Gang. Kampen om det nye Certeparti er sikkert en medvirkende Aarsag hertil, men Kornpriserne vel nok den afgørende Hindring. Burma/U.K.-Cont. er en Smule fastere: 33/9d. mod sidst 32/6d., og Madras ca. 25/-, Vladivostock/Rotterdam-Hamburg med skandinaviske Optioner ca. 30/-, 32/6d., Januar.

TIME CHARTER

For Rundrejse i vestindisk Fart er opnaaet 2.25 Doll. for 1,800 Tonner og 2.00 Doll. for 2,150 Tonner.

R Ø R E T I D E N Y E S T A T E R

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Det er et ægte Tidens Tegn, at hvergang et frit Folk føler sig truet af en indre eller ydre overhængende Fare, der kan blive skæbnesvanger for dets Selvstændighed, gør det krampagtige Forsøg paa at skille sig af med Parlamentarismen og hvad dens er, og man søger en eller anden stærk Personlighed, som er i Stand til ikke blot at samle men til ogsaa at bruge Nationens Kraft. Vi har i det lille Decennium, som er gaaet sidens Verdenskrigens Slutning, set den stolte gammelromerske Diktator-tanke dukke op i mere eller mindre moderniseret Skikkelse — og det er hver Gang gaaet ud over Folkestyret som Idé. Partiernes stridende Høvdinge, Korridorpolitikens Rænkesmede og de demagogiske Folketribuner har i større eller mindre Antal maattet bide i Græsset. Det er kun Løn som forskyldt, fordi de har vist sig at være netop dem, der har undergravet Parlamentarismen, til trods for, at de altid optræder som dem, der varmest forsvare denne Regeringsform. Det er kun den gamle Historie om igen; ingen er nogensinde mere svorne Tilhængere af et System, end de Snyltere, som skylder det hele deres Tilværelse. Derfor ser man ogsaa de europæiske Politikere være mere eller mindre nervøse, hver Gang det ikke gaar helt efter deres Hoved. De ser Fascisme overalt, ganske ligesom den Række i Mørket mener sig omgivet af Spøgelser. Hvorhen man ser, er der i Rigsdagene en sand Rædsel for, at *Mussolini* skal faa for mange og for dygtige Elever. Man gør alt for at hæmme dem — og alligevel bliver der flere og flere. Det viser mere end noget andet, at Jordbunden er god nok for de nye Strømninger, der har aartusind gammel Rod i den europæiske Politik.

Det sidste Decennium har tillige vist, at der i Lande, som ikke har vor afsides Beliggenhed, ofte er Alvor i Ord, som hos os kun siges for Spøg. Det har blandt andet været Tilfældet med Litauen. De økonomiske Forhold blev slette, alle kommercielle Forhaabninger bristede, og en skønne Dag gled Magten over i Militærets Hænder. Man havde faaet nok af Ord, nu vilde man Handling. Utrygheden blev Dag for Dag saa foruroligende, at Folket var som en dirrende Nerve. Man frygtede for, at de Ledende spekulerede i at forraade Landet til Russerne, og den Eftergivenhed, som man viste overfor Polen og dets Krav, blev mere og mere nationalt nedværdigende. Det laa nær at tænke, at der var et underfundigt Sammenspil mellem russiske og polske Finansinteresser. Vandt det i Styrke, vilde ikke blot Litauens kommercielle Fremtid være en Saga blott, men dets politiske Selvstændighed vilde gaa tabt i en uoverskuelig Tid. Derfor kom Revolutionen. Behjærtede Fædrelandsvenner satte den i Scene, og det gamle Styre, »der har plettet Litauens Skjold for at høste egen Fordel«, blev jaget bort. Da det var sket, kom der Ro. Det er som om de nye Magthavere har Sangbund i Folket, og med det bag sig vil konsolidere Statsskibet saaledes, at det kan sejle med tilstrækkelig Sikkerhed.

Det er ikke kommet officielt frem, men man tager næppe fejl, naar man gætter paa, at Vilnaproblemet har spillet en ikke uvæsentlig Rolle for dem, der har villet Omvæltningen. Gennem Aar er det Vilna, som har domineret den litauiske Politik — og den litauiske Økonomi — og da Polakkerne ved et vel tilrettelagt Overfald satte sig Besiddelse af Byen, mistede Litauen Nerven i Statslegemet. Derfor intet Under, at der kom til at herske det mest spændte Forhold imellem den bestjaalne og Røveren. Det var nærmest en permanent Krigstilstand, og der gjordes alt for at genere den gensidige Handelsudveksling mellem de to Lande.

Kunde Litauen spærre Polen ude, gjorde det alt for at gøre det paa en effektiv Maade — og omvendt. Buen spændtes mere og mere — og nu er alle Landegrænserne spærrede, Samfærdslen kan ikke mere følge den naturlige Strøm. Begge Folkenes Handel har lidt et føleligt Afbræk, og Fremtiden bliver sikkert alt andet end lys, fordi ingen af dem vil vige. Polen mener, at Spørgsmaalet er afgjort en Gang for alle, men Litauen vil ikke opgive sine Krav. Nogen Udjævning er ikke mulig.

Det er ikke saa længe siden, at Polens stærke Mand, den i mere end een Henseende ret bizarre Marskalk *Pilsudski*, med sit Sværd skrev Landets Forfatning om. Han mente, det var nødvendigt, fordi Magten og Ansvarret truede med at lægge sig som en Taage over de parlamentariske Sumpe. Da var det at *Pilsudski* greb ind for at presse alt det udflydende sammen til en haard og haandgribelig Masse. Det lykkedes ham paa nogle faa Maaneder, og han havde paany vist en »fredelig« Verden, at Sværdet undertiden kan være et ganske brugbart Stykke Værktøj. Den Koncentration, som fandt Sted i Polen, svækkede Litauen, der godt indsaar, at det ikke var muligt at realisere lignende Planer som de polske. Det erkendte aabent sin Underlegenhed, men Hadet til Modstanderen blev stimuleret.

Hvad der nu er hændet maa ikke mindst vise den danske Handelsstand, hvor langt Europa er fra rolige Forhold. Hvor man ser sig hen, gærer og bryder det, og der er absolut ingen Stabilitet i nogen af de nyere Staters indre Anliggender. De smaa Østersøstater syd for den finske Bugt famler usikkert i deres Politik ikke mindst fordi, de er stillede overfor den overmaade vanskelige Opgave at værne deres Uafhængighed af Rusland, hvis Masser truer med at vælte sig ind over dem, paa sin Vej ud mod Havet, alt imedens de selv er henvist til at leve af Rusland, som det eneste naturlige Opland. Den polske Politik famler uafbrudt med sine Fangstarme for at indlemme Kystlandene i et Statsforbund, der i et givet Øjeblik kan hyde Rusland Trods. Forholdene er vanskelige, og de gøres yderligere besværlige ved, at Litauen og Polen ikke er *on speaking terms* med hverandre.

Man kan ikke undre sig over, at flere af de nye Staters Ledere ser saadan paa Forholdene, at det er Vaabnene, der kommer til at bestemme Fremtiden. »Vaabnene og intet andet er de kommende Tidens politiske Værktøj,« udtalte *Pilsudski* for nylig, og det er fristende at se den Statsomvæltning, som nu har fundet Sted i Kovno som en Opmarsch til den kommende Kamp, som paa en mere haandgribelig Maade skal regulere Grænserne i disse Egne.

De, der kan se ind i Fremtiden, maa vide, naar den kommende Krise skal begynde. Det kan vare længe endnu, og det kan ske i Morgen. De, der har synske Evner, maa pege paa, hvor omfattende Krisen vil blive. Vi andre har næppe andet at gøre end at vente og være efterkloge. For Danmark var der vel en Ting, som var værd at prøve — men det er vel ikke opportunt at tale om. Hvad om vi nu saa efter, om der ikke var et og andet, der kunde gøres for at udbedre Ledet, som nu er af Lave. Alle ved, at de Bomme, som hegner det danske Land, ikke er stærke, som de skal være. Langtfra endda. Dog derom kan det ikke nytte at tale nu. En Dag vil det blive anderledes, fordi Forholdene vil tvinge det danske Folk til at se Sandheden lige i Øjnene.

Johannes Lehmann.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

HOBRO

P. F. CLEEMANN · AABENRAA

(ETABLERET 1879) DANMARK

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering

Telefoner: Mæglerkontor: 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182
M.S. »Frederik Fischer« 220 T, d. w. ell. 75 Stds.Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København
De private Assurandører, København · Lloyds, London**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

AALBORG

HOLBÆK

CHR. JENSENEDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon.. 2256
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:
»SØBORG«**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166

HAVNEVEJ 40

Telegr.-Adr.: »Fisker«

HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

HORSENS

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

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

Aalborg

★

WILH. CHR. BECH

(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HORSENS

FIRMA ETABLERET 1863

TELEGR.-ADR.: »NOTNA«

Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
»UTZON«**HANS OLESENS EFTF.**

(NIELS WANG)

SWORN SHIPBROKER

STEAMSHIP AGENTS

HORSENS

Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

ASSENS

KALLUNDBORG

MOURITZ G. KRAG

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

ASSENS

Telf. 200 / Statstelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

FINSEN & SCHULTZ

EDSV. SKIBSMÆGLERE

KALLUNDBORG

TELEFON: 601

TELEGR.-ADR.: FINSEN

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

BANDHOLM

KOLDING

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

TELEFON NR. 166

Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER

SWORN SHIPBROKER

ESBJERG

KORSØR

**J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING**

Esbjerg

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

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6·16·68
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

S Ø - O G H A N D E L S R E T S D O M

Efter et Certeparti (Deutkohle-Certeparti) indgaaet den 22. September 1925 mellem Sagsøgerne, A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab her af Byen, og Rheinnisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat lossede Dampskibsselskabets Damper »Slesvig« i Oktober Maaned 1925 en Ladning Kul i Karrebæksminde til De forenede Papirfabrikker. I Certepartiets § 12 fandtes en saalydende Bestemmelse: »Die Empfänger bewerkstelligen die Entlöschung der Ladung für Dampfers Rechnung zu ortsüblichen Sätzen.«

I Medfør af denne Bestemmelse besørgede De forenede Papirfabrikker hele Losningsarbejdet og tilbageholdt af Fragten det Beløb, som de mente, det ifølge Certepartiet paahvilede Skibet at betale.

Dampskibsselskabet mente imidlertid, at Papirfabrikkerne havde beregnet sig for meget i Lossegodtgørelse, idet de havde debiteret Rederiet for alle Losningsudgifterne (Losningen skete fra Damperen til Lægter) inklusive Ulykkesforsikringspræmie og Erstatning til Arbejderne for Anvendelse af Skibets Folk til Winchdrivning. Rederiet mente, at det kun var pligtig at betale 1.25 Kr. pr. Ton for Losningen uden Godtgørelse for Ulykkesforsikringspræmie og Winchdrivning.

Det er in confesso, at der mellem Dansk Dampskibsrederiforening, The Baltic and White Sea Conference og Danske Kulimportørers Association er indgaaet en Overenskomst, der bl. a. fastsætter, at Losningsgodtgørelsen for Skibets Andel af Kullosning i Henhold til Baltcon-Certepartiet skal udgøre 1.25 Kr. pr. Ton uden ekstra Beregninger af nogen Art, samt at Overenskomstens Takster maa betragtes som »current rate« i danske Havne, saa længe Overenskomsten løber. Denne Overenskomst gælder for de fleste danske Havne, derunder Karrebæksminde. Ifølge Baltconcertepartiet kan der paa lignende Maade som i Deutkohle-Certepartiet bestemmes, at Modtagerne skal besørge Losningen mod at Skibet betaler »current rate«.

Rederiet gør nu gældende, at selv om det ikke er Baltcon-Certepartiet, der er brugt i nærværende Tilfælde, kan Rederiet, der er Medlem af de 2 ovennævnte Rederorganisationer — medens Papirfabrikkerne ikke er Medlem af nogen af de Organisationer, der er indgaaet paa den fornævnte Overenskomst —, dog nægte at betale mere end 1.25 Kr. pr. Ton, da

der ikke findes andre gængse Takster (ortsüblichen Sätzen) end den mellem de nævnte Organisationer fastsatte current rate for den paa Skibet faldende Del af Losningsgodtgørelsen.

Da Papirfabrikkerne ikke vilde indgaa paa at betale nogen Del af det af dem tilbageholdte Beløb, har Rederiet anlagt nærværende Sag, hvorunder det har paastaet Papirfabrikkerne dømt til at betale ialt 605,66 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato den 4. Juni 1926, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger.

Det er ubestridt, at Sagen drejer sig om det fornævnte Beløb.

De Sagsøgte har paastaet sig frifundet med Tillæg af Sagens Omkostninger, idet de gør gældende, at den mellem de nævnte Organisationer indgaaede Overenskomst om Losningsgodtgørelse for Kul i Henhold til Baltcon-Certepartiet ingen Betydning har i nærværende Sag, hvor det drejer sig om et Deutkohle-Certeparti, og hvor de Sagsøgte ikke er Medlem af nogen af de Organisationer, der har sluttet Overenskomsten.

Retten maa finde, at Ordene »ortsüblichen Sätzen« ikke kan sigte til den Betaling, Ladningsmodtagerne i det enkelte Tilfælde har ydet for Losning, men maa sigte til en mere almen Takst. Det kan ikke under nærværende Sag betragtes som godtgjort, at der er nogen anden gængse Takst for Losning i Karrebæksminde, til hvilken der kunde være sigtet, og Retten maa i Mangel af ethvert Bevis for en saadan anden Taksts Eksistens give Sagsøgerne Medhold i, at det maa blive den af de paagældende Organisationer fastsatte Pris, der maa være den afgørende. Der maa saaledes gives Dom efter Sagsøgerne Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 125 Kr.

Thi kjendes for Ret:

De Sagsøgte, A/S De forenede Papirfabrikker, bør til Sagsøgerne, A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, betale 605,66 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra den 4. Juni 1926, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger med 125 Kr.

VINTER-DÆKSLAST FRA FINSKE HAVNE

I de haarde Efteraarsmaaneder og Vintermaaneder hænder det Gang paa Gang, at trælastede Skibe maa søge Havn. Ganske vist forlanger de engelske Myndigheder, at Skibe, der anløber britiske Havne, kun maa føre halv Dækslast efter 1. Oktober, men de øvrige træaftagende Lande, altsaa Frankrig, Belgien og Holland, har ingen tilsvarende Bestemmelser.

Nu har den finske Søfartsstyrelse imidlertid truffet en betydningsfuld Afgørelse, der indirekte kommer til at virke som det engelske Regulativ. Styrelsen har nemlig, efter hvad der meddeles i *G. H. & S. T.*, udsendt et Cirkulære til samtlige Lodschefer med en Anmodning om, at intet Skib maa lods ud af finsk Havn, naar det har saa stor en Dækslast, at det nødvendigvis maa faa Slagside, saa snart det kommer ud i aabent Vand med Søgang.

Observerer en Lods, at det Skib, han skal lodse ud, har blot den mindste Slagside, skal han nægte at udføre Lodsningen og straks afgive Indberetning herom til Søfartsinspektøren, der træffer den endelige Afgørelse.

Bestemmelsen træder i Kraft straks.

PANAMA-KANALEN I FINANSAARET 1. JULI 1925 TIL 30. JUNI 1926

Handelstrafikken gennem Kanalen i den ovennævnte Periode var noget større end i den nærmest foregaaende men dog mindre end i Finansaaret 1923-1924. Den samlede Netto-Indtægt af Kanalen med tilhørende Jernbaner udgjorde Doll. 17,340,865.68 mod Doll. 15,757,751.10 i det nærmest foregaaende Finansaar og Doll. 18,254,459.66 i Aaret 1923-1924.

Regnskabet balancerede 1925-1926 med 461,258,475.15 Doll.

Det samlede Antal Skibe, der anløb og udklarerede i Kanalens Yderhavne udgjorde henholdsvis 11,694 og 11,698, d. v. s. omkring 12 pCt. flere end i det nærmest foregaaende Finansaar.

Et Antal af 5,197 (afgiftspligtige) Skibe med en Panama Kanal Netto-Tonnage paa 24,774,591 Tons passerede igennem Kanalen mod 4,673 med en Panama Kanal Netto-Tonnage af 22,855,151 i det foregaaende Aar; den igennem Kanalen befordrede Tonnage var i Overensstemmelse hermed paa 26,037,448 i sidste Aar mod 23,958,836 i det foregaaende Finansaar.

Af danske Skibe passerede 63 med en Panama Kanal Netto-Tonnage af 234,753 Tons, og med Ladninger paa ialt 295,530 Tons Kanalen i sidste Aar mod 42 med en Panama Kanal Netto-Tonnage af 160,299 Tons og en Ladningsvægt paa 201,557 Tons i det foregaaende Aar.

SØRETEN I VEJLE

Nedenstaaende bringer vi en Fortegnelse over de til *Søretsmedlemmer* for *Vejle Amt* beskikkede Mænd, hvis Funktionstid udløber den 31. December 1930:

1. Havnefoged *Anders Christian Andersen Fink*, Kolding.
2. Skibskaptajn *E. Thomsen*, Vonsild.
3. Lods *Jens Andersen*, Fredericia.
4. Havnefoged *Carl Gadeberg*, Vejle.
5. Lods *Søren Sørensen*, Hjarnø.
6. Kaptajn *Hans Jacob Gregersen* af Bredballe Strand.
7. Fhv. Lods *P. Petersen*, Mølholm.
8. Fisker *Peter Svinding*, Snaptun.
9. Fhv. Toldforvalter *M. H. Witthøft*, Fredericia.
10. Styrmand *H. P. Trondhjem*, Fredericia.

Medlemmer, hvis Funktionstid udløber den 31. December 1928:

11. Skipper *Andreas Madsen*, Strandhuse.
12. Skipper *Christian Petersen* af Hejlsminde.
13. Skibshandler *H. P. Clausen Hansen*, Kolding.
14. Fhv. Kaptajn *Chr. Vilhelm Christensen*, Kolding.
15. Mægler *J. W. Bröchner-Mortensen*, Fredericia.
16. Lodsformand *Anders Andersen*, Fredericia.
17. Fisker *Frederik Peder Jensen*, Bredballe Strand.
18. Speditør *Ad. Jørgensen*, Vejle.
19. Fisker *Hans Peter Sørensen*, Daugaard Strand.
20. Skibsfører *Hans Hansen Stenkjær*, Juelsminde.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

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

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

NYKØBING F.

Telefon 137 & 737
Telegram-Adr.: »Marquardt«

Marquardt & Tornøe

Skibsmæglere

Nykøbing F.

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøllid"
Amaliegade 36

NØRRESUNDBY

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

A. N. PETERSEN

A/S DET DANSK · FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB
Telf. 1243 · 12443 · 12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfransk«
LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

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

FRIIS & FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)

STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108 & 618

CARL HASSAGER & CO

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Telefoner 91 & 92

Telegr. Adr. "Hassager"

SVENDBORG

C. O. JESSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

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

Telefoner: Mæglerkontoret (Befragteren) 25 og Stet 2. Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Ries 262.
Varenmægleren 188. A. Thejll (privat) 1030. Telegram-Adr.: »Hude«, Svendborg.
Codes: Watkins' & Appendix, Booth's 10th Ed., Bentley's new Ed., Wiegars Illtz Code.

E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORG

Etableret 1803

A. THEJLL

Etableret 1802

EDSVOREN SKIBSMÆGLERE, DAMPSKIBSAGENTER OG SKIBSREDEERE

BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FORSIKRINGSAGENTER

Køb og Salg af Sejlskibe og Dampere etc. · Spedition · Bunkerkul Forsyning.

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT-AGENTER

Agent for: Det forenede Dampskibsselskab, København. Det østasiatiske Kompagni, København.
Walford (London) Ltd. Fjerde Søforsikringselskab, Kbhvn. Dampskibsselsk. »Ærev«, »Froenköbing».

NYBORG

THOMAS WANG

EDSV. SKIBSMÆGLER

NYBORG

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

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

FRAGTRATETALLET FOR
NOVEMBER 1926

Medens der var en stærk Stigning i Fragtraterne i Løbet af September og Oktober, viser Fragterne i November meget nær samme Gennemsnit som i Oktober, hvorefter Fragtratetallet for November Maaned er beregnet til 159.0 eller ganske nær samme Tal som for Oktober.

	1925	1926
Januar—Marts 1925 gsntl.....	100	
Januar	102.1	103.1
Februar	99.2	102.5
Marts	98.8	100.6
April	95.4	98.2
Maj	92.8	93.0
Juni	93.6	97.2
Juli	94.8	104.4
August	94.5	112.8
September	95.6	129.8
Oktober	101.2	159.5
November	104.5	159.0

Denne Ensartethed i det samlede Resultat er imid-

lertid fremkommet under meget stærke Svingninger i Raterne i Løbet af de to Maaned, idet der i næsten alle Ruter var stærk Opgang i Løbet af Oktober, og stærk Nedgang i Løbet af November, begge Dele i Hovedsagen bestemt af Strejkesituationen i England. I nogle af Ruterne var Niveauet — efter en Kulmination sidst i Oktober eller først i November — lavere ved Udgangen af sidstforløbne Maaned end ved Begyndelsen af Oktober. Dette gælder bl. a. om Timecharterfarten især i vestindisk og transatlantisk Fart. I andre Ruter er Nedgangen ikke skredet saa langt frem eller modvirkes endog af modgaaende Tendenser, saa at Gennemsnittet i November er blevet højere end i Oktober. Dette gælder f. Eks. i Transporten af Frugt og Fosfat fra det vestlige Middelhav, og af Korn især fra la Plata og Australien. I Farten fra Østen til Danmark (Soyabønner) har der i flere Maaned ikke været noteret nogen Fragt før nu i Slutningen af November, hvor den angivne Rate er langt højere end den sidst forud noterede.

POSITIONSLISTE PR. 27. DECEMBER 1926

•MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING•

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Holtenau 27.12.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Kbh. 21.12.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Chefoo 26.12. til Shanghai.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Rouen 27.12. til Cardiff.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, ank. Antwerpen 24.12.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Saloum 15.12.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Catania 26.12.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Bluefields 17.12.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, ank. Kbh. 27.12.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Houston (Texas) 24.12.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Shanghai 21.12.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Santos 27.12. til Rio de Janeiro.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rosario 23.12.
s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Kbh. 26.12.
m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Kbh. 20.12.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Leith 25.12.
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Kobe 20.12.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Ghent 25.12. til Newport Mon.
s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Boston 23.12. til Baltimore.
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Adelaide 21.12.
m.s. *Advance*, Hansen, afg. Frederikshavn 27.12. til Frankrig.
s.s. *Azel*, Kanstrup, ank. Barcelona 27.12.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbh.-Mariager og Kbh.-Nakskov Ruten.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

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

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gothfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

s.s. *Bergenshus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgil*, Bang, pass. Brunsbüttelkoog 26.12. p. R. t. Gr. Yarmouth.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Bayonne 21.12.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Rotterdam 24.12.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Reval 26.12.
s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Melbourne 25.12.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Weymouth 21.12.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Stettin 11.12.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i Dok i Helsingør siden 19.12.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Stettin 22.12.
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Lissabon 20.12. til Kbh.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Birkenhead 22.12.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. London 24.12.
s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Danzig 24.12.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Bordeaux 25.12. til Bristol Channel.
s.s. *Børghlum*, Jensen, ank. Piræus 22.12.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenck, ank. Göteborg 26.12.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Melilla 26.12. til Oran.
m.s. *Chile*, Mauritzen, pass. Panama Kanal 25.12. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Calais 20.12.
s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Fernando Noronha 26.12.
s.s. *Cimbria*, Petersen i Kbh.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Swansea 24.12. til Alexandria.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Savannah 22.12. til Aalborg.
s.s. *Cyriel*, Duhn, ank. Swansea 26.12.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Hull 20.12.
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Cardiff 21.12.
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Ridham Dok 20.12.
s.s. *Dania*, Benche, afg. Sarpsborg 22.12. til Boston.
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Port Said 27.12.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Glasgow 24.12.
s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Königsberg 27.12.
s.s. *Dronning Maud*, Sandberg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Kbh. 21.12.
s.s. *Ebro*, Jørgensen, oplagt.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Palermo 22.12. til Valencia.
s.s. *Elite*, Jessen Clausen, ank. Tynen 24.12.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS
28. December 1926.

London	18,19	Madrid	57,55
New York	375,50	Amsterdam	150,35
Berlin	89,45	Stockholm	100,30
Paris	15,05	Oslo	95,05
Antwerpen	10,50	Helsingfors	9,48
Zürich	72,65	Prag	11,15
Rom	17,25	Wien	53,05

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER:

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

GLASGOW

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.
110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

E. VON MEHREN & CO.

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

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

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

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

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

CARDIFF

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

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

CARDIFF

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

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

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

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

GLASGOW

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 METHIL Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

METHIL

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "HANDLERY"

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street ... Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York House 57, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångesund · Wiborg · Frederikshavn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors
Sörnäs · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nyetad · Raumo · Räfsö · Krietinestad · Kaaskö · Waea · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby
& Yxpila · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

s.s. *Ella*, Meyer, ank. Kbh. 25.12.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Bordeaux 21.12.
s.s. *Elsborg*, Sonnichsen, afg. Methil 24.12.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Randers 24.12.
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Hull 19.12.
s.s. *Enighed*, Christensen, ank. Nørre Sundby 25.12.
s.s. *Erik B.*, Lerche, pass. Ushant 26.12. p. R. t. Barcelona.
s.s. *Erik Boye*, ank. Bremen 18.12.
s.s. *Erindring*, Nielsen, afg. Methil 25.12. til Randers.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamborg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Hangö 26.12.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Malaga 25.12.
s.s. *Estonia*, Paulsen, pass. Kbh. 24.12. p. R. t. Halifax.
s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rute fart Kbh.-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Bangkok 12.12.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 17.12.
s.s. *Ficaria*, oplagt.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Rute fart Kbh.-sønderjydske Pladser.
m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Penang 24.12. til Singapore.
s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Kbh. 25.12.
s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Holtenau 26.12.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Inganish Beach 20.12.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbh. 19.12.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Blyth 24.12.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. *Frode*, Bastholm, ank. Philadelphia 23.12.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Frederikshavn 16.12.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Kbh. 26.12. til Kroken.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Dunston 21.12.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Tyne 19.12.
s.s. *Halfdan*, Nielsen, afg. La Rochelle 21.12. til Havre.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Sheerness 24.12.
s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Dundalk 24.12.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Durban 24.12.
s.s. *Hans Tavsens*, Christensen, ank. Windau 18.12.
s.s. *Harald*, Christensen, afg. Cardiff 23.12. til Malta.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, i Dok i Kbh. siden 20.12.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Bordeaux 24.12.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbh. 22.12. til Manchester.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Swansea 23.12. til Kbh.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Aarhus 23.12.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, pass. Gibraltar 20.12.
m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Bahia Blanca 3.12.
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Barcelona 24.12.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Bremen 26.12.
s.s. *Island*, Frandsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.12.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. St. John NB. 24.12.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Björkö 27.12. til Calais.
m.s. *Java*, Topp, afg. Aden 18.12. til Singapore.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Philadelphia 22.12.
s.s. *Jolantiha*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 21.12.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Flamborough Head 24.12.
s.s. *Josey*, Petersen, pass. Gibraltar 24.12. p. R. t. U.S.A.
s.s. *Junghoved*, Horn, ank. Texas City 24.12.
m.s. *Jullandia*, Heindorn, ank. Port Said 26.12.
m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Kbh. 24.12.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Calais 13.12.
s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Antwerpen 23.12. til Corcubian.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Bremen 23.12. til Syracus.
s.s. *Kentucky*, Karstensen, afg. Antwerpen 3.12. til Pensacola.

s.s. *Kina*, Bronér, afg. Sabang 22.12.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Marseilles 23.12.
s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Ghent 23.12.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Cape Wrath 25.12.
m.s. *København*, Christensen, ank. Adelaide 6.12.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Saloum 16.12.
s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Melilla 21.12.
s.s. *Lileborg*, Dam Larsen, afg. Glasgow 22.12.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, afg. Kbh. 29.12. til Limfjordsstation.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. New York 23.12. til Hamburg.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Blyth 24.12.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Kbh. 23.12.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, i Kbh.-Frederikshavn-Oslo Rut.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Kbh. 24.12.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Kbh. 15.12. til Portland Me.
s.s. *Maja*, Tvergaard, i Aarhus-Hamborg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Kobe 26.12.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Vejle 26.12.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Cardiff 24.12. til Las Palmas.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Holtenau 27.12. p. R. t. Stettin.
s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Dublin 24.12. til Burntisland.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Barry 18.12. til Buenos Aires.
m.s. *Mexico*, Eggers, afg. Nyborg 27.12. f. O.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Windau 18.12.
s.s. *Minsk*, Ankersen, ank. Antwerpen 23.12.
s.s. *Møen*, Fjeldborg, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Rut.

N

s.s. *N. F. Højding*, ank. Gibraltar 20.12.
s.s. *Natal*, Madsen, afg. Sabang 26.12.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Kbh. 23.12. til New York.
s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, afg. Plymouth 24.12. til Leiths Red for Ordre.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Cardiff 25.12.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Grangemouth 24.12. til Palermo.
s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Bahia 19.12. til Kbh.
s.s. *Orion*, Olsen, afg. Charleston 18.12.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 22.12.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Lisbon 16.12.
s.s. *P. N. Damm*, pass. Cape Race 18.12.
s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Port Said 21.12. til Aarhus.
m.s. *Panama*, Hjernum, pass. Lizard Head 27.12. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Victoria B.C. 26.12.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New York 24.12.
m.s. *Peru*, Borch, pass. Dover 26.12. p. R. t. Cape Town.
s.s. *Phoenix*, i Rute fart Esbjerg-Hamborg Ruten.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Dunkirk 26.12.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Leith 27.12.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y
Telegram-Adr.: »Tonnage« Coder: Scott's og Watkins'
HELSINGFORS (Finland)
Filialkontor: HANGÖ
Skiberedere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition
Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

ROTTERDAM

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

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

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS 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 « 7305, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

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

AMSTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Telegram-Adr.: *Direktør: J. BURGER*

Telefoner Nr.:

Sleepmaas

ROTTERDAM

8128-8148

Terwenakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

KIEL

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

LISSABON

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

GHENT

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: *Nordisk Skibserederforening*

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsereders Protection Club

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

VALENCIA

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

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

Telegram-Adresse: PENIELSEN, Telefon No. 403.
Codes: Watkins 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udg. 1906

KØBENHAVN

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KØBENHAVN

PAKHUSFORRETNING / STEVEDORES

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

DE FORENEDE HANDELS- OG OPLAGSPLADSER A/S

TELEGR.-ADR.: HANDOP

STIFTET 1873

TELEFONER: 1621 & 1622

KØBENHAVN

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACOBNS

Kedelrensning Rustbankning

ÆLDST, BEDST OG BILLIGST

Det danske mekaniske Dampkedelrenningselskab

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »Varos»

Vickers Stærnerolie Nsox og Nsox D.

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

*Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.***R**

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Geraldton 20.12.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Warkworth 28.12.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Aalborg 22.12.
 s.s. *Rosenborg*, Lund, ank. Königsberg 18.12.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, oplagt.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Fair Isle 22.12. p. R. t. New York.
 s.s. *Seine*, Barzic, ank. Bordeaux 23.12.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Middlesbro 24.12.
 m.s. *Siam*, Hansen, pass. Cape Verde 22.12. p. R. t. Cape Town.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Middelfart 27.12. til Horsens.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Kings Lynn 13.12.
 s.s. *Simone*, Christensen, pass. Brunsbüttel 26.12. p. R. t. Rouen.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Hamburg 23.12.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Liverpool 20.12.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 20.12.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Manchester 23.12.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Dakar 22.12.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Brunsbüttel 25.12.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Newcastle 20.12. til Baltimore.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Skagen 26.12.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Kbh. 26.12.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Kbh. 25.12.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Bremen 23.12. til Neapel.
 s.s. *Svend Pii*, pass. Skagen 21.12.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. Susa 25.12.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Swansea 23.12.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Canary Islands 25.12.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Rotterdam 19.12.
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, pass. Cape Wrath 24.12.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Nakskov 24.12.

s.s. *Taasinge*, oplagt.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 20.12.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Houston 24.12.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Reval 24.12.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Livorno 27.12. til Catania.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Panama Kanal 19.12. p. R. t. San Pedro.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, pass. Las Palmas 8.12.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Antwerpen 27.12. til Tanger.
 s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Eksporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Grangemouth 24.12.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Danzig 26.12.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 18.12. til Kbh.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. New York 15.12.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Madeira 21.12.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Newcastle o. T. 26.12.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Randers 27.12.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, afg. Aarhus 27.12. til Randers.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. New Orleans 25.12.
 s.s. *Vidar*, Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, ank. Barbados 24.12.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. New York 17.12.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, afg. Wismar 17.12. til Randers.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Stettin 24.12. til Hartlepool.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Helsingør 1.12.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Petersen, i Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Rufisque 18.12.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Manchester 24.12.

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsproviantering · Lager af alle Skibsformødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)AMALIEGADE 37
KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

MORTEN JENSEN & KELLER

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

SKIBSPROVIANTERING

HORSENS

Telegr.-Adr.: KELLER

HAVNEN 23

Telefon Nr. 1223

N. P. HANSEN & CO., ODENSE

Kontrol af Korn- og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter. Assurance Befragtning.

Ugentlig Dampskibsforbindelse (s.s. "BLUMENAU", ca. 300 tn. d.w.)
Hamburg—Odense og vice versa.

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

DEN**KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrekvizitter.

Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

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

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

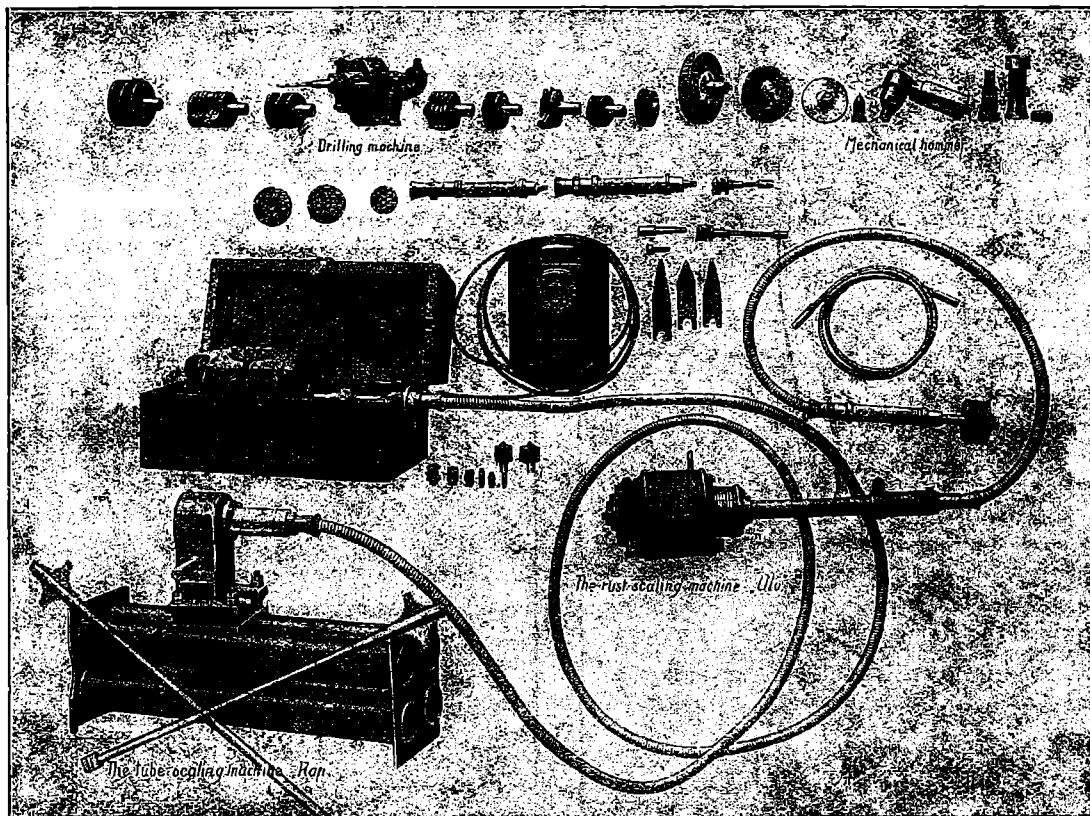
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER TØRDOKKER

ELEKTRISK RUSTBANKNINGSMASKINE »ULV«*Spar Penge!*

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



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

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

HERSKIND & WULFF

TELEGRAM-ADR.: MASKINULV

AMALIEGADE 35
 KØBENHAVN K.

TELEFONER: { Kontor: CENTRAL 8712
 P. Martinussen · HELRUP 1619
 H. Dannisee: ØBRO 4198

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

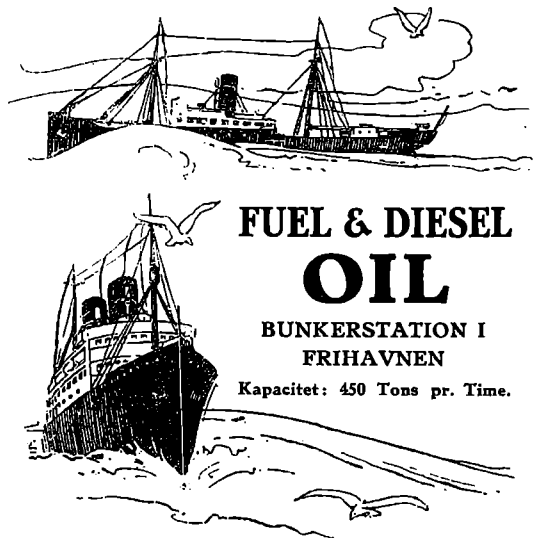


ENEFORHANDLING OG LAGER

M. B. COHIN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403
KØBENHAVN K. TELEGR.-ADR.: AMIANTE

GRUNDLAET 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

FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN

III
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

K I E L · K A N A L

(KAISER WILHELM-KANAL)

★
Zerssen & Co.

RENDSBURG
HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere
LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER

★
TELEGRAM-ADRESSE:
»Zerssen«

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

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

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksettes 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. ROBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN**

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet **BOTNIA**, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
DAMOTIA

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

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger · Inkasso

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

"Alpha" Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

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

Aalborg

Owners' & Captains' Code

Bør findes paa enhver
Reders Skrivebord og i
enhver Skibsførers Kahyt.
Pris £ 0.13.0 portofri
Udgiver

Nautisk Forlag A/S
29, A, Amaliegade, København

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 2

FREDAG · 7. JANUAR 1927

34 · AARG

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

AARET. DER SVANDT —

Dansk Søfarts Tidende har allerede i sit Nytaarsnummer bragt en kyndig og indgaaende Skildring af Skibsfartsaaret 1926. Til vor fremragende Medarbejders Betragtninger føjer vi nedenstaaende nogle interessante Udtalelser fra andre Blades Nytaarsnumre.

I *Berlingske Tidende* skriver saaledes Direktør E. Maegaard fra Dansk Dampskibsrederiforening, at Aaret, der svandt, til at begynde med desværre var endnu slettere end dets nærmeste Forgængere. Mange Redere søgte vel af Hensyn til Besætningerne at holde Skibene i Fart, uanset at Marginen mellem eventuel Fortjeneste og Tab var for ringe, men efterhaanden blev Forholdene saa slette og Tabene ved at sejle saa store, at der ikke var anden Udvej end at lægge Skibene op. I Midten af Maj Maaned var der saaledes af den danske Handelsflaade oplagt 77 Skibe med en samlet Brutto Register Tonnage af 115,000 Tons. Direktør Maegaard skildrer derefter den uventede Forandring i Fragtmarkeds-Situationen, som den engelske Kulstrejke skabte. Resultatet af Rejserne blev imidlertid ikke saa godt, som man ved en overfladisk Betragtning af de høje Fragtrater alene kunde forledes til at tro, idet Bunkerkulpriserne steg voldsomt, og Kullene naaede op til at koste tre til fire Gange saa meget, som de kunde faas for i England før Strejken. De ovenfor nævnte lange Ophold i Kontinentets Kulhavne bidrog ogsaa til at forringe Udbyttet af Rejsen, saa meget desto mere som det ikke altid var muligt at faa fuld Erstatning for Opholdet, idet Befragterne søgte at skyde sig ind under Certepartiernes Ansvarsfriheds Klausuler.

Det var naturligvis Trampskibene, der først og fremmest nød godt af Fragtstigningen, medens Ruteselskaberne først efterhaanden kunde gennemføre mindre procentvise Tillæg til Raterne til Dækning af de forøgede Udgifter til Bunkerkul. La Plata Kornmarkedet var et af de Markeder, der steg voldsomt — Raterne havde saaledes været nede under 15/- — og kom op over 50/- — under Strejken — og her havde de Redere, der beskæftiger Motorskibe i Fart, en særlig Fordel, idet Oliepriserne ikke steg nævneværdigt. De Redere, der i Forvejen havde kontraheret for deres Olieforbrug over Aaret, fik endda uden Spor af forøgede Udgifter den fulde Fordel af de høje Rater.

BEFOLKNINGEN MANGLER FORSTAAELSE

Dansk Dampskibsrederiforenings afholdte Næstformand, Skibsreder, Konsul Chr. Andresen giver i en Artikel i *Politiken* en Oversigt over 1926 og udtrykker sin Beklagelse over, at der ikke hos Publikum i Almindelighed findes den samme Interesse for Skibsfarten som for de øvrige Erhverv. Det er ligesom den danske Befolkning savner Forstaaelsen af dette Erhvervs Udøvelse. Hovedinteressen synes at samle sig om de forskellige Selskabers Kurser, ofte til Skade

for Selskabernes rolige Udvikling, idet en tilfældig Aktionær-Majoritet i gode Tider kun arbejder hen til Opnaelsen af det størst mulige Udbytte eller til Udstedelse af Friaktier, medens den i onde Tider arbejder paa Selskabets Opløsning uden at tage Hensyn til, at mange Mennesker ved en Likvidation mister Levebrødet.

Spekulationen i Selskaberne har under og efter Verdenskrigen været Skibsfartens onde Aand, og at den stadig eksisterer, har man ogsaa i Aar kunnet konstatere, idet den ved en momentan Bedring i Aarets Løb ikke undlod at vise sig. Aktionærer, som tager virkelig Interesse i Selskabets Trivsel, og som følger dette i gode saavel som daarlige Tider, hører desværre til Sjældenhederne.

Hr. Andresen nærer ikke Tvivl om, at under Efteraarets Højkonjunktur i Fragtmarkedet tog de store Skibe langt større Fortjenester ind end de mindre Skibe, og Efterspørgslen efter Tonnage fra langt borte liggende Steder som Sydamerika, Østen og Avstralien blev efterhaanden saa eftertrykkelig, at der maatte betales store og særdeles vellønnende Fragter.

Skønt mægtige Kræfter var i Bevægelse for at hidføre Freden i England var Strejken stadig gaende seks Maaneder efter dens Udbrud, og paa dette Tidspunkt kulminerede Fragtraterne saavel paa oversøiske Pladser som i Nord- og Østersøfarten og hjemgaende Fragter fra Middell- og Sortehavet. Af nogen lang Varighed blev disse gode Fragter dog ikke, thi snart efter var man klar over, at Strejken snart maatte ende, idet flere og flere Minearbejdere søgte tilbage til Arbejdet.

I *Nationaltidende* udtaler Dampskibsrederiforeningens tidligere Formand, Skibsreder Chr. Sass, at Danmarks Skibsfart ikke gik ind i 1926 med synderligt lyse Forhaabninger. Oplægningerne, det tydeligste Tegn paa Sejladsens Urentabilitet, var allerede begyndt, og snart gik det desværre haade her og i andre Lande saadan, at man i Havne og paa Floderne saa en lang Række Skibe ligge unyttede hen. Det var en meget mørk Situation, og man kan vist uden at sige for meget udtale, at Aarets første Maaneder bragte de allerfleste Rederier Tab i Stedet for Gevinst.

Som mange andre Skibsfartsfolk — ja Forretningsmænd i det hele taget — er Skibsreder Sass ikke egentlig begejstret for Børsens spekulative Form for Vurdering af Aktier under en kortvarig Opgangsperiode. Det er jo en kendt Sag, siger han, at mange har den ulyksalige Opfattelse, at noget godt aldrig kan høre op, og saadan gik det ogsaa her i Landet, hvor man paa Børsen spændte Forventningerne om de høje Raters Bibeholdelse for lang Tid for højt, og saa ramte Tilbageslaget saa meget haardere. Fragterne maatte jo falde og faldt ogsaa stærkt i den sidste Maaned af Aaret, saa at de i Øjeblikket for smaa Baades Vedkommende nærmer sig Niveauet fra før Striken. Enkelte af de »store« Markeder har dog endnu ganske pæne Rater at opvise, særlig i Betragt-

ning af, at Bunkerkulpriserne jo igen er faldne til henimod normal Pris.

DET NYE AAR

Vi haaber, at det ny Aar maa blive godt for Skibsfarten, Danmarks næststørste Erhverv. Om det bliver det, er vist desværre yderst tvivlsomt. Selv de frommeste Ønsker kan ikke ændre den pinlige Kendsgerning, at daarlige Tider med vigende Eksport og Import selvfølgelig ikke giver Skibsfarten Luft i Sejlene. En meget stor Del af den danske Flaade er forøvrigt slet ikke beskæftiget med at bringe Varer til og fra dansk Havn, men fra udenlandske Havne til andre udenlandske Havne. Forholdene ude er imidlertid heller ikke særlig givtige for Skibsfarten, særlig ikke for dansk Skibsfart, hvis daglige Udgifter er saa meget større end alle dens udenlandske Konkurrenters. Bortset fra det kunstige Begær for Tonnage, som Kulstrejken skabte, og hvis Efterdønninger endnu føles som lidt af en Velsignelse for den betrængte Skibsfart, er den normale Varetransport mellem Evropa og de oversøiske Lande i Tilbagegang. Der er forskellige Aarsager hertil, først og fremmest *Tiderne*, d. v. s. den svigtende Købeevne. Urolighederne i Kina med den nationalistiske boycotning af europæiske, særlig britiske Varer, har ogsaa i høj Grad været følelig for Skibsfarten. Præsident Coolidge havde utvivlsomt Ret, da han forleden afviste Shipping Board's Krav om Statstilskud til flere Nybygninger med følgende knappe Epigram: »Det er ikke flere Skibe, der tiltrænges, men flere Fragter.«

Nu begynder Oplægningerne igen.

I den ovenfor omtalte Artikel af Dampskibsrederiforeningens Næstformand stiller Konsul Chr. Andresen da ogsaa Fremtidens Horoskop med nogen Skepsis. Han siger:

»Nu, da Strejken er endt, skulde man jo tro, at der maatte blive en meget betydelig Efterspørgsel efter Tonnage for at sejle Kul ud fra England til de mange tomte Kulpladser, men hidtil har denne Tanke skuffet, dog er det at haabe og ogsaa sandsynligt, at der atter kommer noget Liv i udgaende Befragtninger fra England, naar Kulpriserne i England er reduceret til det Niveau, som kan forventes at blive det omtrentlig stabile. Meningerne om, hvorledes Fragtmarkedet vil udvikle sig i den nærmeste Fremtid, er stærkt delte, nogle forventer, at Skibsfartens Trængselstider snart er forbi, medens andre mener, at denne lille Oplussen, som den engelske Kulstrejke bevirkede, ikke vil faa videre Følger, og at Skibsfarten endnu i lange Tider maa regne med trange Kaar.«

Efter at ovenstaaende er skrevet erfarer vi følgende Kendsgerning, der i høj Grad bekræfter vort noget pessimistiske Syn paa Fremtiden. Af den Flaade, der tilhører Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer, er i Løbet af sidste Uge oplagt 7 Skibe repræsenterende en Brutto-Tonnage af 6,492 Tons svarende til 8,760 Tons Dødvægt. Dette er desværre kun en Begyndelse. Næste Uge vil bringe en betydelig Forøgelse i Tallet af oplagte Skibe.

BLIVER 1927 ET UROLIGT AAR?

Meget tyder paa, at for Skibsfarten bliver Arbejdsforholdene i 1927 næppe saa rolige som i 1926. Ganske vist har Maskinmestrene, Styrmandene, Radiotelegrafisterne og Dansk Hovmesterforening ikke op sagt deres Overenskomster, som derfor automatisk løber videre indtil 1. April 1928, med mindre man i det Tidsrum frivilligt enes om visse Ændringer. Men derimod har Sømændene, Søfyrbøderne og Dansk Sørestaurationsforening følt sig foranledigede til paa Aarets sidste Dag at opsigte de gældende Overenskomster pr. 1. April 1927. Efter hvad vi erfarer, har nævnte Fags Organisationer ikke nærmere specificeret

deres Krav, men de har næppe sagt op for at kræve Lønsatserne reguleret nedad til samme Niveau som deres udenlandske Kammeraters. Vi ved i Grunden ikke, hvad vi skal beundre mest: den virkelig imponerende Frejdighed, som nævnte Organisationer udviser ved at søge Konflikt paa et Tidspunkt, da Kravet alle andre Vegne lyder om Nedsikring, eller den blide Resignation, hvormed Rederne i lange Tider har betalt de højeste Hyrer i Evropa og derved vanskeliggjort og i mange Tilfælde umuliggjort Deltagelse i den internationale Konkurrence.

I disse Dage har de tyske Redere afsluttet Overenskomst med Besætningerne. Vi bringer en Sammenligning mellem de danske og de tyske Hyrer:

	Tyske R.M.	Danske Kr.
1. Maskinmester	h. 430	655
—	l. 235	450
2. —	h. 292	430
—	l. 173	300
3. —	h. 235	350
—	l. —	240
1. Styrmand	h. 292	545
—	l. 182	325
2. —	h. 235	420
—	l. 147	280
3. —	178	240
Hovmester*)	h. 124	301
—	l. 97	238
Kok	h. 124	222
—	l. —	176
Tømmermand	h. 124	194
—	l. —	173
Baadsmænd	124	194
Matroser	100	173
Letmatroser	50	89
Ungmand	35	48
Donkeymand	119	194
Motormænd	119	177
Fyrbøder	112	177
Kullempere	96	121

*) Opvarter

Kommentarer er overflødige!

POLITIK OG ERHVERVENE

Der har staaet en Del Blæst om Indenrigsminister, Dr. phil. Kragh's barske Udtalelser om Krisesituationen og den Stilling, Regeringen agter at tage til den. Selv indenfor Erhvervene har Meningerne været delt, og mange har udtalt deres Frygt for Følgerne af »en saa ensidig Politik«.

Det forekommer os imidlertid, at Skibsreder A. P. Møller i sine Udtalelser til *Berlingske* Nytaarsaften træffer Hovedet paa Sømmet. Jeg mener, siger Hr. Møller, at Ministerens Betragtning er rigtig, thi efter min Overbevisning er det vort høje Lønniveau, der gradvis og i stigende Grad bortjager Arbejdet. Det er jo nemlig saaledes, at Virksomhed skaber Virksomhed, Stilstand skaber derimod Stilstand, og jo mere, der ligger stille, jo mere kommer der til at ligge stille. Vort Lønniveau er for højt, og dette Faktum maa baade Arbejdere, Arbejdsgivere og Lovgivningsmagt se i Øjnene. Vi har lagt vore Ting saaledes an, at Arbejdsløsheden er blevet permanent, og efter min Overbevisning kan vi paa nuværende Niveau kun vente nogenlunde fuld Beskæftigelse her i Landet i udprægede Konjunkturperioder. Bortset fra saadanne midlertidige Perioder vil Arbejdsløsheden efter min Mening vare ved og — kurvemæssigt set — vise en stigende Tendens, indtil vi lærer at indrette os efter Forholdene, som de er.

Ministeren synes at være inde paa lignende Betragtninger. Det maa dog erindres, understreger Hr. Møller, at den dybere Grund til, at vi har indrettet os saa uforstandigt, skyldes Lovgivningsmagten og ligger i vort Understøttelsessystem. Man har været imod Beskyttelse i Form af Told, men har indført Beskyttelse af langt farligere Art gennem Understøttelser. Det er nemlig klart, at Arbejdsløshedsunderstøttelsen er Beskyttelse, d. v. s. Beskyttelse af Arbejdernes Løn-

(Fortsættes Side 27)

FRA DAMP TIL DIESELMOTOR

Ingeniør O. E. Jørgensen ved The Worthington Pump and Machinery Corporation, New York, har i *The Motorship*, New York, skrevet en interessant Artikel angaaende Omdannelsen af The United States Shipping Board's Dampner »Tampa« til Motorskib. Det ovennævnte Firma har leveret Motoren til Skibet, der er det første oceangaaende Skib, der forsynes med Worthingtons to-Takts dobbeltvirkende Motor. Siden det første oceangaaende Motorskib blev bygget, har, udtaler Ingeniør Jørgensen, Forholdene forandret sig meget. Den Gang skulde Diesel-Motoren godtgøre, at den var lige saa paalidelig som Dampmaskinen, medens Forholdet nu er det, at Diesel-Motorskibet paa de lange Ruter har besejret Dampskibet definitivt, og Diesel-Motor Ingeniøren bestræber sig nu for at gøre Motorskibet mere økonomisk end Dampneren paa alle Ruter. Worthington Selskabet har, udtaler han, anvendt Aar paa Udviklingen af deres nye Motor og har valgt det dobbeltvirkende to-Takts System som det eneste, der tillader en fuldkommen Udnyttelse af Mekanismen. Den dobbelt-virkende Cylinder er en Kombination af to enkelt-virkende, anbragte paa en fælles Ramme arbejdende med et fælles Stempel. Man var ganske klar over, at ingen Fordel med Hensyn til Bekostning, Vægt og Plads vilde yde Erstatning for Tab med Hensyn til Paalidelighed eller forøget Fare for Cylinderbrud. Tværtimod var man af den Anskuelse, at ekstra Udgifter var berettigede, hvis Muligheden for Cylinderbrud helt kunde fjernes. Af denne Grund laves Cylinderne af Smedestaal. Idet man var klar over Betydningen af et ringe Slid paa Foringen og Økonomi med Smøreolie, sørgede man særligt for at tilvejebringe en effektiv Afkøling af Cylinder-Overfladen bag Foringen. Olieforbruget i Cylinderne under en 30 Dages Prøve paa Værkstedet var 3.19 Gallons pr. 24 Timer, medens Sliddet paa Foringen er lige saa ringe som i en hvilken som helst enkeltvirkende Diesel-Motor af samme Antal H.K. Brændslet indsprøjtes ved Hjælp af Luft. Der er en Ventil i hver Topcylinder og

to i hver Bundcylinder, og Ventilerne har hver sin Brændseloliepumpe. Forbruget af Brændselolie under Forsøget paa Værkstedet var 0.473 lb pr. b.H.K. i den første Motor og 0.446 lb i den anden. En Del af Forskellen mellem disse to Tal skyldes sandsynligvis, at det første Forsøg foretoges med Afkølingsvand, der havde en Temperatur af 34° Fahrenheit, medens Temperaturen ved den anden sattes op til 73° Fahrenheit. Brændselolien, der benyttedes, var en tung 20 Graders Beaumé, der maatte opvarmes til omtrent 90° Fahrenheit for at kunne bruges. Selv i det sidste Tilfælde er Brændselsbesparelsen ikke fuldt tilfredsstillende, og ved fremtidige Motorer vil der blive truffet Foranstaltninger til at bringe Forbruget ned til 0.42 lb pr. b.H.K.

»Tampa« var oprindeligt udstyret med en triple-Expansion Maskine, der udviklede 2,500 i.H.K. ved 78 Omdrejninger i Minuttet. Dens nuværende Maskineri udvikler 2,900 b.H.K. ved 95 Omdrejninger i Minuttet, men man vilde med Lethed kunne have anbragt en 6-cylindret Motor af samme Model paa den Plads, der var til Raadighed, og herved vilde den oprindelige Kraft omtrent være bleven fordoblet. Den dobbeltvirkende to-Takts Motors Kompakthed kan ikke, udtaler Ingeniør Jørgensen, illustreres paa nogen bedre Maade. Ved denne Ombygning kunde man ikke drage Nytte heraf, men ved Nybygninger kan der spares væsentligt med Hensyn til den Plads, Motoren optager, hvorved Skibets Lastrum kan forøges tilsvarende. Det er rigtigt, at de Regler, efter hvilke Netto Register-Tonnagen bestemmes, er i Motorskibets Disfavør, fordi Netto-Tonnagen forøges i samme Forhold som den til Motoren krævede Plads formindskes, og paa Netto-Tonnagen baseres som bekendt Afgifterne, men hvis Forøgelsen af Lastrummet er stor nok, og hvis den Art Ladning, for hvilken Skibet er bygget, tillader, at Rummet udnyttes, er det klart, at man vil naa et Punkt, hvor Motorskibet vil være fordelagtigst.

BRITISK REDERIVIRKSOMHED

En Sammenligning af dette og sidste Aars Liste over Britiske Skibsredere, hvis Tonnage overstiger 50,000 Bruttotons, viser, at der kun er sket ringe Forandringer i Løbet af det sidste Aar. Forskellige Redere kan have afhændet forældet Tonnage og erstattet den med moderne Skibe, men det er kun undtagelsesvis, at Rederne i større Udstrækning har forøget deres Flaade. 1914 androg den britiske søgaaende Flaade af Damp- og Motorskibe saaledes 18,877,000 Tons, og i Øjeblikket andrager den ca. 19,237,000 Tons, hvilket er en Forøgelse af mindre end 2 pCt. Dette Forhold er imidlertid helt anderledes, hvad de fremmede Handelsflaader angaar. Sammenlignet med 1914 androg de udenlandske Flaader i 1921 148.3 pCt., i 1925 167.7 pCt. og i Øjeblikket andrager de henved 169 pCt. mod i 1914 100 pCt. Tallet for de Forenede Stater fraregnet al Tonnage paa de store Indsøer samt al Træskibs- og Sejlskibstonnage er 605, for Japan 232, for Italien 219, for Frankrig 172. Tyskland besidder ganske vist kun 60 pCt. af den Tonnage, det havde før Krigen, men udviser dog nu en mægtig Fremgang, naar henses til, at det ved Versaillesfreden mistede 4½ Million Tons eller omtrent 85 pCt. af dets tidligere Tonnage.

Det kendte britiske Skibsfartsblad, *The Syren and Shipping*, der bringer denne Oversigt i sit Nytaarsnummer, udtaler, at det har fremhævet disse Kendsgerninger, fordi de viser den stærkt voksende Konkurrence, som britiske Redere stilles overfor og giver en gavnlig Lære med Hensyn til Tilraadeligheden af Samarbejde til Imødegaaelse af denne Konkurrence. Det mest iøjnefaldende ved Listen er, at den omfatter

det bedste af Verdens Handelstonnage saavel hvad angaar Størrelse som Hurtighed, Bekvemmelighed, Anvendelighed til specielt Brug som for Eksempel Transport af Produkter i frossen Tilstand, eller betragtet fra et almindeligt økonomisk Synspunkt. Listen omfatter sikkert de bedste Skibe, der nogensinde er bygget, for Eksempel »Majestic«, »Berengaria«, »Olympic« og »Aquitania« foruden en uhyre Flaade af Skibe paa over 20,000 Bruttotons, deriblandt Verdens hurtigste Rutedampner »Mauretania«, der har krydset Atlanterhavet med en Gennemsnitshastighed af over 26 Knob og regelmæssigt gør over 25 Knobs Fart. Desuden er der en Mængde Skibe, der gør ca. 20 Knobs Fart. Der er én Ting i Forbindelse med den britiske Handelsflaade, som ikke kan fremhæves stærkt nok, nemlig den Sammenslutning af Interesser, der gør det muligt at reducere Administrations- og Driftsudgifterne. Dette forklarer, hvorledes britisk Skibsfart har været i Stand til at klare sig saa godt, som den har, trods fem Aar med daarlig Handel, under hvilke de fremmede Konkurrenter har gjort sig de yderste Anstrængelser med Hensyn til Transporten af egne Varer og Passagerer og samtidig søgt at bemægtige sig den Forretning, britisk Skibsfart med saa megen Møje har bygget op.

Der er i Øjeblikket fire Skibsfartsgrupper under britisk Flag — White Star ikke indbefattet — der hver kontrollerer over en Million Tons. Der er først den Gruppe, der ledes af Sir John Ellermann, The Ellerman Lines Ltd. & Associated Companies, The P. & O., British India, New Zealand Shipping Company, Union

S K I B S M A A L I N G

I Anledning af Direktør I. Bruhns Udtalelser om Skibsmaaling, har vi modtaget nedenstaaende Indlæg i Spørgsmaalet:

Hr. Direktør I. Bruhn, Norsk Veritas, har i *Dansk Søfartstidende* for den 24. December f. A. henledet Opmærksomheden paa en Diskussion, der i sin Tid blev ført i Skotland om ovenstaaende Emne, hvoraf det fremgaar, at en Afhjælpning af de ved den nu-gældende Maalingsmetode klæbende Mangler hidtil er stødt paa uovervindelige Vanskeligheder.

Det kan maaske have sin Interesse her at belyse denne Sag lidt lærmere for at se, hvorledes Skibsmaalingen er havnet i de Urimeligheder, som nu hæfter ved den, og først maa da Spørgsmaalet paatvinge sig:

Hvilken Opgave er der søgt løst ved Skibsmaalingen?

Gennemgaar man Skibsmaalingens Udviklingshistorie, da har det vel nok fra dens første Begyndelse været Hensigten dermed, at tilvejebringe et Grundlag til Sammenligning mellem Skibene indbyrdes, navnlig m. H. t. hvad de kunde bære og rumme som Transportmidler, ved Anskaffelse eller Afhændelse og iøvrigt i ethvert Øjemed i Handel og Vandel, og til en saadan Sammenligning maatte Skibenes Størrelse blive af afgørende Betydning, men herudover har det oprindelige Formaal næppe strakt sig.

Betragter man Afbildninger af Skibe fra hin Tid, da Skibsmaaling indførtes, og i denne Forbindelse kan der jo kun være Tale om Handelsskibe, saa ser man, at de i Reglen var smaa og med et ringe Dybgaaende. Forholdet mellem Længde, Bredde og Dybde var vistnok ogsaa temmelig konstant i lang Tid, og naar dertil kommer, at de fleste Havnebyer i Nordevropa dengang laa ved Vige eller Fjorde med ringe Vanddybde, er der ingen Sandsynlighed for, at der skulde opstaa større Afvigelser i Sammenligningen mellem Skibene, selv om man benyttede meget primitive Maalingsmetoder.

Dr. Bruhn fremhæver i sit Indlæg B.O.M. (Builders Old Measurement) som Skibsmaalingsmetode, der kun tog Hensyn til Bredde og Længde.

Det kan synes mærkeligt, at B.O.M. har kunnet gælde som Maaleregulering i England fra 1773 indtil 1836, men endnu mærkeligere er det dog, at en af Hovedgrundene til, at den maatte erstattes af en anden, var dens Indvirkning paa Havneafgifterne for forskellige Skibstyper, og den anden Hovedgrund var dens Indflydelse paa Skibsbygningen.

I »Hages Haandbog i Handelsvidenskab« 3. Udgave Pag. 933 findes en historisk Oversigt over Skibsmaalingens Udvikling ved J. S. Hohlenberg og I. A. D. Jensen, hvor der læses om B.O.M.:

»Den foreskrev kun Optagelse af to Hovedmaal, Længden og Bredden, uden at tage Hensyn til Skibets Dybde, og havde derfor en meget uheldig Virkning, idet den særlig begunstigede de dybe og smalle, altsaa de mindst sødygtige Skibe. Metoden blev Aarsag til ikke blot talrige Søulykker, men ogsaa til, at de engelske Handelsskibe blev underlegne i Konkurrencen med andre Nationers Skibe, hvis Maalings-Metoder ikke fristede til Bygning af slige uheldige Skibstyper — — — —«.

Som det af denne Forklaring fremgaar, faar Maa-

lingsmetoden efter B.O.M. Skylden for, at engelske Skibe ved denne blev underlegne i Konkurrencen, hvilket i denne Sammenhæng betyder, at Skibe af samme Længde og Bredde som andre Landes, ved B.O.M. Reglen fik større Tonnage men mindre Bæreevne og derfor forholdsvis større Havneafgifter at betale. For at bøde herpaa, da Skibene byggedes større, øgede man Dybden i større Forhold end Bredden, hvorved der opstod Skibstyper, som ansaas for mindre sødygtige. Som en Modvirkning mod denne næsten kriminelle Tendens hos Skibsbyggerne og Rederne har altsaa de til Ændring af Maalereglerne senere nedsatte Kommissioner anset sig forpligtede til ved de nyere Regler at kæde 3 særlige Formaal sammen til samtidig Løsning, nemlig:

1. Et Grundlag til Sammenligning mellem Skibene indbyrdes.
2. Et Grundlag for en ligelig Beregning af Havneafgifterne og
3. En Hindring i at bygge usødygtige Skibe.

Meningsløse Resultater.

Hvad nu det første af disse Formaal angaar, som var det oprindelige og tillige det eneste, det med Rette kunde tilkomme Skibsmaalingen at opnaa, saa maa det siges at være mislykket grundigt, thi naar ingen af de ved Skibsmaalingen beregnede Tonnager: Brutto-Tonnagen, Tonnagen under Maalingsdækket eller Netto-Tonnagen giver et fyldestgørende Grundlag til Sammenligning mellem Skibene indbyrdes, og Netto-Tonnagen er i den Henseende saa langt ude, at af to Skibe, der har samme Hoveddimensioner, kan det ene faa dobbelt saa stor Netto-Tonnage som det andet. Hermed er da denne Del af Opgavens Løsning tilstrækkelig tilkendegivet.

Hr. Kapt. Aal illustrerede udmærket i sit Foredrag, hvorledes Havnemyndighederne i forskellige Havne rundt om i Verden paa egen Haand fortolker Reglerne for det Fradrag, der iflg. Maalingsmetoden efter den britiske Regel skal godkendes, og Netto-Tonnagen derefter udledes fra Brutto-Tonnagen, idet han yderligere hævdede, at saaledes som Skibsmaalingsreglerne for nærværende praktiseredes, da maa et Skib, dersom det ikke skal være udsat for Tidsspilde og Omkostninger ved ofte gentagne Opmaalinger, forsynes og udrustes med mindst 4-5 forskellige Tonnageberegninger.

Hvis den med saa mange Finesser udtænkte Netto-Tonnage virkelig havde vist sig som et anerkendt Instrument til en ligelig Fordeling af Skibenes Afgiftsbyrder i Havnene, da vilde den med Berettigelse kunne fastholdes, men som det har vist sig, er dette jo meget langt fra at være Tilfældet, i hvert Fald for Damp- og Motorskibenes Vedkommende, og som Følge deraf maa Skibsmaalingen erkendes at være kommet helt tilkørt i dette, et af dens tilsigtede Hovedformaal.

Den opstaaede Forbindelse mellem Skibsmaalingen og Havneafgifterne fremgaar ikke af den før omtalte historiske Oversigt. Oprindeligt er der antagelig slet ikke opkrævet Havneafgift af Skibene, især saalænge Havnene kun var at betragte som aabne og bekvemme Ankerpladser, men Udviklingen har formodentlig ført med sig, navnlig i den sidste Halvdel af den Periode, da B.O.M. var gældende i England, at Havnene blev udstyret med Anlæg af forskellig Art, og det laa da

(Fortsættes Side 28)

(Fortsat fra Side 25)

Company of New Zealand, Hain Steamship Company and The General Steam Navigation Company, alle under Ledelse af Lord Inchape. Denne Gruppe har en Tonnage af over to Millioner Tons beskæftiget i Farten paa Indien, Østen, Australien og New Zealand. Lord Kysants Gruppe, hans sidste Erhvervelse The White Star Line indbefattet, er endnu større, idet den omfatter ca. 2½ Million Tons, derunder Royal Mails

Skibe, Elder Dempster, Union-Castle, Lamport and Holt, Pacific Steam, Glen og Nelson Linierne, medens der til Cunard Linjen slutter sig The Anchor (derunder Anchor-Donaldson), Brocklebank og Commonwealth og Dominion Linjerne.

Listen omfatter ialt 2,362 Skibe med en Bruttotonnage af 14,481,642 Bruttotons mod den 1. Januar 1926 2,232 med en samlet Tonnage af 13,589,246 Bruttotons.

U G E T I L U G E

(fortsat).

niveau. Det er derimod ikke Beskyttelse for Erhvervet, men virker i modsat Retning, idet det bebyrder Erhvervet med et unaturligt højt Lønniveau, som meget vel kan neutralisere en ret høj Toldbeskyttelse. Fagforbundene benytter sig heraf; de monopoliserer Arbejdet og dikterer gennem deres Organisationer Vilkaarene. De maa da tage Konsekvenserne af deres Handlinger ved selv at paatage sig Byrden ved Arbejdsløsheden indenfor de forskellige Fag. Dette var Forholdet før Krigen, og da Fagforbundene ledes saa ensidigt, er det nødvendigt, at vi kommer tilbage dertil. De vil da lære at tage Hensyn til Konkurrenceforholdene og læmpe deres Lønkrav, eventuelt ogsaa Arbejdstiden, efter Beskæftigelsesmulighederne.

Det hele er for stivnet. Vi maa bort fra, at det er

vigtigere at holde paa bestemte Løn- og Arbejdsvilkaar end at faa Arbejde.

Paa *Berlingske's* Spørgsmaal om, hvorvidt han mener, at Toldbeskyttelse er nødvendig som supplerende Foranstaltning, svarer Skibsfører Møller overbevisende, at vort Lønniveau maa først i Orden, thi uden det er enhver Toldbeskyttelse dog forgæves. Saalænge Understøttelsessystemet opretholdes, vilde man blot flytte Nissen med, idet Arbejderne blot vilde forøge deres Krav. Alle Parter maa først være lige interesseret i Produktion i Modsætning til Lediggang.



“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 4. Januar 1926.

I sidste Halvdel af December Maaned er alle Markeder mere eller mindre uligevægtige. Mange Baade sluttes i god Tid for at have dem fra Haanden i Jule- og Nytaars-Ferien, men ikke altid til fuld Markedsværdi, og først naar vi er kommet et godt Stykke ind i Januar Maaned, falder Markedet mere til Ro. Der er allerede sagt mange Ord om Udsigterne for dette Aar; at Fragtmarkedet vil komme til at gaa op og ned, maaske mest ned, er indenfor Mulighedens Grænse, men Oplægning i større Stil og en Gentagelse af Foraaret i 1926, tillrods for at Udsigterne i Øjeblikket ikke er de bedste, turde vel være at se lidt for pessimistisk paa Situationen. Een Svale gør ingen Sommer, og en oplagt Baad eller to betyder intet. De hjemlige Markeder er idag mindre gode, det kan ikke nægtes, men meget kan forandres i Løbet af Maaned, og Skibsfarten har Verden til Marked. Saalænge der er Fasthed i de oversøiske Markeder med Udsigt til vedvarende god Efterspørgsel, kan det ikke blive helt galt, og det er unødvendigt allerede nu at male »Fanden paa Væggen«.

TRÆLASTMARKEDET

Da de fleste og vigtigste Havne er lukket af Is, har Østersø-Markedet ingen Betydning, men det er ganske interessant at se, hvad der noteres og sluttes til fra de enkelte aabne Havne, og fra de baltiske Havne:

D.B.B. Stockholm og Norrköping-Amsterdam 24.00 Hfl.; Hargshamn-London 50/-; Props Hargshamn-E.C. 45/-; Danzig-Hull 37/6d.; Danzig-Calais 30/-; Windau-Ghent 33/-; Windau-Garston 50/-.

Fra Leningrad gøres kun lidt til Trods for en ret vidtrækkende Isklausul. Nogen Rate er vanskelig at fastsætte for Træ, men for Korn noteres til tyske Østersøhavne 17/-, 18/-, Danmark 19/-, 20/- og U.K. 20/-, 21/-, Basis store Baade, med 1/6d. ekstra for Oliekager og 2/6d. ekstra for Høfrø.

Det er ikke store Forretninger, som er kommen i Stand for f.o.w. Befragterne er ivrige efter at sikre sig Tonnage, Rederne mere afventende, og strengt taget haster det heller ikke med at slutte.

KUL, KOKS ETC.

Kul- og Koksbebringningerne foregaar meget trent. Importørerne køber fra »Haanden og i Munden«, og med Udsigt til dalende Priser og ret righoldige Lagre til ikke altfor billige Priser er det rimeligt, at Forretningerne maa blive smaa. Noteringerne taler for sig selv:

800/1,000 Tons Østkyst-God dansk Havn 8/6d., 9/6d.; 1,700/2,000 Tons Østkyst-God dansk Havn 6/9d., 7/-; 2,500/3,500 Tons Østkyst-God dansk Havn 6/6d.; Lon-

don-København/Aarhus 8/6d., 9/-; Leith-Göteborg 6/6d.; Seaham-Uddevalla 7/-; Humber-Helsingborg 7/-; Danzig-Göteborg 6/6d.; 2,000/3,000 Tons Rotterdam-Stockholm 8/-; 1,000 Tons Koks til Helsingfors 10/-; 2,000/3,000 Tons Koks til Göteborg 7/9; 1,200/1,400 Tons Kul til Aabenraa 6/9d.; Wales/Norrköping 10/6d.; Wales-København eller Helsingør ca. 8/-.

I Coasting noteres: Forth/Hamburg 5/3d.; Forth/Rouen 4/9d.; Forth/Bordeaux 6/6d.; Rotterdam/Bordeaux 5/9d.; Rotterdam/Rouen 3/9d., 4/-.

MIDDELHAVET ETC.

Udgaaende Rater fra U.K. og kontinentale Havne er saa godt som uforandrede. Passende Baade, hvad Størrelse og Position angaar kan faa en 6d. mere end den daglige Notering, men ellers er det trivielt ligelydende Indikationer over det hele. De hjemgaende Markeder er ogsaa mindre spændende, men de lavere Rater lader til at lokke flere Laster paa Markedet. Skaden paa Frugthøsten med paafølgende Annullering af mange mindre Baade vil til en vis Grad faa Indflydelse, men der er ogsaa Chance for, at Skaden er mindre end først antaget, og at Eksporten hurtig kommer igang igen. Jordnødder fra Saloum river, Basis Bordeaux/Hamburg, Januar/Februar, indikerer 25/6d., 26/- med 2/6d. højere for Lastning i Gambia. Salt Trapani/Göteborg 14/15 Kr.; Kerkennah-Oscarshamn 11/-; Cadiz-Göteborg 13/14 Kr.; Fosfat Sfax-Droheda 13/6d., Hull 10/6d., Rouen 8/6d., Bona-Rotterdam (5,000 Tons) 6/6d., Stettin 12/-, Mühlgraben 15/-. Esparto Sfax/Oran-London/Tyne eller skotske Havne 18/6d.-20/-.

Fra Sortehavet noteres ingen positive Kornlaster. Ertis Poti/Rotterdam betaler ca. 15/-, Februar; Sulina-3 danske Havne, Januar, ca. 25/-, Cyprus-U.K. ca. 32/6d. pr. Ton locust beans (Johannesbrød); Alexandria-U.K. ca. 16/-.

NORD AMERIKA, GULFEN. CANADA ETC.

Kornraterne er fremdeles omkring 17 Cents til Hamburg, 20 Cents til Middelhavet, ca. 3/6d. U.K. med lidt mere Efterspørgsel. Kul Baltimore-Algiers noteres i 3.00/3.50 Doll., Alexandria 3.50/4.00 Doll. for 8/10,000 Tons Baade; Cuba-U.K./Cont. 21/-, 23/-, Hongkong ca. 30/-. New York-Sortehavet, Landbrugsmaskiner. 11/12 Cents pr. Kbf. Gulfen-Murmansk, Bomuld, ca. 10/11 Cents; Tampico-Ghent/Dunkirk, Pitch, 25/-; Asfalt Hamburg 30/-; Gulfen/3 danske Havne 7.50 Doll., Januar, 7.00 Doll. Februar; Petroleum/Koks Beaumont-Bordeaux 7.00 Doll., Hamburg 8.00 Doll.; Tampa-Sverige Raafosfat 4.50 Doll.; New Orleans-U.K. refined sugar, 25/-, Marts. Pitchpine Lasterne til River Plate, Middelhavshavne og U.K. finder vanskelig Tonnage til de noterede Rater.

(Fortsættes Side 30).

NORGES HANDELSFLAADE I 1926

Nedenstaaende Tabeller over den norske Handelsflaade, som er udarbejdet efter Supplementer til Det norske Veritas's Skibsregister, er praktisk talt Resultatet for 1926. For Hovedsummernes Vedkommende er til Sammenligning anført de tilsvarende Tal for Aaret 1925.

Tabellerne viser, at medens der for 1925 var et Plus paa 175,500 Tons, er der for 1926 et Plus paa 86,300 Tons Brutto. Af nye Motorskibe fik Norge i 1925 39 paa 140,000 Tons og i 1926 34 paa 149,000 Tons Brutto.

Naar Nettoresultatet trods den forholdsvis store Nybygning er saa meget mindre end i 1925, er den væsentligste Grund den, at Norge af gammel Tonnage har solgt til Udlandet 39,000 Tons mere end i 1925, og købt fra Udlandet 20,000 Tons mindre end i 1925.

Ved Totalforlis udgik 21 Fartøjer paa tilsammen 26,200 Tons mod i 1925 22 paa 22,500 Tons. Forlisprocenten bliver meget lav, omtrent svarende til 1925, udtaler N. H. & S. T.

Under Bygning i Norge er der kun 2,900 Tons Brutto samt bestilt, men ikke paabegyndt 3 mindre Dampskibe. I Udlandet er der under Bygning og bestilt for norsk Regning 215,000 Tons Brutto (340,000 Tons d.w.), mod ved Aarsskiftet i 1925 165,000 Tons Brutto (260,000 Tons d.w.).

Værdien af de i Aarets Løb færdige nye Skibe og indkøbte ældre Skibe kan anslaaes til ca. 86,000,000 Kr., og Værdien af hvad der er udgaaet af Handelsflaaden som solgt til Udlandet og forlist ca. 32,000,000 Kr. Den anskaffede Tonnage overstiger altsaa Værdien af den udgaaede Tonnage med ca. 54,000,000 Kr.

Den norske Handelsflaades Assuranceværdi blev i 1925 anslaaet til ca. 800 Mill. Kr., og denne Ansættelse kan formentlig passe nogenlunde ogsaa nu. Den er da den dobbelte af hvad den var i 1914.

Tilkomst	Bygget 1926				Ældre Skibe indkøbt fra Udlandet 1926		Tils. Ton brutto
	I Norge		I Udlandet		An-tal	Ton brutto	
Dampskibe ..	15	8,600	7	18,100	27	55,500	49 82,200
Motorskibe ..	3	2,800	26	138,200	5	8,000	34 149,000
Sejlskibe	—	—	—	—	1	100	1 100
Total ..	18*)	11,400	33	156,300	33	63,600	84 231,300
I 1925 ..	44	30,700	40	161,500	71	83,300	155 275,500

Afgang	Forlist		Solgt til Udlandet		Afrigget el. ophugget		Til-sammen	
	An-tal	Ton brutto	An-tal	Ton brutto	An-tal	Ton brutto	An-tal	Ton brutto
Dampskibe ..	13	18,200	48	99,000	3	5,000	64	122,200
Motorskibe ..	8	8,000	5	3,800	2	2,000	15	13,300
Sejlskibe	—	—	5	9,000	—	—	5	9,000
Total ..	21	26,200	58	111,800	5	7,000	84	145,000
I 1925 ..	22	26,500	56	74,000	5	3,800	83	100,300

Netto Tilkomst til (+) og Afgang fra (÷) Handelsflaaden i Aaret 1926.

	Antal	Ton brutto
Dampskibe	÷ 15	÷ 40,000
(I 1925)	(+ 64)	(+ 69,500)
Motorskibe	+ 19	+ 135,200
(I 1925)	(+ 22)	(+ 130,000)
Sejlskibe	÷ 4	÷ 8,900
(I 1925)	(÷ 14)	(÷ 24,000)
Total ..	0	+ 86,300
(I 1925) ..	(+ 72)	(+ 175,500)

*) Hertil kommer 6 Hvalfangere og 2 Fiskefartøjer for udenlandsk Regning.

(Fortsat fra Side 26)

snublende nær, at man først tænkte paa Skibene, naar man søgte de hafte Udlæg bragt tilbage i Byens Kasse, og hermed holdt sig det gamle Ord for Øje, at Flugten i Haanden var at foretrække fremfor dem paa Tagene; ogsaa har vel den fejlagtige Opfattelse været medvirkende, at det hovedsagelig var for Skibene, at Havnene blev udbygget og udviklet.

Man maa iøvrigt forundres over, at alle Havne hele Verden over har ladet sig spinde ind i Netto-Tonnagens Tryllering, og synes hypnotiseret af den, som en Høne af en Kridtstreg; der skræbes nok paa den hist og her, fordi den overalt findes meningsløs, men helt at bryde den har hidtil ingen voget. Anstiller man det Tankeeksperiment, at en betydelig engelsk Havn ved den ny Maalingsregels Indførelse havde holdt sig til Skibenes Længde og Bredde efter B.O.M. som Basis for Havneafgifternes Opkrævning, da vilde rimeligvis mange andre være fulgt efter, og dermed vilde Bunden være slaaet ud, ikke alene af Netto-Tonnagen, men af hele Maalesystemets Regler. Endnu er der egentlig intet til Hinder for, at en hvilken som helst Havnebestyrelse kan hæve Fortryllesen, og dersom flere gjorde det samme, vilde det blive interessant at iagttage Følgerne.

Vi har endnu det 3. Formaal at betragte: Hvilken Berettigelse Kommissionen har fundet til at blande Hensynet til Skibenes Sødygtighed sammen med Maalereglerne, er ikke let at afgøre, da hverken Skibsmaaling eller en Beregning til Støtte for Havneafgifter har det mindste dermed at gøre. At Skibene bygges sødygtige til det Formaal, som Rederne har bestemt dem til, det maa Skibsbyggerne dog bære Ansvaret for, ligesom Rederen bør være ansvarlig for, at de anvendes til det bestemte Formaal og ikke til et andet, hvortil de slet ikke er konstrueret, og at de til enhver Tid efter Bygningen er udrustet og bemanded fuldt sødygtige, samt at de anvendes paa den rigtige Maade til det bestemte Formaal, dette bærer Skibsføreren iflg. Søloven Ansvaret for. Til at paase, at

saavel Bygningen som Udrustningen sker til fuld Betyggelse, dertil har man Klassifikationselskaberne og Statens Tilsyn, som ogsaa skal holde Øje med, at Skibet vedblivende holdes og føres paa betryggende Maade. — Hvilken Nytte skulde disse Institutioner ellers gøre?

Tages de ovenfor nævnte Forhold i Betragtning, da er det beskæmmende for alle de der ogsaa nævnte Parter, dersom det virkelig har vist sig nødvendigt paa det Tidspunkt, da den nye Maaleregulering indførtes, ved denne i de store Linier at hindre en Overtrædelse af det Hensyn til Skibenes Sødygtighed, som det var deres første Pligt at varetage, og værre endnu vilde det være, om Maalereglerne af samme Grund heller ikke nu i vore Dage uden Fare i saa Henseende kunde ændres, men stadig maa bestaa som en Bremse mod Tilbøjeligheder hos Skibsbyggere og Redere til at bygge usødygtige Skibe.

I Skibsbygningen som i al anden Udvikling er den Regel gældende, at det Gode er det Bedstes værste Fjende, ligesom ogsaa det omvendte er Tilfældet. Kampen vil vedblivende bestaa mellem ældre og nyere Skibstyper og Skibe, mellem Fordele eller Mangler ved Fremdrivningsmidlerne og mellem de større og de mindre Skibe, uanset hvilke Regler der følges ved Skibsmaalingen, ligeledes vil altid Havnene søge at faa det mest mulige ud af de Bestræbelser, der er udfoldet for at yde de bedst mulige Betingelser for Op-landets Ud- og Indførsel ved Skibe.

Meget er ændret i Tidens Løb siden Skibsmaalingens Indførelse; den vil antagelig, naar Tidens Fylde dertil er kommet, atter føres tilbage til dens oprindelige Formaal, at være en officiel Anerkendelse af Skibets Nationalitet efter visse konstaterede Hovedmaal, samt en Angivelse af, hvad Skibet efter sit Rumindhold kan rumme og efter sit Deplacement som Maksimum kan bære; men andet og mere burde den heller ikke være Udtryk for, thi til andet har den ingen Berettigelse.

L.

N Ø D H J Æ L P S A R B E J D E R N E S Ø K O N O M I AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Da Danmark gik ind i det nye Aar, var der anmeldt 80,000 Arbejdsløse, og ganske selvfølgelig har saa godt som alle Nytaarsbetragtninger beskæftiget sig med Problemet: de Arbejdsløse. Fra alle Sider er man klar over, at det i 1927 først og fremmest gælder om at bekæmpe en yderligere Vækst, og man er sikkert saa nogenlunde enig med det nye Ministerium i, at enhver ærlig Bestræbelse skal vinde Støtte. Som det er nu her i Danmark, er det i flere andre Kulturlande, men det er kun en liden Trøst. Haabet maa være, at det i det nye Aar bliver meget bedre. Kommer Arbejdsløsheden ikke ned, vil det være omsonst at tale om nogen virkelig Opgang.

Der tales ikke saa lidt om de Veje, man skal gaa, og man er i visse Kredse, som staar Ministeriet nær, standset ved Forsikringsprincippet, som man finder ganske tiltalende og gjerne vil have indført. Det vil dog ganske sikkert være meget uheldigt; Erfaringerne fra England og Østrig er alt andet end gunstige, og de, der har været ivrigst for at indføre det i disse to Lande, er nu blandt de første til at erkende, at deres Forventninger er blevet skuffede. Forsikringsprincippet kan aldrig blive det forventede Universalmiddel, og man naar aldrig at gøre det saa elastisk, at man kan afværge de kommende Katastrofer. Langt snarere maa man fæste Lid til Nødhjælpsarbejderne, der har vist, at de paa samme Tid er gavnlige som forsvarlige i økonomisk Henseende, især naar man som i Tyskland lader dem danne en Middelvej imellem Arbejds- og Forsikringslinien.

Alle danske Erhverv er interesserede i, at Arbejdsløsheden bringes ned, og det har derfor Interesse at følge de Bestræbelser, som har givet Resultat i Udlandet. Man kan gaa til Tyskland, hvor der er udarbejdet et stort og meget oplysende Materiale, og man kan følge Spørgsmaalet i de mindste Enkeltheder, naar man læser de Beretninger, som den svenske Arbejdsløshedskommission har udsendt i disse Dage. Ogsaa de er mere stemte for Nødhjælpsarbejder end for at gennemføre en omfattende Forsikring, der efter Kommissionens Mening kommer for nær ved Understøttelse.

Forholdet er det i Sverige, at hidtil er der kun anvendt 15 pCt. af det Beløb, som er stillet til Raadighed for de Arbejdsløse, til direkte Understøttelse, medens saa godt som hele Resten er blevet brugt til at finansiere de Nødhjælpsarbejder, som er sat i Gang paa Kommissionens Initiativ. Man har derved opnaaet at hjælpe visse Produktionsgrene saa meget frem, at de nu klarer sig meget godt paa egen Haand og vil have alle Betingelser for ogsaa at gøre det i Fremtiden.

Den svenske Regering meddeler, at der ialt er brugt ca. 250 Millioner til offentlige Arbejder, og at der i det Aar, vi nu er gaaet ind i, rimeligvis vil blive ydet endnu et halvt hundrede Millioner. Det er, som man ser, en meget stor Sum, men gaar man de enkelte Poster igennem, bliver man meget hurtigt paa det rene med, at de ingenlunde er tabt rent national-økonomisk set. Der er tværtimod taget meget Hensyn til de produktive Formaal. Over 72 Millioner er blevet anvendt til Vejarbejder; Jærnbaner er blevet anlagte og et stort Antal Elve er rensede, saa de nu er meget gode at sejle paa, og Skove, som tidligere var i alt andet end god Drift, er nu blevet sat i saadan Stand, at det vil kunne give godt Udbytte.

At vi her i Landet kommer ind paa den samme økonomiske Politik som i Tyskland og Sverige, er der næppe nogen Tvivl om. Men førend man bestemmer Størrelsen af de Summer, som skal ofres, vil det, ikke mindst af Hensyn til Erhvervslivet, være klogt at un-

dersøge, hvor meget af de bevilgede Midler der regnes for effektivt anvendt i den Forstand, at der er blevet produceret for dem, og hvor meget der er gaaet med til Materiale og Arbejdsløn. Gaar man det foreliggende Materiale igennem ser man, at Fordelingen har vekslet ikke saa lidt i de forskellige Aar; snart er det Materialet, der har været altfor dyrt og snart er det Indkøbene af Maskiner, f. Eks. til Rensning af de store Elve, men fra 1918-1924 er der dog anvendt ikke mindre end 72.6 pCt. af de bevilgede Midler paa en saadan Maade, at de er kommet Arbejderne direkte til Gode, medens den egentlige Forvaltning kun har krævet 4.9 pCt. Uden Tvivl maa dette anses for et meget godt Resultat, især da der har været ikke saa faa meget forstyrrende Faktorer, som har spillet ind.

Totalindtrykket saavel fra Tyskland som Sverige er, at Arbejdsløshedskommissionerne er kommet godt fra Løsningen af en saare vanskelig Opgave. Man har i Stedet for Hjælp skaffet Arbejde, der har været til stor Gavn og som har betalt sig, og man har ved Arbejdets rette Organisation paa mange Maader dæmmet op for ny Arbejdsløshed. Det har i begge Lande vist sig at være muligt at tilrettelægge Arbejdet saadan, at det i sig selv kan gøre Gavn. Der har ikke i et eneste Tilfælde været Tale om »at grave en Grøft for straks at dække den til igen«. Hvad der er skabt, har været til direkte og indirekte Nytte, og de Eksempler, man nu kan henvise til, gør det meget tilraadeligt for et Land som Danmark at gaa ad nogenlunde den samme Vej som Sverige.

At der er Ulemper ved Nødhjælpsarbejderne er paa den anden Side klart nok. De betegner en tung og besværlig Form for statslig Hjælp, og ikke mindst det Faktum, at de holder Lønnen oppe paa et ofte ganske kunstigt Niveau, er egnet til, at man maa se med vaagen Kritik paa dem. Der skal selvfølgelig ikke være Tale om nogen Sulteløn, men man er inde paa det meningsløse, naar Timebetalingen, som i et anført Tilfælde, er henvend tredive Procent over, hvad den er i visse ganske vellønnede private Erhverv. Nødhjælpsarbejdet skal bevare sin Karakter som Nødhjælpsarbejde ved at holde et lavt Lønniveau.

Den danske Arbejdsløshed er nu katastrofal stor, og den nye Regering maa gøre alt, hvad der staar i dens Magt for at bekæmpe den. At blive ved med at øse Millioner ud til Understøttelse, vil kun betyde nye Byrder for alle samtidig med, at det i høj Grad demoraliserer dem, der faar Hjælpen. Vejen ud af Uføret er lavere Løn og Nødhjælpsarbejder. Sporene skræmmer ikke, og ikke mindst det danske Erhvervsliv, der trænger til saa mange Lettelser, det kan faa, peger paa Eksemplerne fra Sverige og Tyskland. Følger vi den samme Politik, vil det utvivlsomt betyde et væsentligt Skridt fremad.

Johannes Lehmann.

DØDSFALD

Maskinmester *S. M. Lundquist*, Rederiet C. K. Hansen, er afgaaet ved Døden, 64 Aar gammel. Lundquist mønstrede ud første Gang i 1890 og sejlede som Assistent i forskellige Baade indtil 1897, da han gik over i Rederiet C. K. Hansen som 2. Mester i »Fredensborg«. Faa Aar efter udnævntes han til 1. Mester i samme Baad, og gjorde derefter Tjeneste i forskellige Baade, bl. a. i en lang Aarrække i »Jomsborg«. De sidste Aar var han i »Amalienborg«, men maatte forrige Sommer gaa i Land paa Grund af Sygdom. Han var kendt som en dygtig og afholdt Maskinchef.

,, BALHOLM " S F O R L I S

Gennem Skibskontrollen i Aalesund er der nu optaget Forklaring af Dampskibet »Balholm« 2den Maskinmester, som maatte forlade Skibet paa Grund af Sygdom i Reykjavik.

Han forklarer, at »Balholm«, da han forlod Skibet, var i fuldt sødygtig Stand, og under den tildels stormfulde Rejse til Island havde det vist sig at være helt tæt saavel i Last som i Forpeak.

2den Maskinmester havde Vagt da Skibet stødte i Øresund, men Stødet var ganske svagt, og Skibet stod omtrent et Døgn paa Sandgrund før Aftrækning. 2den Maskinmester talte ogsaa med Dykkeren, som undersøgte Skaden, og denne sagde, at Skaden var ubetydelig. Da Søretten var ombord, undersøgte den omhyggeligt overalt og pejlede sammen med Skibets Officerer i Tanke og Rendestene. Et Døgn derefter kom Søretten atter ombord, og det viste sig, at Skibet var absolut tæt, idet Pumperne efter Sørettens Ordre ikke var rørt. Dette bevidnede 1ste og 2den Maskinmester var Tilfældet, og selvfølgelig var Pumperne heller ikke

rørt. Med Hensyn til den tyske Letmatros' Forklaring udtaler 2den Maskinmester, at han ikke kan tænke sig, at denne uerfarne unge Mand, som kom ombord i Königsberg, kunde have Forudsætninger for at bedømme Skibets Tilstand.

Paa Foranledning af Skibskontrollens Besigtigelsesmand udtalte 2den Maskinmester ifl. N. H. & S. T., at naar han ikke havde udtalt sig tidligere i Pressen i Anledning af de forskellige Rygter, som var forelagt ham, skyldtes dette den Omstændighed, at han ønskede at forklare sig i ansvarlige Former for en Sørret.

Allerede paa Lastepladsen i Königsberg, forklarede Vidnet videre, var der nogen Misstemning blandt Besætningen, men dette gjaldt ikke Skibets Sødygtighed, men den Omstændighed, at flere af Folkene ikke syntes om, at Skibet skulde til Island.

Ud fra denne Misstemning maa ogsaa en Brevskri-vers Udtalelse om Turen læses.

(Fortsat fra Side 27)

Vancouver-Middelhavet, 5/2 Annullering er sluttet til 39/6d.

SYDAMERIKA

Udgaaende Laster betaler mellem 14/-, 15/6d. efter Størrelse. Der er ikke mange Laster, og følgelig ligger Raterne ret rolige.

Aaret 1926 sluttede med et meget fast Marked ud fra La Plata. En Mængde Forretninger afsluttedes, og det bedste var, at Fragterne forbedredes med flere shillings. Januar Baade betinge op til 35/-; 20 Februar Annullering fik omkring de 30/- og senere Annullering indtil 29/-, 28/-; Marts 25/6d., 24/-. Til skandinaviske Havne er betalt 35/- for ult. Januar, primo Februar.

ØSTENS

Markeder har alle været meget lidt aktive. Australiens store Kornhøst venter paa Skibsløjlighed, men Priserne

maa først reguleres. En Japaner har akcepteret 47/6d. fra Sydaustralien 1/15 Januar; ellers er Raten omkring 50/-. Zink-Erts Port Pirie-U.K./Cont., p.p. har betalt 47/6d., Januar Lastning, Burma-Kontinentet, 28/2 Annullering, 33/9d. For Marts indikeres 32/6d.

TIME CHARTER

I vestindisk Fart er igen sluttet en Del større og mindre Baade:

7,000 Tons d.w. 1.15 Doll. 3 Md.; 6,000 Tons d.w. 1.05 Doll., Rundrejse; 2,500 Tons d.w. 2.10 Doll., Rundrejse; 6,000 Tons d.w. 1.10 Doll., Rundrejse; 4,000 Tons d.w. 1.50 Doll., Rundrejse; 4,300 Tons d.w. 1.45 Doll., 6 Md.; 8,300 Tons d.w. 2.00 Doll., Crossvoyage; 1,000 Tons d.w. 13/6d., New Foundland trade, Lev., U.K., Tilbagelev. Middelh.

For 3,000 Tonner 9/12 Maaneder, europæisk Trade noteres 4/3d.

LEGITIMATIONS KORT FOR UDENLANDSKE SØMÆND I RUSSISKE HAVNE

Folkekommissærernes Raad har ifølge *Ivestija* for den 2. ds. dekretet, at Personer, der hører til Besætningen paa udenlandske Skibe, med Undtagelse af Krigsskibe, har Ret til at gaa i Land og opholde sig indenfor Havnens og Havnebyens Omraade under Skibets Ophold i russiske Havne, naar de er i Besiddelse af et særligt Legitimationskort, der udstedes af de paagældende lokale Myndigheder. Saafremt Personer hørende til Besætningen paa udenlandske Skibe opholder sig indenfor Havnebyens Omraade længere end 24 Timer, skal de indregistreres efter de sædvanlige Regler. Naar de opholder sig i Land, er Personer, der hører til et udenlandsk Skibs Besætning, underkastede samtlige i Rusland gældende Love og Forordninger.

BEFRAGTNINGSFORHOLD I RUSLAND

Ifølge tidligere gældende Bestemmelser skulde alle Fragtslutninger — med nogle Undtagelser — der vedkom Sovjetunionens Udenrigshandel, registreres hos de russiske Fragtmyndigheder.

Dette har i adskillige Tilfælde ført til Konflikt mellem de paagældende udenlandske Redere og de russiske Myndigheder, og dette skal særligt gælde italienske Skibe. De nævnte Bestemmelser er derfor nu ændrede ved to Forordninger, ifølge hvilke saavel Fragtslutninger i Henhold til Salg c.i.f. og Køb f.o.b. i russiske Havne som alle i Udlandet mellem udenlandske fysiske og juridiske Personer sluttede Fragter fritages for Registrering.

Ifølge de tidligere Bestemmelser skulde vedkommende Fragtmyndigheder nægte Registrering, bl. a. naar der var ledig russisk Tonnage, men denne Bestemmelse er nu bortfaldet.

C. L. OVERSIER

DORDRECHT (FILIAL I ROTTERDAM)

SKIBSMÆGLER · STEVEDOR · BEFRAGTER

OMSKIBNING AF LADNINGER MED MODERNE KRANER TIL MODERATE PRISER

UDVIKLINGEN AF MEMELS HAVN UNDER LITHAUEN

Da Lithauen i 1923 overtog Memels Havn, var den i den højst forsømt Tilstand, manglede saavel Varehuse som Elevatorer, og Havneanlægget og dets Udstyr var forældet, Molerne ødelagte og Sejlløbet sandet til. For atter at bringe Liv i Handelen var det derfor paatrængende nødvendigt at forny Havneudstyret og uddybe Indløbet til Havnen, og efter at Planer til disse Arbejders Udførelse var blevne approberede, afsatte Regeringen sidste Aar et forholdsvis stort Beløb, over tre Millioner Lits, hertil. I Løbet af 1925 blev der anskaffet Petroleumstanke, og Bygningen af et stort nyt Varehus blev paabegyndt. Samme Aar søgte man at styrke og beklæde Bankerne i det Kurische Haff, medens der i selve Havnen udførtes en Del betydningsfuldt Arbejde, bl. a. en Genopbygning af Hovedet paa den sydlige Mole og Anlæg af en ca. 3,300 Fod lang smalsporet Jernbane ved den nordlige Mole. Der blev ligeledes privat bygget et Elektricitetsværk, hvorved det blev muligt at nedsætte Prisen for elektrisk Lys samt Kraft til Kranerne omtrent 50 pCt. De Laste- og Lossegrejer, der i Øjeblikket er til Disposition, omfatter en 35 Tons fast Kran, to 2 Tons bevægelige elektriske Kraner og to Kulkraner til Behandling af Bulk-Laster. Elektricitetsværkets Udstyr omfatter en 190 kw Generator, der drives af en 250 H.K. Dieselmotor, et Akkumulator-Batteri paa 363 Amperer og en 51 kw dampdrevet Generator. Myndighederne har nu erklæret, at Handelen er vokset saa stærkt, at det maa anses for berettiget at anskaffe en ny bevægelig elektrisk Kran med 2½ Tons Løfteevne, en otte Tons flydende Kulkran samt yderligere en, der kan løfte 20 cwts.

I 1925 besøgte 355 Skibe Memels Havn og i de første elleve Maaneder af 1926, 326. De kommercielle Resultater af denne Trafik var, at Udførslen i 1925 androg 68,529 Tons til en samlet Værdi af 20,493,919 Lits og i 1926 80,429 Tons til en Værdi af 27,112,274 Lits. Blandt de udførte Varer indtager Cellulose begge Aar Førstepladsen, og i 1926 afskibedes der fra Memel 46,767 Tons Cellulose. Tømmer-Eksporten er stadig meget ringe, hovedsagelig paa Grund af den skarpe Konkurrence fra andre Lande. Der var nogle faa Afskibninger af Smør, navnlig til London, medens der udførtes 3,800 Tons Hør og 1,600 Tons Hørfrø. Indførslen til Memel androg i 1925 142,601 Tons til en Værdi af 23,539,987 Lits mod 154,856 Tons til en Værdi af 37,443,358 Lits i de første elleve Maaneder af 1926. Den vigtigste Indførselsartikel i 1926 var Kul, af hvilken Vare der indførtes 77,500 Tons, derefter fulgte Gødningsstoffer med 19,433 Tons og Byggematerialer med 12,680 Tons.

Udvidelse absolut paakrævet.

I den sidste Halvdel af Aaret 1926 har Skibsfarten paa Memel været adskilligt livligere end i den første Halvdel af Aaret, og Resultatet er blevet, at det har knebet med Kajplads. Den nuværende Vinterhavn er i

Særdeleshed ganske utilstrækkelig, da der kun kan ligge tre Dampere dér samtidig, og hvis de er fuldt lastede, kan de ikke fortøjes sikkert ved Kajen. Dybden i denne Havn er kun mellem 18 og 23 Fod, og den trænger haardt til Opmudring og Reparation. Det indrømmes aabent, at der ikke er tilstrækkelig Kajplads i nogen Del af Havnen til de Skibe, der nu søger den, men den lithauiske Regering maatte for at gennemføre de forskellige paakrævede Udvidelser og andre Arbejder, optage et Laan, da Bygning og Udstyrelse af Kajer kræver et Beløb, der ligger langt over, hvad det almindelige Budget kan overkomme. Arbejdet med at trække selv blot den lithauiske Eksport til Memel støder ogsaa paa Hindringer i Landets Jernbanesystem, der er saaledes indrettet, at visse Dele af Landet er ganske uden Forbindelse med Havnen, og som Følge heraf udføres en betydelig Del af Kaunas og det sydvestlige Lithauens Produkter over Königsberg. I 1924 havde Skibsfarten paa Memel naaet samme Omfang som før Krigen, og i 1925 var den omtrent en halv Gang større end i 1913. Denne hurtige Stigning, trods den vedvarende Lammelse af den en Gang saa betydelige Tømmerudførsel, viser, hvor paatrængende nødvendig en Udvidelse er. Havnens Indtægter har hidtil gennemsnitlig andraget en halv Million Lits aarlig, hvilket ikke er tilstrækkeligt til Imødegaaelse af Kravene, men nye Takster er nu under Udarbejdelse, og disse skulde bringe Indtægterne op paa den fornødne Højde.

Hvad angaar de fremtidige Forbedringer af Havnen, har det lithauiske Trafikministerium approberet Memels Havnebestyrelses Planer angaaende Bygningen af en ydre Bølgebryder, der skal koste 30 Millioner Lits, samt Opførelsen af Kornelevatorer og Kølehuse, der vil koste yderligere 39 Millioner. Arbejdet er endnu ikke paabegyndt, men saasart de nødvendige finansielle Arrangements er truffene, vil man begynde. Herved 13½ Million Lits vil da blive brugt i Løbet af de to første Aar, og Resten i Løbet af de næste seks Aar.

HAVNEAFGIFTERNE I PROVINSEN

I Februar Maaned i Fjor nedsatte Ministeriet for offentlige Arbejder en Kommission med den Opgave »dels at undersøge Grundlaget for Taksternes Beregning i Købstadshavnene og i det hele forberede Takstrevisionen for Femaaret 1930-35, dels at drøfte Spørgsmaalet om Muligheden af at nedsætte Taksterne inden den nuværende Femaarsperiodes Udløb den 31. Marts 1930«.

Nu er Kommissionen kommet saa langt, at den er i Færd med at afslutte sit Arbejde. Dens sidste Møde vil finde Sted i Begyndelsen af denne Maaned, og saa snart Indstillingen foreligger, afgaar den til Trafikminister Stensballe. At Nedsættelsen bliver klækkelig, kan utvivlsomt anses for givet i Betragtning af, at Afgifterne, som af os ofte fremhævet, i Øjeblikket er urimeligt høje.

OVERSKIBSSYNET

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart meddeler: Til Medlemmer af Overskibssynet er for et Tidsrum af 4 Aar fra 1. Januar udnævnt:

Af Kongen: Højesteretsdommer *V. Topsøe-Jensen*, Formand.

Af Sø- og Handelsretten i København: Fhv. Skibsfører *J. Møller*, Skibsreder *Suenson*, fhv. Skibsfører *Berentzen*, fhv. Skibsfører *Izard*, Kaptajn *Chr. Boeck-Hansen*, Skibsreder *A. N. Petersen*, fhv. Skibsfører *A. Ørum*, Skibsinspektør *V. Thorsen*, Kammerherre *J. C. Tuxen*, Direktør *O. Munck*, Ingeniør *S. F. Fischer*, Skibsbygger *R. Møller*, fhv. Skibsbygger *L. J. Bager*, fhv. Surveyor *A. Poulsen*, Direktør *H. Blache*, Inspektør *A. B. Kæmpe* og Direktør *E. Adolph*.



LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

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

LONDON

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.
110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

GLASGOW

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH
Telegram-Adresse: »Vonmehren»

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GRIMSBY

Telefoner (Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

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

CARDIFF

CARDIFF
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardif.

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.

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

GLASGOW

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE
21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

MONTREAL

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

DANZIG

IVERS & ARLT

REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGTNING
Køingsberg & Pillau
Telegramadresse: IVERSA

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

KØINGSBERG

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegirs» · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

WISMAR

KRUSE & BLEICHWEHL

SKIBSHANDLERE
HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

HAMBURG

HANS VOSS

SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR

WISMAR

TELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMÄKLER VOSS"
TELEFON: 79

TYSK SKIBSBYGNING

I forskellige Indberetninger har det danske Generalkonsulat i Hamburg omtalt den tyske Skibsfarts pludselige Expansionsevne, der maaske tydeligere end noget andet varsler en økonomisk Opgangsperiode i Tyskland. I denne Forbindelse meddeler Konsulatet, at de nedennævnte 10 tyske Værfter har Nybygningskontrakter for ca. 400,000 Br.-Reg.-Tons. Ordrene er fordelt saaledes:

Blohm & Voss	ca. 123,000 Tons
A.-G. Weser	- 81,000 --
Schichau, Elbing	- 62,000 --
Deutsche Werke, Kiel	- 50,000 --
Hamburger Vulcan	- 24,000 --
Tecklenborg	- 15,000 --
Deutsche Werft, Hamburg	- 12,000 --
Germania-Werke, Kiel	- 8,000 --
Flensburger Werft, Flensburg	- 8,000 --
Neptun, Rostock	- 5,500 --

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Grundstødt og bragt flot.

Det norske Motorskib »Trianon« af Tønsberg, der Lørdag Formiddag strandede ved Vinga, blev i Løbet af Eftermiddagen bjærgt af Svitzers Bjærgningsdamper »Garm« i Forening med Røde-Bolagets to mindre Baade »Harald« og »Birger«.

»Trianon«, der derefter gik ind til Göteborg, har antagelig faaet nogen Bundskade, og den vil derfor efter endt Udlosning blive taget i Dok ved et af de derværende Værfter.

I Dok.

Den norske Damper »Belgot« af Oslo, der havde været paa Grund paa Hvens Nordvestside, hvorved den mistede et Par Skrueblade og antagelig ogsaa har faaet Bundskade, er derefter blevet taget i Dok ved Burmeister & Wains Skibsværft. »Belgot« var paa Rejse i Ballast fra Aalborg til Stettin, hvor den skulde indtage en Ladning Kul.

Taksterne i Frihavnen.

Taksten for direkte Omladning for Korn og Foderstoffer er indtil videre 2 Øre pr. 100 kg plus det til enhver Tid gældende Dyrtidstillæg, for Tiden 80 pCt. Det er en Forudsætning for denne Takstanvendelse, at Forholdene muliggør en saadan Omladning uden nogen Standsning.

Stabelafløbning.

Fra A/S. Burmeister & Wain's Maskinbyggeri's Værft paa Refshaleøen sattes Torsdag den 30. December et Passager-Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 346 til The Adelaide Steamship Company, Ltd., Adelaide, Syd Australien, i Vandet.

Skibet er bygget til Lloyd's Klasse 100 A.1. og bestemt til Passagerfart paa den australske Kyst. Dets Hoveddimensioner er

252'-6"×39'-9"×24'-3".

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle 3,600 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen, der overværedes af Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt.

Skibet fik Navnet »Minnipa«.

Forskydninger i Østersøhavnenes Betydning

Naar man sammenligner den Trafik, der er paa de forskellige Østersøhavne, viser det sig, at der er betydelige Forskydninger i Betydningen af de forskellige Havne fra Tiden før Krigen. I 1913 androg Omsætningen i St. Petersburg 6.6 Millioner Tons, i Riga 4 Millions Tons, i Königsberg 1.8, i Danzig 1.7, i Libau 1 Million Tons, i Reval 0.8 og i Windau 0.78 Millioner Tons. Nu er de tilsvarende Tal: Danzig 2.7 Millioner Tons, Leningrad 1.6, Riga 1.4, Königsberg 1.38, Reval 0.5, Libau 0.32 og Windau 0.18 Millioner Tons.

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

Ruslands Skibsbygningsprogram for 1926—27

Til Skibsbygningsprogrammet for 1926/27 regnes med en Udgift paa 30.5 Rubler, og af dette Beløb vil $\frac{2}{3}$ blive anvendt til Fuldførelse af de under Bygning værende Skibe og Resten til Nybygninger.

Afskibninger til Irland.

Ifølge Meddelelse fra de irske Toldmyndigheder skal der paa Konnossementer over Varer til Irland angives saavel Oprindelsesland som Varnes Værdi. Overtrædelse af denne Bestemmelse medfører høj Bødestraf, og de derved opstaaede Omkostninger paalægges Afskiberen.

Det islandske Inspektionsskib skal forlænges.

Det nye islandske Fiskeriinspektionsskib »Odinn«, der er kommet hertil fra Reykjavik for at gennemgaa Eftersyn ved Københavns Flydedok, skal samtidigt forlænges. Det har nemlig vist sig under Sejladsen i det ofte vanskelige Farvand ved de islandske Kyster, at Skibet med sin store Hastighed var tilbøjeligt til at bordfyldes, og at Vandet vanskeligt kunde komme ud fra Fordækket. Under Samraad mellem den islandske Regerings tekniske Konsulenter og Flydedokken er man nu blevet enig om at forlænge Skibet med 13 Fod. Arbejdet er allerede paabegyndt, og Skibet bliver delt foran Kedel- og Maskinrummet. Ved denne Forlængelse opnaar man, at Skibet bedre under sin 15 Knobs Fart kan gaa gennem Søen, og tillige vil man faa større Plads til Kulbeholdningerne.

I Løbet af ca. 3 Uger vil Arbejdet være tilendebragt, hvorefter Skibet straks vil afgaa til Island for at overtage Vagt-tjenesten.

ENGELSK DAIMLER

Elegant 2 Personers Cabriolet Vogn med Klapsæde, tip top udstyret i enhver Henseende, 6 Traadhjul, fint Gummi, dansk Karosseri, ny Polstring, Selvstarter etc. Vognens Købesum ca. 50.000 Kr.

Naar Handel sker snarest, sælges Vognen meget billigt. Henvendelse til dette Blad under Mærke »Daimler«.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

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

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (Fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederiksbavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhryngsagent).

POSITIONSLISTE PR. 3. JANUAR 1927

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Danzig 28.12.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Helsingør 31.12.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Shanghai 31.12. til Singapore.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Cardiff 31.12.
 s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Antwerpen 1.1. til Alexandria.
 s.s. *Alfred Hage*, pass. Finisterre 3.1.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Catania 26.12.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Bluefields 17.12.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Kbh. 3.1. til Nakskov.
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Houston 1.1. til Fenit (Island).
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Moji 3.1.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rio de Janeiro 29.12. til Kbh.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 2.1.
 s.s. *Arkansas*, Snedker, ank. Aarhus 1.1.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Danzig 29.12.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Korsør 1.1.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Kobe 20.12.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Newport 28.12.
 s.s. *Atlantid*, Petersen, afg. Baltimore 31.12. til Galveston.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. Melbourne 2.1.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Dunkirk 1.1.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. Barcelona 27.12.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbh.-Mariager og Kbh.-Nakskov Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. St. Yarmouth 27.12.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Port Talbot 1.1.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Kbh. 2.1.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Reval 26.12.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Melbourne 25.12.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Liverpool N.S. 2.1.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbh. 1.1.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Helsingfors 2.1.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Buenos Aires 23.12.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Flores 29.12.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. London 24.12.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 24.12.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Kbh. 29.12.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Newport 29.12.
 s.s. *Børglum*, Jensen, ank. Smyrna 2.1.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. Rotterdam 3.1.
 s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Tunis 31.12.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, pass. Panama Kanal 25.12. paa Rejse til Hamburg.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Cardiff 2.1.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Fernando Noronha 26.12.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbh.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Swansea 24.12. til Alexandria.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Newport News 27.12. til Hook of Holland.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Swansea 26.12.

D

s.s. *Daymar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Hull 20.12.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Cardiff 20.12.
 s.s. *Danevirke*, Stage, afg. London 3.1.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Sarpsborg 22.12. til Boston.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Aden 1.1. til Singapore.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Swansea 25.12.
 s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbh. 2.1.
 s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Aarhus 1.1.
 s.s. *Ebro*, Jørgensen, oplagt.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Lissabon 1.1. til Kbh.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Tyne 28.12. til Lissabon.
 s.s. *Ella*, Meyer, ank. Kbh. 2.1.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Cardiff 31.12.
 s.s. *Elsborg*, Sønnichsen, ank. Kbh. 28.12.

s.s. *Emanuel*, Svane, oplagt i Randers 24.12.
 s.s. *Energi*, Jensen, afg. Hull 31.12. til Methil.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, oplagt i Marstal 30.12.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, pass. Ushant 26.12. p. R. t. Barcelona.
 s.s. *Erik Boye*, pass. Finisterre 30.12.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Marstal 1.1.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Hangö 26.12.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Malaga 25.12.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, pass. Kbh. 24.12. paa R. t. Halifax.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutebart Kbh.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Singapore 3.1. til Penang.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Brunsbüttel 1.1. paa R. t. Calais.
 s.s. *Ficaria*, oplagt.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutebart Kbh.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Bangkok 2.1.
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Kbh. 25.12.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Danzig 1.1.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Ingonish Beach 28.12.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbh. 19.12.
 s.s. *Frederiksborg*, Andersen, pass. Gibraltar 1.1.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, ank. Baltimore 25.12.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gaulatyr*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Bovallstrand 1.1. til Havana.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. La Laja 2.1.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, afg. Tyne 24.12.
 s.s. *Halfdan*, Nielsen, afg. Dunkirk 31.12. til Kbh.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Ridham Dock 31.12.
 s.s. *Hanlet*, Skou, ank. Dundalk 24.12.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Durban 24.12.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, pass. Kbh. 2.1. paa Rejse til Manchester.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Cardiff 23.12. til Malta.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, henligger i Kbh.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Lundy Island 2.1.
 s.s. *Hindholm*, Møller, ank. Liverpool 31.12.
 s.s. *Hjelm*, ank. Nørre Sundby 2.1.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Kbh. 4.1. til Aalborg.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Marseille 24.12.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Hamburg 2.1.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Barcelona 24.12.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Bremen 30.12. til Lissabon.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.12.
 s.s. *Ivar*, Folkenborg, ank. St. John N.B. 24.12.

PLADS LEDIG

Skibsmæglerfirma i Antwerpen søger

Chartering Clerk

Kun erfaren Befragter bedes reflektere. Billet mrkt.

A. V. 101 modtager dette Blads Kontor.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4. Januar 1926.

London	18,20	Madrid	58,40
New York	375,25	Amsterdam	150,35
Berlin	89,25	Stockholm	100,30
Paris	15,00	Oslo	95,85
Antwerpen	10,48	Helsingfors	9,46
Zürich	72,60	Prag	11,14
Rom	17,00	Wien	53,05

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, pass. Brunsbüttel 1.1. paa Rejse til Calais.
 m.s. *Java*, Topp, afg. Singapur 2.1. til Shanghai.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Philadelphia 22.12.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Sagres 31.12.
 s.s. *Josey*, Petersen, pass. Gibraltar 24.12. paa Rejse til Gloucester (Mass.)
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Texas City 28.12.
 m.s. *Jullandia*, Heindorn, afg. Aden 2.1. til Colombo.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 4.1.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Kbh. 24.12.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Antwerpen 31.12.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Carcubian 1.1.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Bremen 23.12. til Syracus.
 s.s. *Kentucky*, Karstensen, ank. Pensacola 27.12.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Sabang 22.12.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Ghent 3.1.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Cape Wrath 25.12.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Adelaide 6.12.

L

s.s. *Lars Kruse*, pass. Teneriffe 31.12.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Dunkerque 30.12.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Gibraltar 30.12.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. New York 23.12. til Hamburg.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Aarhus 2.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Krogh, i Kbh.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 3.1. til Havre.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Kbh. 15.12. til Portland Me.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Yokohama 1.1.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Vejle 31.12. til Lambton Drops.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Las Palmas 2.1.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Stettin 28.12.
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Burtisland 31.12. til Helsingfors.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Barry 18.12. til Buenos Aires.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Skagen 28.12. p. R. t. New York.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Kieler Kanal 2.1. paa Rejse til Newport Mon.
 s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Antwerpen 29.12. til Ceuta.
 s.s. *Møen*, Fjeldborg, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nykøbing F. Rut.

N

s.s. *N. F. Høfding*, afg. Dakar 3.1.
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Colombo 1.1.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. Kbh. 23.12. til New York.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Methil 29.12.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Lissabon 29.12.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Grangemouth 24.12. til Palermo.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Madeira 1.1. til Kbh.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Charleston 10.12.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 22.12.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Dakar 1.1.
 s.s. *P. N. Damm*, ank. Odense 4.1.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, pass. Gibraltar 31.12. paa Rejse til Aarhus.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Hull 2.1.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Victoria B.C. 26.12.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Norfolk Va. 25.12.
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Las Palmas 1.1. paa Rejse til Cape Town.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Limkirk 26.12.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Perth W.A. 2.1.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Drammen 31.12.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Aalborg 28.12.
 s.s. *Rosenborg*, Lund, ank. Danzig 28.12.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Henriksen, afg. Kbh. 1.1. til Antwerpen.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 24.12. paa Rejse til New York.
 s.s. *Seine*, Barzig, afg. Bordeaux 30.12. til La Rochelle.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Hamburg 1.1.
 m.s. *Siam*, Hansen, pass. Cape Verde 22.12. paa Rejse til Brisbane.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Odense 30.12.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, afg. Seaham Harbour 31.12.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Rouen 29.12.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Blyth 1.1.
 s.s. *Skanderborg*, Andersen, ank. Cardiff 31.12.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Esbjerg 31.12.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Swansea 2.1.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Dakar 22.12.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. South Shields 11.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Newcastle 20.12. til Baltimore.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. København 27.12.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Kbh. 31.12. til St. John N.B.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbh. 28.12. til Manchester.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Bremen 23.12. til Neapel.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Rotterdam 3.1.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, afg. Susa 31.12. til Aberdeen.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Torre Annunziata 2.1.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. St. Vincent 29.12.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Cardiff 31.12.
 s.s. *Taarnborg*, Hansen, afg. Thameshaven 31.12.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 29.12.
 s.s. *Taasinge*, oplagt.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 20.12.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 3.1. til Aalborg.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Kbh. 1.1.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Marseille 30.12.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. San Francisco 3.1.
 s.s. *Transvaal*, Ridderborg, ank. Capetown 2.1.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Antwerpen 29.12. til Tanger.
 s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Grangemouth 29.12. til Genua.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Riga 1.1.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbh. 31.12.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. New York 15.12.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Madeira 21.12.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Newcastle Tyne 26.12.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Randers 28.12.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Aalborg 30.12.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. New Orleans 29.12.
 s.s. *Vidar*, Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, ank. Barbados 24.12.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. New York 31.12. til Kbh.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Kbh. 1.1.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Hartlepool 28.12.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Jacobsen, ank. Helsingør 1.12.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Petersen, i Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Rufisque 18.12.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Cardiff 26.12.

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
 AMAALIEGADE 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

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

KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO

*

AKTIEBOLAGET

JOHAN A. SVENSSON

SKIBSMÆGLERE
SPECIALITET: FARTYGSKLARERINGER

MALMÖ
SKEPPSBRON 3

Tel. foner: 1678-1853-6116 Telegram-Adr.: JOSVEN

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra
Telefoner: Central
387-10387

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

Agent for: »SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa

»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/Vest Indien.

Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707

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

Etableret 1916

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

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

REPARATIONSVERFT

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

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

En » » » » 511 » » » 20,000 »

En » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » 420 » » » 4,500 »

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 29 A, København, K.

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER
STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLER

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

**NORTHERN
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.

Hvilken som helst Code

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVN
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · 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.....	
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

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af
PETROLEUM, BENZIN
OG BRÆNDSSELSOLIE



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.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

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

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

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

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNES

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

Repræsentant i Danmark: **R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN**

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

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

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSENLANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8
Telf. 1234 · 12443 · 12845 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

AMALIEGADE 29A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12.267 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULD«
STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 500.000 KR.

★

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

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

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

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

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

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

TELEFON CENTRAL
7281 · 7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsproviantering · Lager af alle Skibsfornødenheder (Schiffshandler) (Ship Chandler)

AMALIEGADE 37
KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

J. ANDERSEN & CO SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

TH. IBSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35

★

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

P. POULSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 39

★

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 3

FREDAG · 14. JANUAR 1927

34 · AARG

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

VERDENS SKIBSBYGNING STIGENDE

Ifølge *Lloyd's Register Shipbuilding Returns* for Oktober Kvartal 1926 er Verdenstonnagen under Bygning — 1,933,027 Tons — i Stigning. Den andrager 82,000 Tons mere end ultimo Juli Kvartal, men er 1,513,531 Tons mindre end ultimo Juni 1913, hvis 3,446,558 Tons repræsenterede Skibsbygnings-Rekorden før Krigen.

Det mest bemærkelsesværdige ved *Lloyd's Registers* Tal for Oktober Kvartal er den fortsatte Nedgang af Storbritannien og Irlands Skibsbygning. Medens Verdenstonnagen under Bygning viser en samlet Fremgang af 82,000 Tons, var Skibsbygningen i Storbritannien og Irland i samme Kvartal 14,713 Tons mindre end i Juli Kvartal, og circa 125,000 Tons mindre end for tolv Maaneder siden. De samlede Tal for Storbritannien og Irlands Vedkommende er de laveste siden Juni 1909 og er 1,130,000 Tons mindre end den britiske Tonnage under Bygning i de sidste tolv Maaneder før Krigen, som androg 1,890,000 Tons. Paa det Tidspunkt byggede Storbritannien og Irland ogsaa en langt større Tonnagemængde end den øvrige Verden tilsammen. Dette Forhold er efterhaanden ændret — i Løbet af de to sidste Aar har den uden for Storbritannien byggede Tonnage langt overskredet den britiske. I Øjeblikket bygges der saaledes 412,860 Tons mere Tonnage udenfor end i Storbritannien og Irland.

Motorskibet fortsætter sin Sejrsang. Der er ikke løbet saa forfærdelig meget Vand i Stranden siden den Dag, da Redere og Skibsbygnings-Avtoriteter med Skepsis fulgte »Eksperimentet« med *Selandia*, Verdens første Motorskib. Jo større Avtoriteter, jo større var Dumhederne, der blev ytret ved den Lejlighed. Og nu? Ifølge *Lloyd's Registers* Tal er der i Øjeblikket under Bygning Verden over 905,675 Tons Motorskibe imod 1,005,224 Tons dampdrevne Skibe. I næsten alle Lande med Skibsbygningsindustri af nogen Betydning bygges der i Øjeblikket mere Motorskibs-Tonnage end Dampskibs-Tonnage. I Storbritannien og Irland er Forholdet dog omvendt; dér repræsenterer Motorskibs-Tonnagen under Bygning kun ca. 54 Procent af Dampskibs-Tonnagen.

Det er kun naturligt, at i Danmark, Motorskibets Vugge, er Forholdet mellem Motorskibe og Dampskibe under Bygning større i Favør af Motorskibe end i noget andet Land i Verden. Af en samlet Tonnage paa 41,142 Tons under Bygning er de 35,287 Tons ifølge *Lloyd's* Tal Motorskibe, og næste Kvartal vil antagelig yderligere understrege Motorskibets Favoritplads herhjemme. Sverige er Nummer to af samtlige Lande i Forholdet mellem Damp- og Motorskibe; af 39,127 Tons under Bygning er de 32,700 Tons Dieselskibe. I Norge derimod bygges i Øjeblikket ikke noget Motorskib.

I Storbritannien er der i Øjeblikket 263,900 Tons Motorskibe (494,491 Tons Dampskibe) under Bygning; i Italien, Storbritanniens største Rival paa Skibsbygningsomraadet i Øjeblikket repræsenterer Motorskibsbygningen 193,389 Tons imod 44,717 Tons Dampskibe. Af Tysklands samlede Tonnagebygning paa 211,062 Tons er »kun« de 92,934 Motorskibe. De Forenede Stater hører ogsaa til de Undtagelseslande, hvor Dampskibstonnagen er saa langt større end Motorskibene, som kun repræsenterer 23,800 Tons ud af en samlet Tonnage-Mængde af 151,635 Tons under Bygning.

Men baade i Holland, Rusland og Japan bygges der langt flere Motorskibe end Dampskibe — henholdsvis 102,875, 31,800 og 25,560 Tons Motorskibe imod 41,530, 21,070, og 17,500 Tons Dampskibe.

EFFEKTIV STRAF TIL DESERTØRER

En Sømand fra Liverpool, William Strickland, stod forleden anklaget i Hull for at være deserteret fra sit Skib i Newport News.

Anklageren erklærede, at alle disse Tilfælde af Desertion skyldtes, at britiske Sømand, naar de kom til Amerika, fandt, at Lønsatserne var højere paa amerikanske Skibe end paa britiske. Strickland havde ladet sig forhyre paa et amerikansk Skib og var blevet arresteret, da han kom til Hull.

Den afsagte Dom gik ud paa Fortabelse af al Løn, han havde tilgode fra begge Skibe, og Lønningen fra det amerikanske Skib »Moriish Prince« vilde være at udbetale til Rederen for det britiske Skib »Leominster«, fra hvilket Tiltalte var deserteret, for at skadesløsholde Rederen for den Udgift, han havde haft til at skaffe sig en Stedfortræder for Desertøren.

Man kunde nok ønske, at vor egen Sø- og Handelsret vilde tage ligesaa haandfast paa slige grove Kontraktbrud som dens engelske Søsterret. Danske Rømninger har været og er vedblivende en saa himmelraabende Skandale, at selv Søfyrbødernes Forbund fornylig saa sig foranlediget til i Medlemsbladet *Faklen* at tordne »at vi selv maa og skal ophøre med Rømninger«. Bringes disse Rømnings-Sager for Sø- og Handelsretten her, idømmes vedkommende Rømningsmand en som oftest ganske latterlig lille Bøde, der i mange Tilfælde ikke betaales — altsaa en fuldkommen Farce.

DE NORDISKE LANDES HANDELSFLAADER,

ifølge det norske Veritas's Skibsregister 1927 samt Skibe under Bygning pr. 1. Januar.

Danmarks Handelsflaade.
(Fartøjer under 100 Tons brutto er ikke medregnet.)

Ton	Dampskibe						Motorfartøjer						Sejlskibe						Total					
	Staal & Jern		Træ & Komposit		Tilsammen		M/S		M/Aux		Til-sammen		Staal & Jern		Træ		Til-sammen							
	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto				
																					Antal	Ton brutto		
100 og under 500	124	29987	2	696	126	30683	10	2286	—	—	23	4877	41	8866	74	16029	2	628	110	22553	112	23181	312	69893
500 — 1000	91	71752	2	1295	93	73047	4	2740	—	—	2	1212	—	—	7	4618	—	—	1	579	1	579	101	78244
1000 — 2000	217	319117	—	—	217	319117	1	1715	—	—	—	—	1	1458	2	3173	4	4380	—	—	4	4380	223	326670
2000 — 3000	64	149950	—	—	64	149950	4	11228	—	—	—	—	—	—	4	11228	1	2952	—	—	1	2952	69	164130
3000 — 4000	24	84924	—	—	24	84924	3	10218	—	—	—	—	1	3901	4	14119	—	—	—	—	—	—	28	99043
4000 — 5000	16	71359	—	—	16	71359	10	45257	—	—	—	—	—	—	10	45257	—	—	—	—	—	—	26	116616
5000 — 6000	3	16189	—	—	3	16189	5	27889	—	—	—	—	—	—	5	27889	—	—	—	—	—	—	8	44078
6000 — 7000	3	18998	—	—	3	18998	9	59950	—	—	—	—	—	—	9	59950	—	—	—	—	—	—	12	78948
7000 og over . .	6	57842	—	—	6	57842	5	41337	—	—	—	—	—	—	5	41337	—	—	—	—	—	—	11	99179
Totalsum	548	820118	4	1991	552	822109	51	202620	2	1212	25	9444	42	10324	120	223600	7	7960	111	23132	118	31092	790	1076801

Danmarks Handelsflaade har i 1926 haft en netto Afgang af 13 Fartøjer og 5,000 Ton.

Bruttotilkomsten var 21 Fartøjer og 34,000 Ton. Ved danske Skibsbyggerier blev for dansk Regning færdigbygget 26,000 Ton og i Udlandet 4,200 Ton.

Fra Udlandet blev indkøbt 3,600 Ton ældre Tonnage.

Bruttoafgangen var 34 Fartøjer paa 39,000 Ton, heraf solgt til Udlandet 35,000 Ton.

Sveriges Handelsflaade.
(Fartøjer under 100 Tons brutto er ikke medregnet.)

Ton	Dampskibe						Motorfartøjer						Sejlskibe						Total					
	Staal og Jern		Træ & Komposit		Tilsammen		M/S		M/Aux		Til-sammen		Staal & Jern		Træ		Til-sammen							
	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto				
																					Antal	Ton brutto		
100 og under 500	383	84812	86	16617	469	101429	10	2255	9	3231	36	6977	91	15318	146	27781	3	806	163	29567	166	30373	781	159583
500 — 1000	153	110314	—	—	153	110314	5	3779	—	—	—	—	—	—	5	3779	2	1767	—	—	2	1767	162	117794
1000 — 2000	284	407296	—	—	284	407296	4	6187	—	—	—	—	—	—	4	6187	—	—	—	—	4	3701	288	413483
2000 — 3000	57	134650	—	—	57	134650	4	10557	—	—	—	—	—	—	4	10557	2	4249	—	—	—	—	63	149456
3000 — 4000	18	59971	—	—	18	59971	11	41093	—	—	—	—	—	—	11	41093	—	—	—	—	—	—	29	101064
4000 — 5000	20	86503	—	—	20	86503	7	31716	—	—	—	—	—	—	7	31716	—	—	—	—	—	—	27	118219
5000 — 6000	10	54295	—	—	10	54295	19	104101	—	—	—	—	—	—	19	104101	—	—	—	—	—	—	29	158396
6000 — 7000	3	13349	—	—	2	13349	2	13744	—	—	—	—	—	—	2	13744	—	—	—	—	—	—	4	27093
7000 og over . .	3	31777	—	—	3	31777	6	69920	—	—	—	—	—	—	6	69920	—	—	—	—	—	—	9	101697
Totalsum	930	982967	86	16617	1016	999584	68	283352	9	3231	36	6977	91	15318	204	308878	7	6822	165	31501	172	38323	1392	1346785

Den svenske Handelsflaades Tonnage har i det forløbne Aar haft en netto Afgang af 1 Fartøj og 20,000 Ton.

Bruttotilkomsten har været 45 Fartøjer paa 49,000. Ved svenske Verksteder blev for svensk Regning

færdigbygget 6,300 Ton og i Udlandet 1,500 Ton.

Fra Udlandet blev indkøbt 41,000 Ton ældre Tonnage.

Bruttoafgangen var 46 Fartøjer paa 29,000 ton, heraf solgt til Udlandet 17,000 Ton.

Norges Handelsflaade.
(Fartøjer under 100 Tons brutto er ikke medregnet.)

Ton	Dampskibe						Motorfartøjer						Sejlskibe						Total					
	Staal og Jern		Træ & Komposit		Tilsammen		M/S		M/Aux		Til-sammen		Staal & Jern		Træ		Til-sammen							
	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto				
																					Antal	Ton brutto		
100 og under 500	474	97733	83	15562	557	118295	12	2565	22	5436	23	4386	79	14615	136	27002	2	407	11	2744	13	3151	706	149448
500 — 1000	190	146079	11	7238	201	153317	10	8102	12	6753	—	—	—	—	22	14855	5	4117	2	1466	7	5583	229	137355
1000 — 2000	446	637606	2	2242	448	639848	8	12202	—	—	1	1701	1	1798	10	15701	5	7423	—	—	5	7423	463	662972
2000 — 3000	104	252679	—	—	104	252679	9	22536	—	—	—	—	—	—	9	22536	3	6582	—	—	—	—	117	283952
3000 — 4000	82	287477	—	—	82	287477	15	55420	—	—	—	—	—	—	15	55420	—	—	—	—	—	—	97	342897
4000 — 5000	58	257067	—	—	58	257067	34	151438	—	—	—	—	—	—	34	151438	—	—	—	—	—	—	92	408505
5000 — 6000	38	209197	—	—	38	209197	23	125511	—	—	—	—	—	—	23	125511	—	—	—	—	—	—	61	334708
6000 — 7000	22	141501	—	—	22	141501	2	12215	—	—	—	—	—	—	2	12215	—	—	—	—	—	—	24	153716
7000 og over . .	21	174733	—	—	21	174733	11	90363	—	—	—	—	—	—	11	90363	—	—	—	—	—	—	33	265096
Totalsum . . .	1435	2204072	96	25042	1531	2229114	124	480352	34	12189	24	8087	80	16413	262	515041	15	18529	14	6365	29	24894	1822	2769049

* Heraf 8 Motorfartøjer af Beton paa tilsammen 3344 Tons.

I 1926 er Tonnagen forøget med 86,000 Ton brutto medens Antallet af Skibe er uforandret. Motorskibsflaaden er forøget med 19 Fartøjer og ca. 135,000 Ton, men Dampskibsflaaden er reduceret med 15 Skibe og 40,000 Ton og Sejlskibene reduceret med 4 Skibe og 9,000 Ton brutto.

Bruttotilkomsten var 84 Fartøjer paa tilsammen

231,000 Ton. Af den nybyggede Tonnage blev 11,000 Ton bygget ved norske Verksteder og 156,000 Ton ved udenlandske. Fra Udlandet blev indkøbt 64,000 Ton ældre Tonnage.

Bruttoafgangen var 84 Fartøjer paa 145,000 Ton, heraf solgt til Udlandet 112,000 Ton.

(Fortsættes i næste Nr.)

S K I B S M A A L I N G

Af J. A. Kørbing, teknisk Direktør i Det Forenede Dampskibsselskab.

Medens de hidtil i *Dansk Søfarts Tidende* offentliggjorte Artikler om Skibsmaaling har udtalt sig afgjort for en Ændring af det nu anvendte System, lages der i nedenstaaende Artikel Afstand fra de i de ovennævnte Artikler fremhævede Synspunkter, der efter Forfatterens Mening kunde have højst ubehagelige Konsekvenser for Rederne, hvis de blev gennemført:

Det forekommer mig, at man i de Artikler, der har været optaget i de senere Numre af *Dansk Søfarts Tidende*, om Skibsmaaling gaar for vidt i Kritiken af det nu anvendte System.

Det er ganske rigtigt, at Systemet paa flere Punkter virker noget uheldigt (særligt med Hensyn til Maskinrumsfradraget), men paa den anden Side er det efter min Mening i Grundprincippet rigtigt, da det ikke giver Anledning til abnorme Konstruktioner eller til en overdreven Indskrænkning af de Rum, der benyttes til Ophold for Besætningen eller til Maskineriets Installation.

I den i *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 2, 1927, optagne Artikel anstilles der det Tankeeksperiment, at en betydende engelsk Havn havde holdt sig til en Maalregel baseret paa Skibenes Længde og Bredde efter B.O.M. (Builders' Old Measurement), og det udtales, at der intet er til Hinder for, at en hvilken som helst Havnebestyrelse endnu kunde gøre dette samt, at det vilde blive interessant at iagttage Følgerne.

Maaske vilde denne Iagttagelse være interessant, men den vilde ikke være behagelig hverken for Havnen eller Skibsfarten, thi Følgen vilde blive, at hele Grundlaget for Beskatningen vilde blive forrykket,

saaledes at visse Skibstyper i denne Havn blev uforholdsmæssigt højt beskattet og maatte holde sig borte derfra.

Der er Sandsynlighed for, at baade Havneautoriteter, Skibsmaalere og særligt Skibsbyggere vil stille sig velvilligt overfor Spørgsmaalet om en Ændring af Skibsmaalingen, men derimod maa man vente, at Skibsrederne vil være meget forbeholdne, thi enhver Ændring, der indfører et nyt Grundlag for Beregningen (f. Eks. Skibets Længde), vil bevirke en meget ubehagelig Forskydning i de forskellige Skibstypers Værdi.

De nuværende Maaleregler anvendes i næsten alle Lande, og ogsaa af denne Grund maa man fra Skibsfartens Side være meget forsigtig med at foreslaa Ændringer foretaget, for her, som i alle andre Forhold Skibsfartens vedrørende, er det af den største Betydning, at Bestemmelserne er internationale og fortolkes ens overalt. Det sidste har indtil forholdsvis faa Aar siden ikke været Tilfældet med det nuværende Maalesystem, men de Afvigelser, der nu finder Sted i Reglernes Fortolkning, er ret ringe og vil sikkert efterhaanden helt bortfalde.

Til Slut skal jeg anføre, at Spørgsmaalet om en Ændring af Skibsmaalingen har været taget op paa de Møder, International Shipping Conference har afholdt i de senere Aar, men det blev her fra engelsk Side meddelt, at de engelske Redere ikke ønskede nogen Ændring foretaget, og ingen af de andre Landes Delegerede havde noget at indvende mod dette Standpunkt.

UDFØRSELEN AF POLSKE KUL OVER GDYNIASHAVN I NOVEMBER MAANED 1926

I November Maaned er der ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik eksporteret 30,607.5 Tons Kul fra Gdynia Havn mod 36,797.5 Tons i Oktober.

Udførselen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

Danmark	6,933.5
Sverige	18,775.5
Rusland	4,467.0
England	1,565.0
Norge	866.5
	30,607.5

DØDSFALD

En af den danske Koffardi-Marines kendte Mænd, Kaptajn Alfred Ørum døde i Fredags, 67 Aar gammel.

Kaptajn Ørum tilhørte en gammel Sømandsslægt fra Kolding. I sine unge Aar gik han til Søs og sejlede med de stolte Sejlskibe paa alle Verdenshave. Efter at han havde taget sin Styrmandseksamen, blev han i 1881 ansat i Det forenede Dampskibsselskab som Aspirant, og allerede 2 Aar efter avancerede han til 2. Styrmand. I 1887 blev Ørum 1. Styrmand, hvilken Stilling han beklædte til 1899, da han overtog Dampskibet »Douro« som Fører. Derefter fik han Damperen »Nikolaj II«, og i flere Aar var han Fører af en af Selskabets største Dampere »Florida«, indtil han i 1907 sagde Farvel til Sølivet.

I den derefter følgende Tid, lige til sin Død, be-

kledte Ørum mange Tillidshverv, og i en Aarrække var han Formand for Skibsførerforeningen, ligesom han var en ivrig Deltager i, hvad der rørte sig indenfor Standen.

En anden af Navigatorstandens kendte Folk, Kaptajn i Grønlandske Handel Winther-Jensen er død i en Alder af kun 53 Aar. Kaptajn Winther-Jensen var født paa Læsø og har sejlet siden sin tidligste Ungdom. I 1898 blev han ansat som Matros i Grønlandske Handel. Nogle Aar efter blev han først Understyrmand og senere Overstyrmand, indtil han for 5 Aar siden blev Fører, først af Barkskibet »Thorvaldsen« og derefter af »Nordlyset«. Det var Kaptajn Winther-Jensen, der med Dampskonnerten »Gustav Holm« foretog den første Rejse med Kolonister fra Angmagssalik til den nyanlagte Koloni Scoresby Sund.

Kaptajn Winther-Jensen maatte gaa i Land fra sit Skib i Juni Maaned paa Grund af Sygdom, og han døde i sit Hjem paa Læsø forleden, ramt af en Hjerneblødning. Han efterlader Hustru og 12 Børn, hvoraf de 6 er ukonfirmerede.

NY INDVANDRINGSLOV I REPUBLIKEN PANAMA

I Republikken Panama er der under 20 Oktober 1926 blevet udstedt en ny Indvandringslov, hvorved Indvandring af Kinesere, Japanere, Syriere, Tyrker, Ostindiere, Hindu-Ariere, Bravidier og Negre fra Antillerne og Guyana, hvis oprindelige Sprog ikke er Spansk samt Personer fra Lande, der nægter Statsborgere fra Panama Adgang. Loven fastsætter Straffe for saadanne ulovlige Indvandrere samt for Personer eller Selskaber (Skibe), der bringer dem ind i Republikken.

DEN ØKONOMISKE STILLING VED AARSSKIFTET

Det statistiske Departement har udsendt en fyldig Aarsoversigt over de økonomiske Forhold i 1926, hvoraf vi gengiver et Uddrag for Skibsfartens Vedkommende.

For Skibsfarten tegnede det i første Del af 1926 til, at Aaret skulde blive lige saa vanskeligt som dets Forgænger, og den Oplægning af Tonnage, der var begyndt i Eftersommeren 1925, fortsattes og forøgedes indtil den lidt over Midten af Maj var paa sit højeste. Fragtniveauet var i Nedgang, naar hele den internationale Skibsfart ses under eet; the Economist's Total-Indeks for Maanederne Januar-April var gnsntl. ca. 15 pCt. lavere i 1926 end i 1925. Ser man fortrinsvis paa Farten i de europæiske Farvande, i hvilke Hovedparten af den danske Handelsflaade er beskæftiget, var selve Fragterne ikke væsentlig forskellige i de nævnte to Perioder; men for de danske Redere bragte Forandringer i Valutakursen en stor Nedgang i Udbyttet. I Maj udbrød den engelske Kulminestrejke, der fremkaldte en fuldstændig Omvæltning i den internationale Kulomsætning, hvis Virkninger snart viste sig i Skibsfartsforholdene rundt om i Verden, men især i den europæiske og den transatlantiske Fart.

Efter Standsningen af Englands Kuludførsel maatte de kulindførende Lande søge at skaffe sig Tilførsel dels fra Eksporthavnene for mellem-europæiske Kul (Rotterdam, Danzig, senere Stettin, Emden, Hamborg) dels fra Nordamerika (Hampton roads). Selve denne Omflytning betød i og for sig en betydelig Forøgelse af Transportarbejdet, der tilmed for en Del foregik under forsinket Ekspedition, da ikke alle Havnene straks kunde præstere den uventede Tilvækst i Afskibningen. Men navnlig da Storbritannien selv hen paa Sommeren i saa stort Omfang optraadte som Kulimportør, medførte dette en overordentlig stærk Stigning i Efterspørgslen efter Tonnage. Endnu i Maj var det danske Fragtratetal omtrent det samme i 1926 som i 1925, men derefter steg Fragterne med stigende Hastighed og navnlig særlig voldsomt i September og Oktober; i November blev det mere og mere indlysende, at den britiske Kulproduktion inden længe vilde komme nogenlunde i Gang igen, og Fragterne gik derfor ned, om end selve Kulindførselen til England var lige saa stor i November som i Oktober.

Fragtratetal og Oplægning.

I nedenstaaende Tabel meddeles for de to sidste Aar de danske Fragtratetal samt Størrelsen af den Tonnage, der har været oplagt. For December har man paa Grund af de store, uensartede Forskydninger endnu ikke kunnet fastsætte Fragtratetallet; ved Beregningen af Aarsgennemsnittet er man gaaet ud fra, at Niveauet i December og September har været omtrent det samme.

	Fragtratetal		Oplægning af Tonnage i Bruttotons	
	1926	1925	1926	1925
Jan.-Marts 1925	gsntl. = 100			
Januar	103.1	102.1	71,500	—
Februar	102.5	99.2	76,000	—
Marts	100.6	98.8	72,000	—
April	98.2	95.4	91,600	—
Maj	93.0	92.8	110,300	—
Juni	97.2	93.6	88,000	—
Juli	104.4	94.8	41,300	—
August	112.8	94.5	—	—
September	129.8	95.6	—	37,500
Oktober	159.5	101.2	—	33,000
November	159.0	104.5	—	28,300
December	—	105.9	—	42,300
Hele Aaret	115.8	98.2	45,900	11,800

I Gennemsnit af hele Aaret var Fragtratetallet ca. 18 pCt. højere i 1926 end i 1925; for saavidt de danske Skibe har haft Lejlighed til at udnytte Fragtkonjunkturerne i de forskellige Ruter i det Forhold, i hvilket disse har gjort sig gældende i Indeks-Beregningen, skulde Opgangen i Fragtniveauet altsaa have bragt en Forøgelse af den samlede Bruttofragt paa ca. 18 pCt., saafremt ikke andre Momenter havde virket i modsat Retning. Blandt de enkelte Maaneder i 1926 udviser Oktober og November de højeste Fragtratetal; Tallet er omtrent lige stort for de to Maaneder og ca. 70 pCt. højere end i Maj. Dersom Indekstillene blev beregnet efter de sidste Noteringer i hver Maaned i Stedet for elter Gennemsnittet af Raterne gennem hele Maanedene, vilde Tabellen have udvist et betydelig mere udpræget Maksimum i Oktober og en afgjort Nedgang i November. Fragtopgangen i 1926 har fundet Sted i alle de Ruter, der indgaar i Indeks-Opgørelsen; ved nogle af Ruterne har Stigningen været langt større end i det samlede Fragtratetal, saaledes har de transatlantiske Timecharterrater været oppe paa det tredobbelte af det normale; til Gengæld har andre Ruter haft en mindre Opgang end Totalgennemsnittet.

Tonnageoplægningen var paa Højdepunktet i sidste Del af Maj med 77 Fragtdampere o. l. med en Tonnage paa 116,400 R. T. br.; ca. 1½ Maaned senere var paa nogle faa Skibe nær

hele den oplagte Flaade sat i Fart. I Gennemsnit af hele Aaret udgjorde Oplægningen i 1926 henimod 5 pCt. af Dampskibsflaaden mod godt 1 pCt. i 1925; alt andet lige skulde den samlede Bruttofragt altsaa formindskes med 3½ à 4 pCt. som Følge af Oplægningen, saafremt denne ikke aldeles overvejende havde fundet Sted i den Del af 1926, da Fragterne var lave. — Selve den forhaandenværende Tonnage var ca. 1½ pCt. større i 1926 end i 1925. Optællingen af Handelsflaadens Størrelse, der foretages ved Udgangen af hvert Aar, viser ganske vist en lille Nedgang paa ca. ½ pCt. i Løbet af 1926; men i 1925 havde der været en Forøgelse i Dampskibsflaadens paa 3½ pCt., og disse Skibe var i 1926 til Raadighed gennem hele Aaret, men i 1925 kun efterhaanden, som de blev anskaffet.

Forskellen mellem 1926 og 1925 med Hensyn til Valutakursen var betydelig større i første Halvår end i sidste, nemlig henholdsvis ca. 30 og ca. 10 pCt., og denne Forskel vilde have formindsket Bruttofragten med ca. 20 pCt., dersom den havde fordelt sig ensartet over Aaret; den ulige Fordeling bevirker, at Formindskelsen reduceres til omkring 17 pCt.

Gode Dispositioner fra Redernes Side.

Sammenholdes de fundne procentvise Udtryk for de foran omtalte Momenter: Opgang i Fragterne, Nedgang i Kroneudbyttet, Oplægning af Tonnage og Forskydning i Handelsflaadens Størrelse, skulde man nærmest vente et lidt mindre Tal for Bruttofragten i 1926 end i 1925, da den opgjordes til 219 Mill. Kr.; saafremt det, naar det endelige Resultat kan gøres op, skulde vise sig, at Totalsummen for 1926 overskrider Beløbet for 1925, maa det altsaa kunne tages som et Tegn paa, at de danske Redere har disponeret heldigt mellem de mange Muligheder, som sidste Del af 1926 har frembudt for Deltagerne i den internationale Skibsfart.

Det skal tilføjes, at i det Nettoudbytte, som tages hjem fra Udlandet af Bruttofragten, har de høje Priser paa Skibskul i 1926 frembragt en Formindskelse, der andrager adskillige Millioner Kroner. I enkelte Tilfælde er der konstateret Priser, der var det 4 à 5 dobbelte af det normale; og selv om dette var Undtagelser, saa har 2 à 3 dobbelte Priser ikke været sjældne i de særlig kritiske Perioder under Kulstrejken.

Til Belysning af Landets søværts Omsætning i de tre første Kvartaler af 1926 skal anføres nedenstaaende Tal, der i Sammenligning med 1925 viser nogen Nedgang i den udlosede Mængde og en lille Stigning i den indladede, medens Antallet af Anløb og Tonnagen viser en ringe Opgang.

	Samtlige Skibsanløb i danske Havne			
	Antal Anløb	1000 R.T. Netto	Udlosset 1000 t	Indladet 1000 t
Januar Kv. 1926	18,600	3,507	2,843	894
April Kv. 1926	24,100	3,379	2,284	950
Juli Kv. 1926	24,700	3,459	2,319	1,004
Tilsammen	67,400	10,345	7,446	2,848
Januar Kv. 1925	19,900	3,389	2,682	922
April Kv. 1925	19,900	2,923	2,116	710
Juli Kv. 1925	25,000	3,853	2,997	1,123
Tilsammen	64,800	10,165	7,795	2,755

Sammenligning med 1925 er dog vanskelig for de to første Kvartalers Vedkommende, fordi den store Arbejdskonflikt i Foraaret 1925 formindskede Omsætningen. Og den stærke Nedgang i 3. Kvartal af 1926 skyldes i nogen Grad den engelske Kulstrejke og den deraf fremkaldte formindskede Tilførsel af Brændsel. Men Tallene viser dog en væsentlig mindre Godstrafik i de danske Havne i 1926 end i 1925, i Overensstemmelse med de i de forskellige foranstaaende handelsstatistiske Oversigter anførte Oplysninger om Tilførslerne her til Landet i 1926; foretages en Sammenligning med 1924 (hvor der dog i første Kvartal var en usædvanlig Standsning paa Grund af Ishindringer), viser Skibsfartsstatistikken for Jan.—September en Nedgang i udlosset Godsmængde fra 8,637,000 Tons til 7,446,000 Tons i 1926.

Importoverskud ca. 90 Millioner Kroner.

Vil man søge at bedømme Aarets Betalingsbalance overfor Udlandet, finder man, at Indførselsoverskudet har været meget lille. Dels skyldes dette Stilstanden i Erhvervslivet, der har medført en Nedgang i Importmængderne for en Del Varer, dels den gode Høst i 1925 og den store Høhest i 1926, der har formindsket Indførselen af Majs og Foderkager betydeligt. Paa den anden Side har Smøreksperten været ikke uvæsentlig større i 1926 end i 1925 og Flæskeeksporten kun lidt mindre, og Priserne paa Oliekager og Majs er sunket lige saa stærkt som paa de færdige Produkter.

Indførselsoverskudet for de første 11 Maaneder af 1926 blev 76 Mill. Kr., saa man kan maaske herefter for Aaret som Helhed regne med ca. 90 Mill. Kr. mod 122 Mill. Kr. i 1925 og 212 Mill. Kr. i 1924.

Skibsfartens Bruttoindtægt ca. 315 Millioner.

Med Hensyn til de øvrige Poster paa Betalingsbalancen er

(Fortsættes Side 44).

H A P A G S N Y B Y G N I N G S O R D R E R 1 9 2 7

Offentliggørelsen af Norddeutscher Lloyds store Expansions- og Nybygningsprogram har foranlediget Hamburg-Amerika-Linién til ogsaa at publicere Bestræbelser for Nydannelser. Det meddeles, at Selskabet til Deutsche Werft har givet en Ordre paa to Motorskibe à 9,000 Tons. Da disse Skibe skal gøre Tjeneste paa Vestkystlinien, maa det antages, at de bliver bygget som kombinerede Fragt- og Passagerskibe, hvorved Hovedvægten dog lægges paa Fragtfarten. Motorskibe bliver netop paa denne Linie betragtet som særligt økonomiske i Sammenligning med Dampere. Desuden er der hos samme Værft givet en

Ordre paa et stort Motorskib paa 9,200 Tons, som vel ligeledes vil blive indrettet til at befordre et vist Antal Passagerer. Dette Skib skal sejle paa Australien, hvor Skibene jo ligeledes har særligt lange Strækninger at tilbagelægge. Endvidere skal der finde Forhandlinger Sted med »Flensburger Schiffbau-Gesellschaft« angaaende Bygning af en Damper paa ca. 9,500 Tons. Denne Damper skal bygges som Turbinedamper og have en Hastighed af 14½ Sømil pr. Time. Endelig skal en Ordre paa Bygning af et stort Motorskib paa ca. 9,000 Tons endnu kunne ventes, men den vil under alle Omstændigheder gaa til Bremen.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 11. Januar 1926.

I de hjemlige Markeder sker der meget lidt. Kulmarkedet er for unormalt til, at der kan regnes med Dagsraterne som Norm for Markedet. De allerfleste Importører ligger endnu med Lagre til store Priser, som det gælder om at slippe af med, inden nye Engagementer indgaas. Meldingerne fra England gaar ud paa, at Kulproduktionen er i jævn Fremgang, og Priserne nedadgaende, og saasnart der kan gøres Regning paa nogenlunde ensartede Priser i en overskuelig Fremtid, vil Køberne melde sig.

De fleste Bunkerstationer ligger ogsaa med rigelige Lagre af amerikanske og kontinentale Kul, og venter at kunne købe billigt inden ret længe.

Kornbefragtingerne fra La Plata og Nord-Staterne har været meget livlige i Ugens Løb, og Fragtmarkedet er gaaet ganske betydeligt op. Kornpriserne fra La Plata er nedadgaende, de har sikkert længe været for høje, og naar Priserne falder fra La Plata, følger gerne Staterne, Donau o. s. v. med, og Resultatet for Skibsfarten burde blive en forøget Efterspørgsel. I det hele taget er en Nedgang i Varepriserne, enten det nu er Fødemidler, Foderstoffer, Maskiner eller Luksusartikler lige saa nødvendig som en Nedgang i Lønninger, Afgifter etc. Fragten har som bekendt en forsvindende lille Betydning udregnet i Øre pr. Pund, men det er som Regel Skibsfarten, som skal holde for, naar der er Tale om Nedgang.

I de første Par Maaneder er Udsigten for et fast og livligt Marked fra La Plata og Staterne meget gode, og naar Australien om kort Tid, antagelig for Alvor, begynder at tage Tonnage, maa det blive endnu bedre. La Plata har allerede nu taget Baade for Maj/ Juni til Rater, som fuldt svarer til, hvad der tidligere er sluttet til pr. Marts, og det maa have sin Betydning, naar La Plata Befragtere betaler saadanne Rater 5 Maaneder frem i Tiden.

Den Fasthed, som for Tiden er raadende i de vigtige amerikanske Kornmarkeder, maa før eller senere faa en gavnlige Indflydelse paa andre Markeder. Det kan i al Fald ikke skade at nære Forhaabninger i den Retning.

TRÆLASTMARKEDET

For Lastning pr. f.o.w. og fremover udbydes en Mangfoldighed af Ordre fra alle mulige Lasteadler og i alle Retninger. Noteringerne holdes imidlertid paa et altfor lavt Niveau, og større Props- & Pulpwoodkontrakter minder for meget om Følere eller ren og skær Spekulation. D.B.B. ventes at blive bedre, end hvad Noteringerne byder paa, og dette maa ogsaa til, hvis der skal komme Gang i Afslutningerne. Nu haster det jo ikke med at slutte, men da Meningerne er meget delte med Hensyn til Østersømarkedets Udvikling, forresten ikke uden Grund, vil der altid findes nogle, som slutter nu — enten for enkelte Rejser eller større

Kontrakter —, og selv om disse Forhaands-Afslutninger nok har nogen Betydning, kan de ikke karakterisere eller bestemme Sæsonens Forløb. Prompte Laster er en meget sjælden Vare paa denne Aarstid, og da en hel Del Baade enten er paa Vej til eller under Losning i de forskellige endnu isfri Havne, kan Befragterne selv diktere Betingelserne.

550 Stds. Gelle & Norrköping-Amsterdam er gaaet til Hfl. 20,00, 550 Fv. Abo-Hull 48/9d.

Fra Canada noteres 65/- 67/6d. for f.o.w. til W.B.E.I. og en prompt Last fra Halifax 72/6d. 75/-.

KUL, KOKS ETC.

Alle Noteringer til de nordiske Lande er uforandrede, maaske snarere lavere, og Markedet prægedes af Forretningssløshed.

Østkyst England-København sluttet til 6/6d.; Wales-København eller Helsingør 7/6d.; Koks Rotterdam-Odense 8/3d.; Rotterdam-Göteborg 7/6d.; London-Oslo noterer 10/3d. og mellem 8/6d.—9/6d. til danske Havne. Stettin-Göteborg har taget en 2,000 T. à 6/10½d., og for helt smaa Partier til Danmark indikeres 7/-, 7/6d., og fra Danzig 8/- 8/6d. Danzig-Odense, 1,700 Tonner, 7/-.

Coasting er rolig uden større Svingninger.

MIDDELHAVET ETC.

Til spanske Middelhavshavne og det østlige Middelhav er betalt en Del højere Rater fra U.K., og det lader til, at der er kommen en mere fast og bedre Tone for andre Destinationer, med Undtagelse af Øerne, som er nede i 9/3d. for 18/2,000 Tonnere; 9/- St. Vincent. Den rigeligere Tilgang af disponible Kul vil snart kunne mærkes baade i Antallet af ny Laster og i lavere Priser. De engelske Bunkerpriser er i al Fald igen faldet en Del, og de, som tager Bunkers i de kontinentale Havne, behøver ikke længere at tigge om Lov til at betale Fantasipriser for mere eller mindre daarlige Kul, men kan til Dels selv sætte Prisen. Vi nærmer os de normale Tider, og venter kun paa den regulære Kuleksport med en stadig Tilgang af Laster og sejlbare Fragter. Alle hjemgaende Laster er mindre spændende, men monstro ikke Bunden er naaet, og at de første Maaneder vil opvise en Stigning. Fragter er der endnu ingen Mangel paa fra det vestlige Middelhav, og Befragterne vil gerne dække ind, saalænge Markedet er lidt usikkert.

Sfax-Tyne 12/-, Sfax-Ghent/Antwerpen 9/-, Tunis-Hull 10/6d., Tunis-Swansea 8/6d., Bona-Stettin 12/-.

Sortehavet har været uden Liv i lange Tider, om det nu er Politik eller Prisen, som spiller ind; Korn fra Sulina/Constanza noterer 20/- til Kontinentet for prompt og 21/6d.—22/- til 3 danske Havne. For Marts/April Lastning fra Donau indikeres 18/6d. til Kontinentet, 21/6d. til 3 danske Havne, men det er vel tvivlsomt, om der er nogen, der vil slutte til disse Rater paa nuværende Tidspunkt.

Cyprus-Leith & Avonmouth er gjort til 30/- pr.

(Fortættes Side 44)

DEN VERDEN S ØKONOMISKE SITUATION AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Kaster man et Blik tilbage paa Aaret, der gik, er det den store Kulstrejke i England, som dominerer alt. Dette blev den store Begivenhed, som greb ind i saa at sige alle Forhold — og som fik et helt andet Udfald, end man oprindeligt havde ventet. Da vi gik ind i Aaret 1926 saa især de engelske Bankmænd med stor Optimisme paa Situationen. De troede saa godt som alle, at den truende Konflikt kunde bilægges førend den brød ud. Alt var dog hidtil gaaet bedre end man havde turdet vente, hvorfor saa ikke ogsaa denne Gang. Valutaen var blevet stabiliseret ved Guldet; det havde ikke forvoldt større Besvær. Deflationens Krise var saa godt som overvunden, Forretningslivet havde klaret de farligste Skær, og da baade Regeringen og Industrimændene havde lovet at gøre alt for at undgaa Kulkampen, havde man Lov til at haabe paa et godt Resultat. De første Maaneder af Aaret viste ogsaa Tegn til, at Forhaabningerne skulde blive indfrie — men saa sank de i Grus, og i Maj kom der baade Grube- og Generalstrejke. Den sidste varede dog kun 8 Dage, takket være det engelske Samfunds sunde Modstand; men saa meget besværligere blev Kulstrejken, og den varede et halvt Aar — ikke mindst fordi begge Parter fandt, at det var bedst at gaa helt til Bunds i Spørgsmaalet.

Da Strejken brød ud, havde den engelske Statskasse allerede i 9 Maaneder betalt tilsammen 23 Mill. Pund til den nødstedte Kulindustri, uden at der var kommet selv det mindste Resultat ud af disse kostbare Anstrængelser. Det var ganske klart, at man ikke kunde

blive ved med at forlænge disse Subsidiar — der maatte træffes en Afgørelse, og man valgte Kampen. Den varede hele syv Maaneder og endte som bekendt med Arbejdernes fuldstændige Nederlag, men den engelske Stat havde da lidt et Tab, som i direkte Penge opgøres til den enorme Sum af 500 Millioner Pund Sterling.

Denne Kæmpestrid, som tvang det kulrige Land til at importere Maaned efter Maaned stadig voksende Kvaliteter af sin egen fornemste Eksportvare, lammede England Industri fuldstændigt, men satte samtidig Fart i Rederieringen og stimulerede Kulbrydningen i Polen, Tyskland og de Forenede Stater. Kommunikationsmidlerne var imidlertid ikke nær store nok til den anlagte Kuldistribution, og der kom Kulmangel paa saa at sige alle Pladser i Verden. Prisen blev derved drevet meget i Vejret, og til Trods for de gode Fragter blev Rederierne direkte Fortjeneste ikke saa store, som mange havde ventet. Der var saa store og uforudsete Omstændigheder, som ofte er paapeget her, der spillede ind. Da Konflikten endelig sluttede, var Glæden blandet. Arbejdernes totale Nederlag bærer i sig Spiren til ny Uro, og den vil utvivlsomt begynde igen, saa snart Arbejderne atter har vundet deres Kræfter tilbage.

Saasart Striden sluttede, gik England i Gang med at udbedre Skaderne, og den engelske Energi og sejle Vilje har heller ikke fornægtet sig denne Gang. Læser man de Udtalelser, som er fremkommet nu ved Aarskiftet, er det lutter Optimisme, der kommer til Orde.

(Fortsættes Side 45)

(Fortsat fra Side 43)

Ton »locust beans«. Alexandria har faaet en stor Baad, 400,000 Cbf. til 14/- pr. 60 Cbf. til Hull, og søger flere Baade til 18/- 18/6 pr. Ton Cottonseed.

NORD AMERIKA, GULFEN. CANADA ETC.

De udgaaende Laster betaler elendigt, men i de fleste Tilfælde lønner det sig at tage Last paa Kølen fremfor at gaa i Ballast. Cement, Kainit, Mursten, Lerjord etc. kan næsten altid faas, og foruden at Rejsen næsten altid forløber sikrere sysselsættes mere Tonnage, og det er jo det, det gælder om.

Nordamerika er i Øjeblikket et fast Marked for Korn til U.K./Cont. og Middelhavet. En vis Mangel paa prompt Tonnage har foraarsaget en øjeblikkelig Bedring, som det gælder at holde. West St. John betaler 24/25 Cents til Middelhavet; Northern-Range-Middelhavet 19½/20 Cents, og op til 18 Cents for Rotterdam/Antwerpen. En 20,000 qrt. Baad, prompt, har opnaaet en exceptionel Fragt: 24 Cents til 2 Havne Bordeaux/Dunkirk range. Kul Baltimore-Algiers 3¼ Doll., Alexandria 4¼ Doll., og for 10,000 Tonner for fire fortløbende Rejser, med Ret til at tage Last med over, bydes 3¼ Doll., Basis Alexandria. Til U.K. er igen sluttet Kul fra Sidney C.B. til 13/- og 14/-. St. John N.B. søger Tonnage for Sukker til Marseille 22/6d. til 3 U.K. Havne. Cuba har ikke taget Tonnage i den senere Tid, de nominelle Noteringer er ca. 22/- Februar, 21/- 21/6d. Marts, hvorimod Gulf Havnene er bedre repræsenteret. Oliekager til danske Havne noteres fremdeles i 7¼ Doll., maaske 7½ Doll. for Januar, 7,00 Doll. for Februar. Pitch-Pine til Sydafrika 160/-, Holland og Cardiff 122/6, og 3 spanske Middel-

havshavne 140/-. Vest-Kyst Nordamerika er repræsenteret med en enkelt Slutning: Vancouver/Rotterdam 36/3, London 36/9, begge Havne 38/-; 20/1. Annullering.

SYDAMERIKA

Glasgow-Buenos Aires har taget 4,500 & 5,500 Tonner til 14/6d., Wales-Buenos Aires betaler ca. 14/- 14/6d. for lignende Størrelse, og 13/6d. for 7/8,000 Tonner. Wales/Rio har faaet Tonnage til 13/3d., men senere er betalt 13/9., og Rotterdam/Lower Plate indikerer 13/6d.—14/-.

Kornbefragtingen har igen været ualmindelig stor, og det er glædeligt, at Fragterne ikke alene har holdt sig, men tildels er forbedret. Januar Tonnage har faaet fra 32/- op til 35/-, og for Februar er Befragterne tilbøjelige til at »pay up«. Marts/April er værd 26/- 27/6d.; og to Baade rapporteres sluttet til 25/6d. & 26/- pr. Maj/Juni. Til skandinaviske Havne er sluttet en 3/4 Baade de sidste Dage til ca. 32/- 33/-, Basis 1 Lossehavn, 20. Februar Annullering, og 1/- mere kan nu faas.

ØSTEN

Med Undtagelse af tre Slutninger fra Vest- og Sydaustralien for prompt Lastning til 43/9 V.A. 46/- S.A. er der saa godt som intet gjort i disse vigtige Markeder.

TIME CHARTER

3,000 Tonnere vestindisk Rundrejse Doll. 1.60. 2,000 Tonnere 3/6 Md. europæisk Fart søges til ca. 6/- 6/6d.; 25/3,000 Tonner 6/12 Maaneder 4/9 5/3, 7,000 Tonnere leveret Rotterdam for Rejse ud til Sydafrika 3/6—3/9d., 8/12,000 Tonnere »World trade« 12 Maaneder 3/6d.

(Fortsat fra Side 42)

det ligeledes i Øjeblikket kun muligt at danne sig et Skøn, idet Materiale til en endelig Opgørelse ligesom i tidligere Aar først indhentes ved Udgangen af Aaret. Regner man imidlertid med de fornævnte 90 Mill. Kr. som Underskud paa Handelsbalancen, og med, at der har skullet skaffes ca. 60 Mill. Kr. til Afdrag og Forrentning paa offentlig og privat Gæld samt, under Hensyn til de i Aarets sidste Maaneder stærkt forøgede Bunkerpriser, med ca. 100 Mill. Kr. til Udgifter til Kul til Skibe i Udenrigsfart og til Turistudgifter, der ligeledes (paa

Grund af »Valutarejserne« til Frankrig) formentlig maa sættes en Del højere end Aaret før, kommer man paa disse Poster til ca. 250 Mill. Kr. Heroverfor staa Bruttoindlægten af den udenrigske Skibsfart, der ansættes til ca. 215 Mill. Kr., og Indtægt ved Forretning i Udlandet, der ansættes til ca. 15 Mill. Kr., og der har følgelig paa disse normale Poster været et Underskud paa 20 Mill. Kr. Landets Kapitalbalance overfor Udlandet maa regnes praktisk talt at være uforandret fra ultimo 1925 til ultimo 1926.

(Fortsat fra Side 44)

Man ser meget optimistisk paa det nye Aar, men samtidig kan man ikke andet end lægge Mærke til, at selv Englænderne nu har faaet Øjnene op for meget af det Eftergivende, som er karakteristisk for Ledelsen af den engelske Industri. Man vil lægge Roret om nu, vil søge at indføre de prøvede tyske Koncentrationsmetoder. Et af de første Beviser herpaa er den store Sammenslutning indenfor den kemiske Industri og Frisionsbevægelsen i Kulbranchen. Sir *Alfred Mond*, som har gennemført den kemiske Sammenslutning, vil nu indføre de samme Principer i Kulfagene. Fire store Selskaber har sluttet sig sammen, og to store Antracit-selskaber er ved at gøre det. Desuden har Sir *Beddoe Rees* for ganske nylig købt seks Antracitgruber i Syd-Wales, og han kan nu kontrollere en Fjerdedel af hele Distriktets Produktion, som er ca. fire Millioner Tons om Aaret. Der er endvidere nedsat en Kommission, som vil søge at gennemføre Kulindustriens Konsolidering gennem en Reducering af de enkelte Firmaers Antal, og i Stedet vil man danne Distriktsorganisationer og en central Organisation, der skal afgøre alle Salg til Udlandet. Lord *Furness*, der er Bestyrelsesmedlem i South Durham Steel and Iron Co., der i Aar for første Gang ikke giver noget Udbytte, har planlagt Fusioner indenfor Jærn- og Staalindustrien med nær Tilknytning til de bestaaende europæiske Staalkarteller. Alt dette viser, at Englænderne nu er ved at forlade deres gamle konservative Industripolitik for i stærke Industrigrupper at forene de levedygtige Selskaber, saaledes at de kan optræde med virkeligt Eftertryk overfor den tyske Konkurrence, som man med fuld Ret er ængstelig for.

*

Vender man sig fra England til Tyskland, er det iøjnefaldende hvor stærk Saneringen har været i det gamle Aar, og Optimismen synes delvis begrundet. Det er egentlig kun Arbejdsløsheden, der nu omfatter 1.4 Mill., der giver Anledning til Ængstelse. Den tyske Industri føler sig stærk og konkurrencedygtig. Dog er der visse Forhold, som Regeringsmagten nu vil forandre. Finansdepartementet vil ikke mere lade Laan i Udlandet være skattefrie. Rigsbankchefen, Dr. *Schacht*, har bl. a. fremholdt Faren ved at Gælden i Udlandet bliver for stærkt forøget. Det vil ramme ikke mindst Kommunerne; alene i de første 11 Maaneder af 1926 laante Tyskland 1,562 Mill. Guldmærk. Heraf kom 73.6 pCt. fra de Forende Stater, og Dan-

mark har afgivet ca. 2 pCt. Alt i alt har man beregnet, at Amerika i det gamle Aar har bevilget Udlandet Laan til rundt regnet en Milliard Dollars, hvoraf Størsteparten er gaaet til Sydamerika. England har i samme Periode emitteret 56.1 Mill. Udlandslaan mod kun 22.4 Millioner i 1925. Med Hensyn til det forøgede Pengebehov, der blev særligt slemt da Strejken sluttede, er der nu sat en Bremse paa det. Der maa ikke mere laanes ud uden Tilladelse fra højere Sted; d. v. s. Finansministeren og Chefen for Bank of England har genindført den saakaldte Embargot, som kom frem ved Guldmøntfodens Genindførelse og som varede den største Del af 1924. Det hollandske Kapitalmarked har i de 11 Maaneder aff 1926 absorberet 415 Millioner Floriner i syv Laan mod 250.6 Millioner i 1925. Det hollandske Marked er ogsaa nu meget mættet, og der kan ikke i den nærmeste Tid ventes nogen større Emmissioner.

Frankrig kunde i Modsætning til de fleste andre Lande glæde sig over saa godt som ingen Arbejdsløshed at have i det gamle Aar. Den kommer først nu, og den vil uden Tvivl blive meget slem. Naar man læser de Taler, som den kendte Industrimand og Politiker *Loucheier* har holdt ved Aarsskiftet, faar man et levende Indtryk af, hvor galt alting er — og især kan blive. Han mener, at det vil være bedst at stabilisere Valutaen ved en Kurs af 140 Francs pr. Pund. Andre vil højere, nogen lavere og *M. Poicaré* tier. Nogen virkelig Stabilisering kan dog næppe gennemføres, førend Gældsspørgsmaalet ordnes med Amerika og England. At Krisen er ventet, kan man bl. a. se deraf, at det store Jærn- og Staalfirma *Schneider og Co.*, som i 1925-1926 har haft en Aarsgevinst paa 22½ Million Francs paa en Kapital af 100 Millioner, ikke vil give Udbytte i Aar, men reserverer det for at kunne modstaa de kommende vanskelige Tider.

Ogsaa nede i Italien raader der Depression indenfor Handel, Skibsfart og Industri, og *Mussolini* er lige saa tavs som *Poincaré*. Fra Belgien, som fra den 25. Oktober gik tilbage til Guldet og hvis Valuta er fuldt ud stabil, høres der kun meget faa Klager. Kun indenfor Jærn- og Staaleksporten vil de blive nødvendigt at sænke Priserne. Det har saaledes vist sig, at det ikke har hjulpet med den Kartelsammenslutning, som man i visse Kredse ventede sig saa meget af.

Johannes Lehmann.

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION»

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon. 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

HADERSLEV

J. C. HANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HADERSLEV

Agent for:
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København
Lloyds Sub Agent
Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltsand"

HOLBÆK

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★

JØRGEN L. FISKER
(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)
HAVNEVEJ 40
Telefon Nr. 166
HOLBÆK
Telegr.-Adr.: »Fisker«
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

HORSENS

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS

FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 • Dampskibexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

ASSENS

MOURITZ G. KRAG
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
ASSENS

Telf. 200 / Statstelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS

Telegraphic Address: OLESENS. Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KALLUNDBORG

FINSEN & SCHULTZ
EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG

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

ESBJERG

C. BREINHOLT

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN • ESBJERG,
British Vice-Consul, Lloyds Agent.

Skibsrederi • Skibsbefragtning • Klarering
Spedition • Haveriagentur • Assurance.

Telefon 57 & 1262 • Statstelefon No. 8 • Telegram-Adr. Breinholt,
Watkins & Scott's Code.

KOLDING

TELEFON NR. 166 Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMAKLER SWORN SHIPBROKER

KORSØR

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg

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

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

Telefoner: Provins Nr. 6-16-68
Statstelefon Nr. 11
Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

I S M E L D I N G E R P R. 1 2. J A N U A R 1 9 2 7

Sverige.

Västra Kvarken og nordligere Stationer lukket.
Søen ved Skag isfri. Ved Härnö Drivis, Rende.
Angermanälven svær Fastis, Rende.
Brämö, Sundsvall, Alnösundet usigtbart.
Hudiksvall lukket, Søen ved Agö og Lilljungfrun isfri.
Ved Eggegrund Drivis, lukket for Sejlskibe. Til Gävle Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Skutskärshamn Drivis, kun for kraftige Dampere.
Ved Örskär isfrit, Öregrundsgrepen Fastis, kun for kraftige Dampere.
Sandhamn-Stockholm og Landsort-Stockholm Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Kalmarsund N. og S. for Kalmar og sydlige Indløb Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Idefjorden Fastis, usigtbart.

Finland.

Rödhäll og østlige Stationer lukket.
Kotka svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Ud for Rankö svær Drivis, ud for Lupi sammenpakket Sjapis, begge Steder lukket.
Øst for Hogland sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere, S. og V. for uhindrende Sjapis.

Helsingfors S. Havn svær Fastis, kun for kraftige Dampere.
Sveaborg uhindrende Sjapis.
Porkala uhindrende Sjapis.
Hangö Havn Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe, V.-Fjorden sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere.
Gullkronafjärd syd. Del uhindrende Sjapis.
Abo Havn Fastis, kun for kraftige Dampere.
Erstan og Lövskär Fastis, lukket for Sejlskibe.
Föglö Skærgaard Fastis, lukket for Sejlskibe.
Raumo Skærgaard svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Søen udfor Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Räfsö og Mäntyluoito indre Havne Fastis, Rende, Mäntyluoito Red uhindrende Sjapis.
Udfor Kallo og Räfsö Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.

Estland.

Zerel Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Narva Drivis, kun for kraftige Dampere.
Kynö, Verder og Vorms svær Fastis, lukket.
Øvrige Stationer isfri.

Tyskland.

Memel Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.
Pillau, Havnen isfri, Königsberg Kanal Fastis, Rende.

ENGELSK DAIMLER

Elegant 2 Personers Cabriolet Vogn med Klapsæde, tip top udstyret i enhver Henseende, 6 Traadhjul, fint Gummi, dansk Karosseri, ny Polstring, Selvstarter etc. Vognens Købesum ca. 50.000 Kr.

Naar Handel sker snarest, sælges Vognen meget billigt. Henvendelse til dette Blad under Mærke »Daimler«.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11. Januar 1926.

London	18,20	Madrid	59,80
New York	375,25	Amsterdam	150,35
Berlin	89,15	Stockholm	100,30
Paris	15,05	Oslo	96,50
Antwerpen	10,48	Helsingfors	9,46
Zürich	72,50	Prag	11,14
Rom	16,15	Wien	53,05

P O S I T I O N S L I S T E P R. 1 0. J A N U A R 1 9 2 7

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Brunsbüttel 9.1.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i København-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Lambton Drops 8.1.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Singapore 10.1.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Finisterre 8.1. p. R. t. Algiers.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Antwerpen 1.1. til Alexandria
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Catania 8.1. til Messina.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Bluefields 17.12.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. København 9.1.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Houston 1.1. til Fenit (Irland).
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Vladivostock 6.1.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rio de Janeiro 29.12. til København.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 9.1. til København.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. København 10.1.
m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Nørresundby 8.1.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Wismar 9.1.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Newport Mon 7.1. til Madeira.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Victoria B. C. 7.1.
s.s. *Allantic*, Petersen, ank. Galveston 8.1.

m.s. *Australien*, Christensen, ank. Melbourne 2.1.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Rotterdam 7.1.
s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. Barcelona 8.1. til Cabo de Gata.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i København-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i København-Mariager og København-Navskov Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-København-Vestnorge Rut.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Gr. Yarmouth 7.1. til Newport Mon.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Port Talbot 1.1.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Libau 9.1.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Reval 6.1. til Hull.
s.s. *Bolivia*, Prael, afg. Melbourne 3.1.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N.S. 6.1.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Blyth 10.1.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i København-Leith-Island Ruten
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Helsingfors 9.1. til Stettin.
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Villa Constitucion 6.1.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Flores 29.12.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Dunston 6.1.
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 6.1. til Hartlepool.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Antwerpen 10.1.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Penarth 6.1.
s.s. *Børglum*, Jensen, ank. Smyrna 2.1.

C

s.s. *C. P. A Koch*, Madsen, oplagt.—
m.s. *California*, Wenck, ank. Rotterdam 3.1.
s.s. *Charkow*, Petersen, ank. Tunis 31.12.
m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. St. Thomas 31.12. til Hamburg.
s.s. *Christiansborg*, Lund, afg. Las Palmas 7.1.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, i København-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Alexandria 9.1.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Newport News 27.12. til Aalborg.
s.s. *Cyrlil*, Duhn, afg. Swansea 5.1. til Neapel.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i København-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, afg. Blyth 8.1. til Königsberg.
s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Cardiff 6.1.
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Oslo 7.1.
s.s. *Dania*, afg. Sarpsborg 22.12. til Boston.
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Aden 1.1. til Singapore.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Swansea 5.1.
s.s. *Diana*, Tramp, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. København 10.1. til Königsberg.
s.s. *Dronning Maud*, Sandborg, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

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

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (f.h.v. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

ODENSE

ALFRED CHRISTENSEN

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

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: »HOPPE«

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmsild"

Amaliegade 36

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFONER: 386 & 786 · TELEGRAM ADR.: "MÆGLEREN"

SKIVE

NØRRESUNDBY

SVENDBORG

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

Telefoner: Mæglerkontoret (Befragteren) 25 og Stat 2. Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Bros 262.
 Varemægleren: 135. A. Thøll (privat) 1080. Telegram-Adr.: »Hude & Søn, Svendborg.
 Codes: Watkin's & Appendix, Scott's 10th Ed., Dentley's new Ed., Wiegner's Blitta Code.

E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORG

Etableret 1689

A. THØLL

Etableret 1802

EDSVOREN SKIBSMÆGLERE, DAMPSKIBSAGENTER OG SKIBSREDERE
BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FORSIKRINGSAGENTER

Køb og Salg af Seflekke og Dampere etc. · Spedition · Bunkerkul Forsyning.

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAR-AGENTER

Agent for: Det forenede Dampskibsselskab, København. Det østasiatiske Kompagni, København. Walford (London) Ltd. Fjerde Søforikringselskab, København. Dampskibsselsk. »Bros«, Svendborg.

ODENSE

VEJLE

FRIIS & FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)

STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KØBENHAVN

ODENSE

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

RANDERS

N. P. HANSEN & CO, ODENSE

Kontrol af Korn- og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter.

Assurance Befragtnings.

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

Hamburg—Odense og vice versa.

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

KØBENHAVN

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrekvisitter.

Eneste Skibsprovianteringshandler paa

Pladsen.

NIELS KONGSBÆK · TELEFON: 3760

NØRRESUNDBY

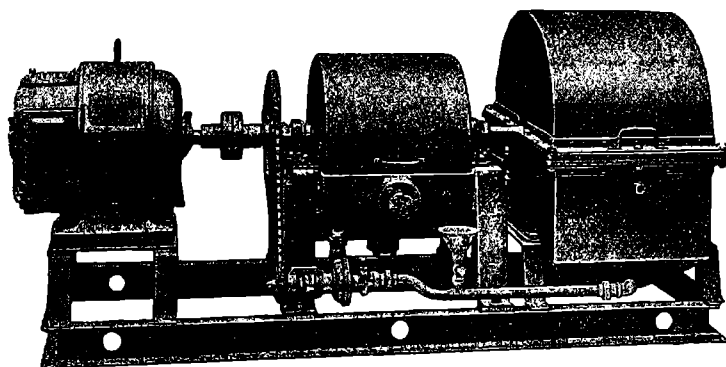
**SEJL · FLAG
OG PRESSENINGER****H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN

TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

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.

E

s.s. *Ebro*, Andresen, afg. København 10.1. til Antwerpen.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. København 9.1.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Lissabon 9.1. til Senegal.
s.s. *Ella* oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Cardiff 4.1.
s.s. *Elsborg*, Sønnichsen, afg. København 8.1.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Randers 24.12., oplagt.
s.s. *Energi*, Jensen, afg. Methil 6.1. til Nykøbing paa Sjælland.
s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Marstal 30.12., oplagt.
s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Barcelona 5.1.
s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Marstal 1.1., oplagt
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Danzig 7.1.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Pamaron 8.1.
s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. New York 8.1.
s.s. *Expres* oplagt.

F

s.s. *Falken*, Rasmussen, i Rute fart København-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Penang 5.1. til Suez.
s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Calais 9.1. til Danzig.
s.s. *Ficaria* oplagt.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Rute fart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Bangkok 2.1.
s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, i Dok i København siden 7.1.
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Thames 6.1.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Norfolk Va. 8.1.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. København 19.12.
s.s. *Frederiksborg*, Andersen, ank. Messina 6.1.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Baltimore 8.1. til Bremen.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i København-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Bovallstrand 1.1.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Poymogo 7.1.

H

s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Danzig 8.1.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Sunderland 7.1.
s.s. *Hamlet*, Skou, afg. Newport 8.1. til Huelva.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Durban 24.12.
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Windau 31.12.
s.s. *Harald*, Christensen, ank. Tunis 9.1.

s.s. *Hebe*, Lauritzen, i København-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. København 7.1. til New York.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Cardiff 5.1.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 8.1. til Swansea.
s.s. *Hjelm*, Bager, afg. Aalborg 10.1. til København.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Danzig 9.1.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i København-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Hamburg 2.1.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Ibiza 8.1. til Aalesund.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Lissabon 7.1.
s.s. *Island*, Frandsen, i Dok i Frederikshavn siden 14.12.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. St. John N.B. 6.1. til København.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i København-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Calais 8.1. til Cardiff.
m.s. *Java*, Topp, afg. Hongkong 10.1. til Shanghai.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. St. John N.B. 7.1.
s.s. *Jolantha*, Nielsen, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Pozzuoli 7.1.
s.s. *Josey*, Petersen, pass. Gibraltar 24.12 p. R. t. Gloucester (Mon.).
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Norfolk Va. 5.1.
m.s. *Jullandia*, Heindorn, afg. Aden 2.1. til Colombo.
m.s. *Jylland*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 4.1.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Skagen 6.1.

K

ss. *Kai*, Christensen, afg. Antwerpen 9.1. til Garston.
s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Port Talbot 7.1. til Gr. Yarmouth.
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Syracuse 5.1.
s.s. *Kentucky*, Karstensen, ank. Houston 6.1.
s.s. *Kina*, Bronér, ank. Suez 9.1.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i København-Aarhus Ruten.
s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Rotterdam 8.1. til Aarhus.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-København-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Cape Wrath 25.12.
m.s. *København*, Christensen, ank. Adelaide 6.12.

L

s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Capelle aux Bois 8.1.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

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

HELSINGFORS (Finland)

Filltalkontor: HANGÖ

Skibredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

STETTIN

KARL BRESEMANNSTEVEDOR
SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT
BUNKERKULLEVERANDØR**STETTIN**

Telegram Adr. "BREMKA"

**BALTISCH-ENGLISCHES
SCHIFFSFRACHTEN-KONTOR**

H. A. EDMUND KOHLMOOS

SKIBSMÆGLER, BEFRAGNING OG ASSURANCE

STETTIN

Telegram Adresse: "Engko". Coder: Scotts 10. Ed., Mosse & Boe.

DANZIG

Telegr.-Adr. Navigation
Coder: Watkins, Scotts, Boe**DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G. m. b. H.**(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)
Medlemmer af the Baltic and White Sea Conference**DANZIG**

Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerkul · Befragning

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.****DANZIG (FILIAL I GDYNIA)**

SKIBSMÆGLERE

Befragning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerkul · Kulekспорт.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER**SIVEWRIGHT, BACON & CO.**Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. Italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Frugt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFES, Ltd.

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

GLASGOW

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.**GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH**

Telegram-Adresse: »Vomshrene«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
{ Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

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

CARDIFF

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED**CARDIFF**Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.**NEWPORT**

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

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

LONDON

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.

LONDON, E. C. 3

TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GHENT

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibssredereforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibssredere Protection Club

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

JOHN P. BEST & CO.**GHENT**

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

LISSABON

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Neapel 8.1.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart København-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. Danzig 10.1.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Nakskov 8.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i København-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 7.1. til Bordeaux.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Portland Me 8.1. til Boston.
s.s. *Maja*, Tvergaard, i Aarhus-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Yokohama 5.1. til Chinwantao.
s.s. *Manø*, Rathje, afg. Lambton Drops 11.1. til Nyborg.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Las Palmas 2.1.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, i København-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. København 8.1.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Helsingfors 7.1.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Barry 18.12. til Buenos Aires.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Rockall 3.1. p. R. t. New York.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Newport (Mon) 8.1.
s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Oran 8.1. til Neapel.
s.s. *Møen*, Fjeldborg, i København-Stege og København-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *Natal*, Madsen, afg. Perim 10.1.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. København 23.12. til New York.
s.s. *Nidaros*, Holst, i København-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i København-Danzig Ruten.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Frederikshavn f. Ordre 9.1.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Lissabon 5.1.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i København-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-København-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Palermo 5.1.
s.s. *Oluf Bager* oplagt.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Lissabon 4.1. til København.
s.s. *Orion*, Olesen, Timecharter America.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 6.1. til København.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Aarhus 9.1.
m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Hull 2.1.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Victoria B.C. 4.1.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Habana 6.1.
m.s. *Peru*, Borch, pass. Cape Verde 4.1. p. R. t. Cape Town.
s.s. *Phønix*, i Rute fart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Newport Mon 4.1.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Perth W.A. 5.1.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, i København-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. Warkworth 8.1.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. London 10.1.
s.s. *Rosenborg*, Lund, afg. Danzig 9.1.
s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Jørgensen, afg. Antwerpen 9.1. til Middelfart.
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 6.1.
s.s. *Seine*, Barzic, afg. Havre 9.1. til Dunkirk.
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Antwerpen 8.1.
m.s. *Siam*, Hansen, pass. Cape Verde 22.12. p. R. t. Brisbane.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 9.1.
s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, pass. Gibraltar 5.1.
s.s. *Simone*, Christensen, ank. Methil 8.1.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Blyth 5.1.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Cardiff 5.1.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Randers 8.1.
s.s. *Skodsborg*, Wendt, afg. Swansea 6.1.
s.s. *Sleipner*, Dahm, i København-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Dakar 9.1.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Eastbourne 8.1.
s.s. *Stal*, Clausen, pass. Ushant 25.12. p. R. t. Baltimore (Ma).
s.s. *Stegelberg*, Nielsen, ank. København 27.12.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. København 31.12. til St. John N.B.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Manchester 10.1. til Liverpool.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Neapel 10.1. til Susa/Stax.
s.s. *Svend*, Clemmensen, afg. Susa 31.12. til Aberdeen.
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Torre Annunziata 8.1.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Pernambuco 6.1.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i København-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taaenborg*, Hansen, ank. Rotterdam 7.1.
s.s. *Taaenholm*, Jørgensen, afg. København 10.1. til Manchester.
s.s. *Taainge*, oplagt.
m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Olympia 7.1.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. New Orleans 9.1. til Aalborg.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. København 6.1. til Dunkirk.
s.s. *Tjaldur*, Kolster, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Malaga 8.1. til Algeciras.
m.s. *Tongking*, Kolls, afg. San Francisco 7.1. til Portland.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Cape Town 2.1.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-København-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Tunis 10.1. til Catania.
s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Eksport.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Grangemouth 29.12. til Genua.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Reval 10.1. til København.
s.s. *United States*, Voldborg, ank. København 31.12.
s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Montevideo 8.1.

V

s.s. *Vega*, Madsen, ank. Dakar 8.1.
s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Newcastle/Tyne 31.12. til Algiers.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Howdon Dock 7.1.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Kingstown 7.1.
s.s. *Vidar*, Poulsen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 7.1. til Guanape Island.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. New York 31.12. til København.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Danzig 10.1.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. København 10.1.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i København-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Hamburg 9.1.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Petersen, i København-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Rufisque 18.12.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Casablanca 8.1.

BRUG KUN

Hempels

INDENBORDS



Skibsfarver

UDENBORDS

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 29A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshavn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors · Sörnäis · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Råfö · Kristinestad · Kaaskö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Ypila · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER**REPARATIONSVERFT**2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-EVNE

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

En » » » » » 511 » » » 20,000 »

En » » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

TELEFON-NR.:

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amaliegade 29 A, København, K.**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

S. H. OHLSEN & CO.Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

AKTIESELSKABET

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

TELEFON 559

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

8128-9148

Sleepmaas

Terwenakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786**SØ OG TRANSPORTFORSIKRING**

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

**DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ & KRIGS

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

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

BP BRITISK PRODUKT BP

Persisk Diesel Olie "BP" Benzin + Fuel Oil Persisk Petroleum

*Bunkerstation Frihavnen
Kapacitet 450 Tons pr. Time.*

Amaliegade 22, København, Centr. 5455. Teleg. Adr. United oil.

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S BP

J. E. GRANZOW

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

NØRRESØGADE 17
KØBENHAVN, K.

Repræsentant for 1ste Klases

BUNKERKUL. &
OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klases

STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE
I ALLE HAVNE

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

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

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
Alle Arter Forsikringer
til de billigste mulige Præmier

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

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

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

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

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6480 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

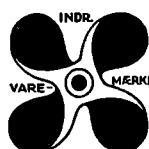
KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg fra James Howden & Co.

GLASGOW



Brug
Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK ^{AG}
TELEFON: 5601
ST. ANNE PLADS 16
KØBENHAVN
TELEGR. ADR.:
HOLZANDIA

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 29 A

*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring
af

Skibsbesætninger

*

PENSIONS-FORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 7809

Statsanerkendt Statskontrolleret

OPRETET AF DANSKE ERHVERVS- OG FUNKTIONÆRORGANISATIONER

Tegner alle Arter af

PENSIONS-FORSIKRING

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

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.: Hamdresche

Aalborg

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

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

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LØSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000

Reservefond Kr. 30.144.468

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-
gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 28

Filiater i:

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

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 4

FREDAG · 21. JANUAR 1927

34 · AARG

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

DET TVEÆGGEDE SVÆRD

Alle tænkende og følende Mennesker er sagtens enige om, at Arbejdsløshed i større Omfang er et af det moderne Samfunds største Tragedier. Som en snigende Sot undergraver den ad Fortvivlelsens og Haabløshedens Irgange den Arbejdsløses Karakter og Ansvarfølelse — en Opløsningsproces, som ingen Arbejdsløsheds-Understøttelse kan standse; mod den eksisterer kun én Kur: Arbejde.

Et af Hovedmotiverne til Oprettelsen af vore Eksportkreditter var sikkert Ønsket om igennem forøget Eksport at formindske den uhyggelig store Arbejdsløsheds-Procent, som vi altid, selv i Opgangstider maa regne med, naar vi vil opretholde vor kunstigt høje Levefod. Man fortæller os, at disse Eksportkreditter har skabt meget Arbejde, og at Arbejdsløsheden vilde være endnu større, hvis vor eksport-dygtige Industri var disse Kreditter foruden. Men disse Kreditter er til Tider et tveægget Sværd. *They cut both ways*, som Engelskmanden siger. Naar, for Eksempel, som paa vist i tørre Tal i den følgende Artikel, Danmark i Øjeblikket har saa fin en Plads i de skibsbyggende Nationers Række, skyldes dette i første Række den Kendsgerning, at vore Værfter har opnaaet betydelige Eksport-Kreditter. For nogle Dage siden bevilgede Finansudvalget saaledes en Kredit paa 75 pCt. til Bygning af to Motorskibe til Norge. Det betyder altsaa, at paagældende Værft derigennem kan tilbyde norske Rederier bedre Kreditbetingelser end Værftets udenlandske, inklusive dets norske Konkurrenter er i Stand til. Ganske fortræffeligt! Men, nu kommer det tveæggede Sværd: Hvis danske Redere gaar til det samme Værft for at faa deres Flaade fornyet med tip-top moderne Motorskibe, hvad saa? Kan de ogsaa opnaa den samme Kredit-Begunstigelse? Nej, den er reserveret for deres udenlandske Konkurrenter. Danske Redere maa pænt betale kontant.

Dette er jo ikke saa heldigt. Igenom Eksportkreditterne skabes altsaa en meget bidsk Konkurrence til den danske Skibsfart, der arbejder i det internationale Marked. Paa Grund af vort høje Lønningsniveau, Europas højeste, er det i Forvejen mere end vanskeligt for den ældre danske Tonnage at klare sig. Endnu vanskeligere bliver det, naar den yderligere trænges af dansk-bygget med dansk Kredit understøttet, moderne, fremmed Tonnage i et allerede tonnage-overfyldt Marked (16½ Million Tons mere end i 1914).

Det er en kendt Sag, at dansk Rederivirksomhed — i Modsætning til Udlandets — aldrig har anmodet om, ejheller har modtaget nogen Støtte fra Statens Side til Ophjælp af Erhvervet. Tværtimod. For Staten var Skibsfarten alle Dage kun en Malkeko for Skatter og andre Byrder, ofte endda Byrder, som angik Samfundet som et Hele, men som Skibsfarten bar med en Job's Langmodighed.

Var der ikke Grund til at ændre dette Forhold noget? Vi mener selvfølgelig ikke, at Skibsfarten skal

falde Staten til Byrde paa nogen Maade. Der er nok af andre til at hænge Aag paa Statens Skuldre. Men dansk Skibsfart maa i det mindste ligestilles med Udlandets. Den bør sættes i Stand til at opnaa samme Skibsbygnings-Betingelser, som dens udenlandske Konkurrenter nyder herhjemme. Vore fortvivlede Pengeforhold umuliggør Bankkredit til Skibsbygning. Man har bebrejdet vore Banker, at de under og lige efter Krigen laante og disponerede med ødsel Letsindighed; i Dag kan man bebrejde dem, at de ledes i en for sundt Købmandskab aldeles ruinerende Pantelaaner-Aand. I Samarbejde med Staten bør der snarest oprettes her i Landet en Skibsbygnings-Hypotekbank, der kan give dansk Skibsfart den hjælpende Haand til at udbygge sin Handelsflaade saaledes, at den bliver fuldtud konkurrencedygtig med Udlandets Flaader — medregnet de, der bygges paa dansk Eksport-Kredit herhjemme.

SKIBSBYGNINGEN I 1926

I 1926 søsattes der ifølge Lloyd's Registers aarlige Opgørelse ialt i Verden 600 Skibe med en samlet Tonnage af 1,674,977 Tons Brutto, heraf 639,568 Tons i Storbritannien og Irland og 1,035,409 Tons i andre Lande. Produktionen i Storbritannien og Irland andrager 38.2 pCt. af den samlede Produktion. Produktionen i de andre med Hensyn til Skibsbygning førende Lande var som følger:

	Tons
Italien	220,021
Tyskland	180,548
Forenede Stater	150,613
Frankrig	121,342
Holland	93,671
Danmark	72,108

Der er en Tilbagegang i Verdensproduktionen i Forhold til det foregaaende Aar af omtrent 518,000 Tons. For Storbritannien og Irland androg Tilbagegangen 445,065 Tons, medens den samlede Nedgang for alle andre Lande kun androg 73,362 Tons.

Sammenlignet med Rekordaaret 1919, da der søsattes ialt 7,145,000 Tons i Verden, viser den ifjor søsatte Tonnage den enorme Tilbagegang af næsten 5½ Million Tons.

I Storbritannien og Irland søsattes der 89,908 Tons til fremmede Redere, eller 14 pCt. af hele Produktionen, medens over 22 pCt. af den aarlige Produktion for Krigen var for udenlandsk Regning.

I hele Verden søsattes der i 1926 87 Skibe paa over 6,000 Tons hvert, og af disse Skibe var 22 paa over 10,000 Tons. Der søsattes 8 Skibe paa 15,000 Tons og derover i 1926. De største Skibe, der i Aarets Løb søsattes i Storbritannien og Irland var Motorskibene »Alcantara«, 22,150 Tons og »Carnarvon Castle«, 20,063 Tons, byggede i Belfast. De største Skibe søsatte i Udlandet var Turbine-Damperen »Ille de France«, 43,500 Tons, bygget i Frankrig, Turbine-Damperen

»Roma«, 32,583 Tons og Motorskibene »Augustus«, 33,000 Tons og »Vulcania«, 23,700 Tons, byggede i Italien og Turbine-Damperen »New York«, 21,200 Tons, bygget i Tyskland.

I Aarets Løb søsattes 28 Skibe med en samlet Tonnage af 301,327 Tons, der skal udrustes med Damp-Turbiner (119,308 Tons i Storbritannien og Irland), og Tonnagen af de nye Skibe, der skal drives ved Motor-kraft, andrager omtrent 704,000 Tons, deraf 201,913 Tons i Storbritannien og Irland. Medens den i Storbritannien og Irland under Bygning værende Motorskibs-Tonnage andrager 31,86 pCt. af den samlede søsatte mekanisk drevne Tonnage, andrager den tilsvarende Procentdel i Udlandet 50.4 pCt.

Den samlede Tonnage søsat i Danmark, Norge og Sverige andrager 134,863 Tons, en Nedgang paa 20,960 Tons sammenlignet med 1925, men af denne Nedgang falder 19,568 Tons paa norske Værfter.

Skibsbygningstallene omfatter 18 Motorskibe paa mellem 4,000 og 7,500 Tons, deraf ni i Danmark og ni i Sverige, medens den største Damper søsat i disse Lande er paa mindre end 2,700 Tons.

Den samlede Tonnage af Motorskibe søsatte i disse Lande i 1926 er 115,958 Tons, hvoraf 63,537 Tons i Danmark, 51,660 Tons i Sverige og 761 Tons i Norge.

I Begyndelsen af 1926 var der ialt i hele Verden 2,070,000 Tons under Bygning. I Aarets Løb var der en jævn Tilbagegang indtil Slutningen af September. I Aarets sidste Kvartal var der en Opgang i Tonnagen under Bygning i Udlandet, og ved Slutningen af December androg den i hele Verden under Bygning værende Tonnage 1,933,000 Tons. Der var saaledes en Nedgang af 137,000 Tons sammenlignet med Tallet ved Aarets Begyndelse, hvilket skyldes en Tilbagegang i Storbritannien og Irland paa 125,000 Tons og i Udlandet af 12,000 Tons.

Den samlede Tonnage.

I denne Forbindelse vil det være af Interesse at sammenligne Verdens Handelsflaader i 1914 med de seneste til Raadighed værende Tal. Ser man bort fra Sejlskibe og Træ-Dampskibe i Betragtning af deres forholdsvis ringe Betydning for den internationale

Handel, androg Bruttotonnagen af søgaaende Staal- og Jern-Dampskibe og Motorskibe i Juni 1914, 42,514,000 Tons, medens den i Juni 1926 androg 59,117,000 Tons, altsaa en Forøgelse af over 16½ Million Tons.

Der har fundet mærkværdige Ændringer Sted i den samlede Tonnage af nogle Typer af Skibe, der er indbefattede i de ovennævnte Tal. Tankbaadene f. Eks., hvis samlede Tonnage i 1914 androg 1,479,000 Tons, andrager nu 5,665,000 Tons. Og Motorskibene, hvis samlede Tonnage i 1914 kun var 234,000 Tons, er nu oppe paa 3½ Million Tons, deri indbefattet Skibe med Hjælpemotor. Der har ogsaa fundet stor Forandring Sted med Hensyn til den relative Brug af Kul og Olie som Brændsel. I 1914 var der 1,310,000 Tons Dampere indrettede til Oliefyring, medens Tallene i 1926 viser ikke mindre end 8½ Million Tons.

En Faktor af stor Betydning med Hensyn til Fragt-ernes Op- og Nedgang, er utvivlsomt den oplagte Tonnagemængde. For 6 Maaneder siden var der oplagt over 6 Millioner Tons i hele Verden, deri indbefattet 4 Millioner Tons i U.S.A. I Slutningen af September, fra hvilket Tidspunkt de sidste til Raadighed værende Tal skriver sig, var der i Storbritannien og Irland oplagt lidt under 550,000 Bruttotons.

Skibe klassificerede hos Lloyd's.

Af de Handelsskibe, der søsattes i 1926 byggedes 266 med en samlet Tonnage af 1,077,883 Tons (155 Skibe paa ialt 517,769 Tons i Storbritannien og Irland og 111 Skibe paa ialt 560,114 Tons i Udlandet) under Tilsyn af Lloyd's for derefter at blive klassificerede hos dette Selskab. Disse Tal indbefatter næsten 81 pCt. af hele Storbritannien og Irlands Produktion. Af den samlede Tonnage søsat i Verden i de sidste 15 Aar er 61½ pCt. blevet bygget under Tilsyn af Lloyd's.

SKIBSPROVIANTERING I RUMÆNSKE HAVNE

Det hidtil i Braila, Galatz og Constantza eksisterende Monopol paa Levering af Proviant og Forsyninger til udenlandske Skibe er ophævet. Det samme gælder den Afgift paa 20 pCt. af Regningens Beløb for Leverancer til Skibene, som hidtil er bleven opkrævet.

Det rumænske Finansministerium har udsendt et Cirkulære indeholdende de Bestemmelser, hvorefter Leverancer til udenlandske Skibe i rumænske Havne skal finde Sted. Herefter skal Skibe, som opholder sig i rumænsk Havn over 6 Timer, udfærdige en For-

tegnelse over om Bord værende Proviant ved Ankomsten. Duplikat af denne Fortegnelse skal paategnes af Toldmyndighederne i alle de rumænske Havne, Skibet anløber, og Proviant forbrugt eller købt i rumænsk Havn skal paaføres Listen. Endvidere skal ved Afsejlingen fra sidste rumænske Havn Fortegnelsen udvise det Kvantum Proviant, der er tilovers, og det Kvantum, der er indrømmet som nødvendigt for Skibet af de rumænske Myndigheder.

FUSIONSRYGTER I DEN HAMBORGSKE SKIBSBYGNINGSINDUSTRI

Efter den i Slutningen af forrige Aar stedfundne Fusion mellem Værfter i Bremen og den hamburgske Afdeling af Stettiner-Vulcan er Spørgsmaalet om en Sammenslutning i den hamburgske Skibsbygningsindustri ofte blevet behandlet i Bladene ud fra den Forudsætning, at Bremens Fremstød paa dette Omraade maatte finde sin Modvægt i Hamborg. Den Omstændighed, at Aktierne i Værftsselskabet Reiherstieg-Wetzels & Freytag er steget stærkt i den senere Tid (i Dag noteres disse Aktier i 95 pCt., medens Kursen i Midten af December laa omkring 60 pCt.), har givet Fusionsrygterne forstærket Fart, især omtales

Fusion mellem dette Værft og Deutsche Werft eller Blohm & Voss. Saavel fra Blohm & Voss som fra Deutsche Werfts Side dementeres Rygterne bestemt, omend Ledelsen af Deutsche Werft har indrømmet, at der har fundet Forhandlinger Sted i den senere Tid med andre Værfter, dog ikke om Fusion.

Efter hvad det danske Generalkonsulat i Hamburg har kunnet bringe i Erfaring, vinder Rygterne trods Dementierne Tiltro i Bankkredse, bl. a. fordi den almindelige Mening er den, at en Sammenslutning er nødvendig for Værftsindustriens Fremtid og snarest mulig maa komme.

VERDENSTONNAGEN

Efter Lloyd's Register opgjordes Verdenstonnagen i 1926 til ialt 64,784,370 Brutto Register Tons, hvoraf dog de 2,112,433 Brutto Register Tons repræsenterede Sejlskibe, saaledes at den disponible Damp- og Motorskibstonnage ialt androg 62,671,937 Brutto Register Tons. Ved Midten af 1914, altsaa umiddelbart forinden Verdenskrigens Udbrud, var den samlede Verdenstonnage 49,089,552 Brutto Register Tons, hvoraf imidlertid dengang 3,685,675 Brutto Register Tons var Sejlskibstonnage, saaledes at den daværende Damp- og Motorskibstonnage ialt talte 45,403,877 Brutto Register Tons. For at drage Sammenligning mellem Verdensskibstonnagen for tolv Aar siden og nu, vil det da formentlig være tilstrækkeligt at benytte Tallene for Damp- og Motorskibsflaaden, nemlig i 1914: 45,403,877 Brutto Register Tons, og i 1926: 62,671,937 Brutto Register Tons. Sejlskibsflaadens Indsats baade nu og dengang var i Forhold til den almindelige Omsætning saa ringe, at det maa formodes, at den har været uden væsentlig Betydning for Verdenshandelen i det store og hele, selv om en Udeladelse af den, i Betragtning af at den i 1914 var mere end 50 pCt. større end nu, naturligvis ikke vil bringe et ganske retfærdigt Billede ved Sammenligningen af Tonnagens Ydeevne nu og dengang.

Fra de 45,403,877 Brutto Register Tons fra 1914 vil det være rigtigt at trække Tankskibstonnagen, som jo kun er anvendelig for ganske særlige Øjemed; denne androg ialt 1,479,000 Tons, saaledes at den almindelige Tonnage derved nedbragtes til 43,925,000 Brutto Register Tons, hvorfra imidlertid ogsaa maa trækkes den amerikanske Tonnage anvendt paa de store Søer nemlig i 1914 ca. 2,260,000 Brutto Register Tons; efter disse iorskellige Fradrag kommer vi for 1914 ned paa en samlet Tonnage af 41,665,000 Brutto Register Tons. I 1926 var Tankskibstonnagen vokset til 5,598,000 Brutto Register Tons, medens Tonnagen paa de amerikanske Indsøer androg 2,348,000 Brutto Register Tons; med disse Fradrag talte den almindelige Tonnage paa Verdenshavene i 1926: 54,726,000 Brutto Register Tons, hvorfra dog ydermere maa trækkes ca. 489,000 Tons repræsenterende Skibe solgt af U.S. Shipping Board til Ophugning, men stadigt figurerende i Registeret. Efter dette stiller Tallene for 1914 og 1926 sig derefter som følger: 41,665,000 Tons i 1914 mod 54,237,000 Tons i 1926. I Løbet af tolv Aar altsaa en Forøgelse paa 12,572,000 Brutto Register Tons. Ved første Øjekast vil denne Tilvækst forekomme foruroligende stor, men glemmes maa det ikke, at Verdenstonnagen praktisk talt aldrig nogensinde har staaet stille, og saafremt den procentvise aarlige Forøgelse, som fandt Sted indtil Verdenskrigens Udbrud, var blevet fortsat, havde vi i Dag sandsynligvis set en Verdensflaade, som tonnagemæssigt væsentlig overgik den nuværende. Alene fra 1904 til 1914 voksede den samlede Verdenstonnage — Sejlskibe exclusive — med næsten 17 Millioner Br. Reg. Tons. (Tank- og Motorskibsflaaden var dengang kun af ganske ringe Størrelse).

Større Lastrum og større Hastighed.

At bedømme Forholdet ganske objektivt er imidlertid vanskeligt, idet adskillige Faktorer i de seneste Aar har gjort sig gældende. Først og fremmest gaar

Dieselmotorskibene stadig fremad i Antal, og medens denne Klasse af Skibe før Krigen kun talte circa 234,000 Brutto Register Tons, er de i 1926 repræsenteret af ialt 3,493,000 Brutto Register Tons. Alene heri ligger en meget betydelig Forøgelse af den samlede Tonnages Ydeevne, idet det enkelte Motorskib jo giver en væsentlig forøget Lasteevne sammenlignet med det i Størrelse dertil svarende Dampskib, men hertil kommer ydermere, at de enkelte Skibes Hastighed efterhaanden er blevet sat op, og at Tendensen endda synes at gaa i Retning af yderligere at bygge Skibene med større Fart. Medens Gennemsnitsfarten af Verdenstonnagen i 1914 androg 10.55 Knob, opgør *Fairplay* den for 1926 til 11.74 Knob, altsaa en Hastighedsforøgelse paa over 10 pCt.

En Fare for Fragtmarkedet.

Et Forhold, der i høj Grad har bidraget til at forøge Verdenstonnagen i Dag, og som ikke gjorde sig gældende før Krigen, er Bygningen og Tilstedeværelsen af den Tonnage, som ejes af U.S. Shipping Board. Efter den sidste Opgørelse ejede Shipping Board ved Midten af 1926 ialt 881 Skibe med en samlet Dødvægt paa 6,876,000 Tons. I det forudgaaende Aar solgte Shipping Board ialt 350 Skibe paa tilsammen 1,671,000 Tons Dødvægt, dels til private Redere og dels til Ophugning; iblandt den sidste Kategori fandtes ialt 199 Skibe paa 814,000 Tons Dødvægt solgt til Henry Ford, hvorfra antagelig en Del i Løbet af den kommende Tid vil kunne træffes paa vore Landeveje i ny Inkarnation som Automobile. En Del af den Flaade, som Shipping endnu har tilbage, har i aarevis været oplagt, og Anvendelsestevnen for alle Skibene er vel derfor tvivlsom, men selvom dette er Tilfældet, vil Tilstedeværelsen af en stor oplagt Tonnage paa een Haand altid rumme en virkelig Fare for Stabiliseringen af Fragtmarkedet. Under den nylig stedtundne »boom« satte Shipping Board eksempelvis henved 100 oplagte Skibe i Fart, og skulde Bedringen i Fragterne snart komme, maa det, saalænge Shipping Board ikke har afhændet hele sin nuværende oplagte Flaade, befrygtes, at denne kan komme til at virke som en Hæmsko paa Udviklingen.

Bedring i Verdenshandelen nødvendig.

Selvom alle disse Forhold tages i Betragtning, og selvom det vedgaas, at Ydeevnen i Dag er langt større end før Krigen, vil Sammenligningen — foretaget proportionelt — dog vise, at Tonnageforøgelsen ikke fuldstændig er ude af Kontakt med den procentvise Forøgelse, som fandt Sted, indtil det Øjeblik indtraf, da Verdenskrigen paa engang kuldcastede alle Beregninger. Det nytter jo imidlertid lidet at trøste sig med, at Tonnagetallene paa Papiret ikke er ændret væsentligt sammenholdt med Førkrigslidens Retningslinie, naar ikke samtidig Verdenshandelen er fulgt med i Udviklingen, og her staaer vi netop ved Ondets Rod; tilbage bliver der da at haabe, at den Tid ikke maa være alt for fjern, da det viser sig, at Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel ikke er saa fuldstændig abnormt længere, som Tildragelserne paa Verdensmarkedet i de senere Aar desværre hidtil kun alt for kraftigt har vist.

Navalis.

GDYNIA I NOVEMBER MAANED

I følge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik over Skibstrafiken paa Gdynias Havn indgik der i November 27 Skibe med et Rumindhold af 59,968 m³ eller 21,190 N.R.T. mod 28 Skibe med 19,743 N.R.T. i Oktober Maaned.

Samtlige Skibe med Undtagelse af 2 med Passagerer og Stykgods indgik i Ballast, 1 Skib udgik med en Ladning Cement, 1 med Passagerer og Stykgods. Resten havde Kul som Fragt.

Kun 1 dansk Skib anløb Havnen.

V I N T E R S E J A D S P A A E S T I S K E H A V N E

Fra det estiske Handels- og Industri-kammer i Reval har vi modtaget nedenstaaende Meddelelse angaaende Sejladsen paa estiske Havne om Vinteren:

Vintersejlsplads paa estiske Havne begynder almindeligvis i Slutningen af December eller i Begyndelsen af Januar. Under Vintersejlsjadsen besejles to Havne, Tallinn (Reval) og Baltic Port, medens andre estiske Havne kun holdes aabne, indtil den faste Is er dannet. Blandt disse Havne holdes dog Pärnu (Pernau), en af de vigtige Tømmer Eksport-havne, længere aabne.

Tallinn og Baltic Port holdes aabne hele Vinteren. Isforholdene i disse to Havne varierer fra Aar til Aar, og undertiden er de tilgængelige hele Vinteren igennem uden Isbryderhjælp, men som Regel viser Isen sig i disse Farvande i Begyndelsen eller Slutningen af Januar eller i Begyndelsen af Februar, og de vanskelige Forhold varer almindeligvis en Maaned eller halvanden.

Ingen Vanskeligheder for større Skibe.

Vanskelighederne viser sig hovedsagelig ved Indløbet til Tallinn Havn paa Linjen Suurup-Naissaar-Sourop-Nargen til Tallinn, men de overvindes let af Isbryderne. I haarde Vintre kan Isranden naa til Odensholm eller endog til Näckmandgrund, hvorfra Skibene saa vil behøve Isbryderhjælp, men ogsaa i de haardeste Vintre kan det hændes, at sydlige Vinde holder Vejen aaben til Tallinns Red. I Almindelighed er det ikke vanskeligt at naa ind til Tallinn og Baltic Port, og kun i særlig strænge Vintre bliver Sejladsen vanskelig for Dampere med svage Maskiner, medens der ingen Vanskeligheder er for større Baade. Trafikken dirigeres sædvanligvis over Tallinn; skønt Indløbet til Baltic Port er mere bekvemt, benyttes denne Havn sjældent.

Isbryderhjælp er til Raadighed for ind- og ud-gaaende Skibe og ydes af følgende Statsisbrydere:

»Suur Töll«, der har Maskiner paa 5,800-6,000 i.H.K. Den er paa 2,391 Registertons, bygget i 1914 og er 17.47 m bred. Det er en af de kraftigste Isbrydere i Østersøen, og den er i Stand til at forcere den sværeste Is.

»Tasuja« paa 528 Registertons, 1,250 i.H.K., 10.62 m bred og bygget i 1910.

»Jüri Vilms«, Isbryder-Bugserbaad, 700 i.H.K., 7.71 m bred, 265 Registertons, bygget 1902.

»Jaan Poska«, Isbryder-Bugserbaad, 600 i.H.K., 6.75 m bred, bygget i 1914.

Foruden de ovennævnte er der adskillige mindre Bugserbaade, der er udrustede som Isbrydere, og som er i Stand til at yde Skibe i Isen Hjælp. De til Isbrydning byggede Bjergningsdampere, der tilhører »The Baltic Salvage Society« er for Eks. i Stand til at hjælpe Skibe selv i den haardeste Vinter.

Paa Grund af den store Betydning, som Tallinn har som Følge af den betydelige Transit til og fra Rusland, særligt i Vintre, naar Leningrad er lukket og Isforholdene meget vanskelige som f. Eks. i 1922 og 1925-26, er der ogsaa stationeret russiske Isbrydere i Tallinn som »Svjatogor« og »Jermak«, men som Regel holdes Skibsfarten aaben ved Hjælp af estiske Isbrydere alene.

Isbrydernes Virkefelt.

Benyttelsen af Isbrydere er gratis. I Vintertiden fra 1. December til 1. Maj betaler Skibe, der anløber estiske Havne, kun en særlig Isbryderafgift af 0.15 Guldfranc pr. Netto Registerton. (En Guldfranc er lig 75 Emk.) Isbryderne er underlagte det estiske Marineministerium. Isbrydernes Virkefelt strækker sig i Almindelighed over Farvandet mellem den estiske Kyst

og følgende Punkter: 59° n. B., 21° 30' ø. L. og 59° 20' n. B., 22° ø. L. og 59° 40' n. B., 24° 30' ø. L. Skibe, der kommer vest fra, skal søge ind i dette Farvand og saa langt frem, som Isen tillader, eller forblive ved Iskanten og afvente Isbryderens Ankomst.

Skibe, der er bestemt til Tallinn eller Baltic Port, skal give Meddelelse til Marineministeriet direkte eller gennem deres Mægler, før de afgaar fra den sidste Havn, dog ikke senere end 24 Timer, før de naar deres Bestemmelsessted, om Tidspunktet for deres Ankomst, idet de regner med aabent Vand. Telegram Adresse: Merival, Tallinn.

Skibe, der sejler i Flaade, skal adlyde Isbryder-Førerens Instruktioner i Overensstemmelse med de Regler, der er givet i »Is-Regulativet«, der udleveres til dem af Isbryderens Fører. Rækkefølgen maa overholdes. Faste Rutebaade gaar først. To Gange daglig, ved Middagstid og Kl. 20, skal Isbryderne traadløst meddele Marineministeriet deres Position og Positionen for Skibene i Konvøen. Om ønskes kan disse Meddelelser ogsaa gives til Skibsførerne.

Tidspunktet for Isbrydernes Afgang meddeles af Marineministeriet, og Skibe, der ønsker at afgaa, skal sætte sig i Forbindelse med Havnemesteren. Ud-gaaende Skibe lægges i en bestemt Orden, der ikke kan ændres. Udbringelsen af Passagerskibe fra Havnen under haarde Isperioder finder saa vidt muligt Sted hver Søndag Morgen. Bugsering i Søen er almindeligvis gratis, medens der for Bugsering fra Reden til Havnen eller omvendt betales efter den sædvanlige Takst.

Daglige Is- og Vejrmedlinger.

Skibe, der er udklarerede fra Havnen, men af Isen tvinges til at vende tilbage, betaler ikke Havneafgift. Om Is- og Vejrforhold i estiske Farvande gives der daglig Meddelelse traadløst. I Havnen er der til Stadighed Vagt, Redere og Mæglere faar Underretning om Skibsfarten, Isbrydningen og om Isforholdene, og Skibene kan saaledes faa rigtige og regelmæssige Meddelelser gennem deres Mæglere. Isbrydningen fore-gaar under Tilsyn fra Marineministeriet og under Samarbejde med Handels- og Industri-kamret, Børs-udvalget og Skibsmægler-Foreningen, og Skibsførernes Interesser varetages nøje. Handels- og Industri-kamret vil altid være i Stand til at give al ønsket Underretning.

Den 3. Januar 1927 var der kun Is i Bugten ved Pärnu og i Moonsund. Resten af Kysten fra Baltic Port til Tallinn og til Narovafloden var isfri, skønt det havde frosset haardt i flere Dage, og der ventes ingen Ishindringer i Størstedelen af Januar, selv om det kolde Vejr skulde vedvare.

Som Følge af de ovennævnte Forhold er Havnene i Tallinn og Baltic Port tilgængelige og i Stand til at imødekomme Redernes Krav i Vintersæsonen, og de kan være visse paa, at deres Interesser vil blive vare-tagne paa alle mulige Maader. Tallinn har Kajer med en samlet Længde af omtrent 4,500 m og Havnens Dybde er op til 32', hvilket giver Tallinn en betyd-ningsfuld Stilling som Mellemed mellem Vesteuropa og Rusland, navnlig om Vinteren, naar Skibsfarten til Leningrad er lukket.

O P L Æ G N I N G E R N E

Af den under Dansk Dampskibsrederiforening hø-rende Tonnage var 8 Skibe med en samlet Brutto-tonnage af 8,094 Tons, 9,909 Tons d.w. oplagt den 18. ds.

EUROPAS TILBAGEGANG AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Gennem Uger har der raadet den største Uro i Hankow; Pøblen har rottet sig sammen og gør alt for at skade Europæerne. Den er trængt ind paa det af Storbritannien besatte Omraade, og de europæiske Forretninger er blevet lukkede. Det hele ser mere og mere truende ud; Kvinder og Børn er ført om Bord paa Krigsskibene alt imedens Kineserne holder Massemøder og vedtager Resolutioner. Staden er i Oprør. Den gamle Revolutions Metoder er taget i Anvendelse suppleret med de ikke mindre virkningsfulde, som er kommet samtidig med at Arbejderbevægelsen er russificeret.

Hele vor Verden er vænnet til Tumulter, og i det himmelske Rige har der i de senere Aar været saa at sige daglige Tumulter. Man har ikke lagt videre Mærke til dem — men det kan dog ogsaa her hænde, at den lille Snebold bliver til den store Lavine, som faar alting til at rulle. Gnidningerne i Kina kan blive Indledningen til det vældige Opgør mellem den gule og hvide Race, men selv om det skulde komme nu, vil det jo kun blive Indledningen. Det er en ret tilfældig Regulering, som vil finde Sted. Kun hvor den ene Race fuldstændig udrydder den anden, naas der en Opgørelse, som gælder Fremtiden. Maori og de nordamerikanske Rødhuder har bukket under for de hvide Stammer, men det vil ikke gaa saadan mellem de gule og hvide Folk. Paa fredelig eller krigersk Vis vil Kraftspændingen mellem dem fortsætte gennem Aarhundrede, ja Aartusind. Først nu er vi ved det, som ser ud som en Begyndelse til noget, der kan faa Betydning for Sekler. Den Magtstilling, Europa fik gennem de store Opdagelser i det femtende Aarhundrede, er nu ved at svinde ind. Spørgsmaalet er nu, om Europæerne kan bremse for deres egen Tilbagegang, saaledes at Tilstanden i hvert Fald bliver *status quo*.

Den Bevægelse, der vil frigøre det kinesiske Folk, og som har bragt det i Harnisk, har ogsaa hentet Næring fra de engelskfjendtlige Kredse i Moskwa. Alt, hvad der kan skade England, vinder Bolschevikernes Bifald, og de har forholdsvis let Spil, fordi Kina nu er saa splittet som det er. Det sydlige og det nordlige er i Kamp med hinanden, Landet savner en central Regering, som de fremmede Magter skal forhandle med. Dette har England i nogen Grad benyttet sig af — men samtidig er Hadet til det vokset endnu mere.

Medens den britiske Koncession i Hankow angribes, er de japanske og franske uberørte saavel som al amerikansk Ejendom. Der er heller ingen af disse Magter, der har villet gøre sig solidarisk med England, og det er ganske umuligt for det at faa nogen Besked. Washington overvejer stadig, hvilket Standpunkt det skal indtage. Mr. Kellog har befalet den amerikanske Minister i Peking, Mr. John Mc. Murray, at han »saa vidt muligt skal holde sin Regering underrettet«, og Frankrig, Italien og Japan indtager en afventende Holdning.

Mod dette er der ikke andet at indvende, end at England ikke kan slaa sig til Ro med det Faktum, at de andre Stater vil overveje. Hele Røret i Kina er rettet imod Storbritannien og dets Politik, og det gælder derfor om at passe paa. Masserne vil ind i det engelske Omraade, og den vil gøre alt for at ramme den engelske Handel. Maaske vil det lykkes at lamme den engelske Handel, fordi England nu er i Skudlinien. Enten maa det før eller senere gribe til Vaaben, eller ogsaa maa det forsvinde fra de Steder, det nu sidder fast. Der er ikke noget Valg uden om dette enten — eller. Men rømmer Englænderne først ud af Kina, vil alle andre fremmede Nationer meget snart følge efter. Læser man *Temps*, faar man et levende Indtryk af, at de er klare over det, men de tænker

som saa, at saa længe Storbritannien er parat til med Vaaben at beskytte Europæernes Interesser, og netop derfor samler alt Hadet om sig, saa længe kan man godt holde sig rolig. Den italienske Presse pointerer, at Kineserne senere vil belønne de Europæere, som nu forholder sig rolige. Det er dog kun et forfængeligt Haab. Med England staar og falder den europæiske Indflydelse i det yderste Østen.

Den nærmeste Tids Begivenheder vil give et Fingerpeg i Retning af, om den hvide Mand vedvarende har Kraft nok til at bevare sit Herredømme over Jorden, eller om Førerskabet skal glide ud af hans Hænder. Spørgsmaalet er vitalt for alle Europas Folk. Det gælder jo her ikke blot Koncessionsomraaderne i de kinesiske Havne. Det gælder de europæiske Folk Prestige, og det er den, der nu staar paa Spil. Taber Europæerne den Agtelse, de hidtil har glædet sig ved, maa de gaa tilbage langs hele den asiatiske Linie. Værdshandler er hidtil blomstret i Skyggen af Pax Britannia. Mister England sin Magt i Østen, er det forbi med den europæiske Samhandel.

De andre Stormagter gør ikke fælles Sag med Storbritannien, men intet kan være taabeligere. Sejrer de gule og tvinger den engelske Politik til Ophør, vil det gaa ud over alle hvide. Hadet, Racehadet, kender ingen Forskel. Her er det Farven, det kommer an paa. Den Politik, Frankrig og Italien nu fører, er det mest kortsynede af alle. Den lader paa et givet Tidspunkt England i Stikken. Det vil hævne sig, saadan som Svaghed nu engang altid straffer sig.

Europa bliver mere og mere svækket gennem indbyrdes Strid mellem Folkene. Det er nu mere betænkeligt end nogensinde, fordi England ikke alene evner at udkæmpe Striden i det yderste Østen. Europas Skæbne er knyttet til England. Lider det et Nederlag, kommer vi alle til at bære Følgerne, og de Magter, som nu i deres egoistiske Kortsynethed lader England i Stikken, kommer til at bære Nederlagets Forsmædelse. Europas Fordrivelse fra Kina er intet mindre end Begyndelsen til et Sammenbrud for den Magtstilling, som er tømret sammen i Løbet af et halvt Aartusind. Kampen vil ikke blive afsluttet med vor Fordrivelse fra Østen. Kommer det saa vidt, vil Kampens tunge Bølger langsomt rulle videre, og den Kamp mellem Asien og Europa, der maa komme, vil ikke lade vente paa sig, men vil glide ind som et Led i den lange krigerske Kæde, der er med til at danne det historiske Bindeled mellem Europa og Østen.

Europa har forødt sin Kraft i indbyrdes Strid, Folkevældet har lidt efter lidt nedsat Staternes Handledygtighed. Det Resultat, der er kommet ud af denne Politik, sættes nu paa Prøve. Hvad det vil ende med, kan enhver se. Derfor var det nu paa Tide, at alle Hvide sluttede sig sammen imod de Gule. Ellers er Sejren dem sikker. Johannes Lehmann.

MASKINISTEKSAMEN I 1926

Ved de i Aaret 1926 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 68 Eksaminander, hvoraf 62 bestod.

Til *Maskinpasserprøven* indstillede sig 21 Eksaminander, hvoraf 19 bestod.

Til *Den almindelige Maskinisteksamen* indstillede sig 259 Eksaminander, hvoraf 222 bestod.

Til *Den udvidede Maskinisteksamens* Hjælpfag indstillede sig 91 Eksaminander, hvoraf 88 bestod.

Maskinfag indstillede sig 87 Eksaminander, hvoraf 86 bestod.

Elektrotekniske Fag indstillede sig 108 Eksaminander, hvoraf 100 bestod.

Til *Haandværksprøven* indstillede sig 209 Eksaminander, hvoraf 194 bestod.

VINTERNAVIGATIONEN PAA LENINGRAD 1926-1927

Isen, der omkring den 20. December naaede helt til Øen Hogland, er som Følge af en den 25.-26. dsherskende stærk Vestenstorm bleven drevet dybere ind i Bugten og naar nu kun til Øen Penisaari. Isen danner en sammenhængende Masse med hyppige Isskrutninger til Øen Seskär; fra Saskär og til Iskanten findes dels Fast- dels Drivis.

Isbrydningen foretages af Isbryderne »Lenin«, »Oktjabr«, »Purga« og »Truvor«. Sejladsen gennem Isen tager ca. 15 Timer. Fra Vinternavigationens Begyndelse har Havnen ekspederet 140 ind- og udgaende Skibe.

Under ovennævnte Storm er, meddeler det danske Generalkonsulat i Leningrad, en tysk Damper »Walther Helken« med 1,050 Tons Stykgods gaaet under i den finske Bugt i Nærheden af Øen Seskär. Grunden

angives at være, at Skibet, der var over 50 Aar gammelt og ikke egnet til Sejlads i Is, uden at afvente Isbryderens Ankomst ved Iskanten selv gik ind i Isen, hvor det snart kom i Drift. Den stærke Storm bevirkede, at store Isflager sloges ind mod Skibet, der hurtigt sprang læk. Da det viste sig umuligt at holde Damperen paa Pumperne, forlod Mandskabet Skibet, der sank et Par Timer senere nord for Seskär. Mandskabet blev efter at have tilbragt syv Timer paa Isen taget om Bord i Isbryderen »Lenin«, der skulde have ført Skibet ind til Leningrad.

Under Henvisning til ovenstaaende Ulykkestilfælde fremhæver Havneledelsen atter Nødvendigheden af nøjagtigt at overholde de af denne givne Forholdsregler vedrørende Sejlads i Isen.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 18. Januar 1927.

Den ene Uge gaar efter den anden, uden at der sker noget af Betydning.

Det er ikke let at placere Tonnagen, selv til Rater, som lige kan gaa rundt; især er det galt med de mindre og mellemstore Baade. »Noget vil vise sig«, siger en gammel Vending, og dette noget maa snart komme.

La Plata er det eneste oplivende Moment, men Skibsfarten kan ikke vedblive at køre paa eet godt Marked. Der skal mere til for at sætte Kulør paa Fragtmarkedet. I Østens Markeder har der i den senere Tid været lidt mere Liv, men Forretningerne kommer kun trent i Orden, da Rederne holder igen, og venter meget mere end Befragterne er villige til at betale.

Australiens store Efterspørgsel lader vente paa sig, og det er vel ogsaa en væsentlig Grund til, at de andre Markeder ikke udviser større Liv. — Urolighederne i Kina har eller vil maaske faa Indflydelse paa de nærliggende Markeder, i alt Fald vil England behøve store Kvantiteter Kul til Krigsskibene, og selv om det maaske ikke tæller saa meget, kan det godt faa Indflydelse.

Nord-Amerika er endnu et fast Marked for prompt Tonnage. — Middelhavet har en meget stor Tilgang af Tonnage i alle mulige Størrelser, og 15/2,500 Tonnere maa mange Gange tage samme Betingelser, som de helt store Baade — 4/8,000 Tonnere —, og Resultatet bliver derefter.

Kuleksperten fra U.K. er endnu langt fra »up to the mark«, fra de kontinentale Kuleksporthavne gaar der heller ikke saa meget som ventet, og som Følge heraf maa Fragterne blive daarlige.

TRÆLASTMARKEDET

Befragtningerne for prompt Lastning er faa og daarlige. — Det er utroligt, at Tonnage kan faas til de gældende Rater, men Rederne regner vel med, at det er ligesaa godt som at gaa tilbage til f. Eks. England for dér at faa en daarligt betalende Kullast, og haaber paa et bedre Marked, naar Trælastrejsen er udført.

For helt prompt er sluttet: Kotka-West Hartlepool, 400 Fv. Props 48/6 d., Danzig-Calais, 375 Fv. Props 29/-.

For f.o.w. Lastning er igen sluttet en Del, men Raterne er fremdeles utilfredsstillende og har ikke Chancer for at bedres, før der kommer mere Fart i Kulafskibningerne. Udgifterne til Lastning og Losning samt Havneafgifter vil antagelig ikke stille sig gunstigere i Aar. Bunkers derimod maa ned i 14/-, 16/-, og Kulfragterne til Danmark maa mindst være 7/-, før det kan betale sig at sejle paa Østersøen til de i Dag opnaaelige Rater.

1,000 Stdr. Björkö/London er taget til 42/6d. 750

Stdr. Nyhamn-London endog 41/-. 430 Stdr. Torneå-Wisbech 50/-. 400 Stdr. Trångsund-Amsterdam Hfl. 23½. 550 Favne 3 Syd-Finland-Amsterdam Hfl. 23.00. Leningrad-Holland noterer 30/-, 31/- for Afskibning over Aug./Septbr./Oktbr. Syd-Finland-Calais 35/-, Rouen 36/-.

I Øjeblikket ser det ikke ud, som om disse Rater kan forbedres, og da Befragterne er villige nok til at slutte op, maa det tyde paa, at de finder Raterne billige.

KUL, KOKS ETC.

Forretningsløshed over det hele. Raterne fra U.K./R'Dam/Danzig og Stettin til de skandinaviske Lande er ikke Omtale værd, og de som kan, holder sig væk, og gør det forhaabentlig bedre andetsteds.

MIDDELHAVET ETC.

Hverken Efterspørgslen efter Tonnage eller Noteringerne er undergaaet nogen Forandring til det bedre.

U.K.-Genoa Range er stadig i ca. 10/6d.—11/- for 2,500 Tonner, og 9/6d.—9/9d. for større Baade. Tyne/Malta 11/-, Blyth/Messina 10/6d., Forth/Palermo 11/-, Barcelona 12/9d., Wales/Oran 9/9d.—10/-, Sfax 10/7½, Barcelona 13/6d., Alexandria 11/3d., Rotterdam/Marseille 10/—10/6d., Oran/Algier 9/9d.—10/-, Lisbon 10/-, Øerne 9/6d.—10/-, Danzig/Vestitalien 13/-.

Nogen Bedring er der heller ikke i de hjemgaaende Markeder. Frugtnoteringerne er igen aabnet med ca. 25/- for 80,000 cbf., 24/- for 100,000 cbf. og 23/-, 22/- for lidt større Baade. Jordnødder fra Gambia River til London udbydes til 28/- Februar og 26/- til Kontinentet pr. April. Fosfat, Esparto og Ertsladningerne gaar til lave Rater. Alexandria er nede i 17/6d. pr. Ton Cottonseed til Southampton eller Østkyst, 15/- pr. 60 cbf. 150/200,000 cbf., og 13/6d.—14/- til Hull for 3/400,000 cbf. Sortehavet er kommet i Markedet igen og faaet Tonnage til 14/- Kontinentet, 14/6d. til U.K., 16/6d. til Danmark/Sverrig/Norge. Sulina Range-Kontinentet, prompt, betaler ca. 17/—18/-, og Donau-Kontinentet, Marts/April indikerer omtrent det samme.

NORD AMERIKA, GULFEN. CANADA ETC.

Prompt Tonnage er ikke i Overflod, og følgelig kan Markedet holdes nogenlunde oppe. Korn fra West St. John betaler fremdeles 24/25 Cents til Middelhavet. Northern Range-Rotterdam/Antwerpen 18/18½ med 20 Cents for Byg til Bremen; Kul til Rio er sluttet til 5.00 Dollars; Buenos Aires 21/3, Vestitalien til 3.75 Doll. Landbrugsmaskiner New York-Sortehavet 12½ Cents pr. cbf., Februar Lastning; og Bomuld 1/2 Gulfen/Danmark holdes omkring 7.00 Doll. for Februar, men nogen Slutning til denne Rate rapporteres ikke. Cuba/

KONGERIGET DANMARKS HANDELS-KALENDER 1927

Vi har faaet tilsendt *Kongeriget Danmarks Handelskalender*, der er blevet et kommercielt Hjælpe-middel af høj Rang. Denne Handels-Kalender giver praktisk talt Kendskab til enhver Branches Forhandlere selv i de yderste Kroge af Landet, idet den for at opfylde sit Formaal optager enhver Næringsdrivende uden Vederlag.

Kongeriget Danmarks Handels-Kalender er ind-delt i tre Hovedafsnit — for Hovedstaden, Købstæderne og Landstationerne. Hertil slutter sig et alfabetisk Navne-Register over Producenter og Grossister, med Henvisninger til Fagregistret, og af dette er især Provinsafsnittet iaar udvidet betydeligt, omtrent til det dobbelte, og der er overalt heldigt tilstræbt en særlig Overskuelighed og Samling af Stoffet.

Registrene for Hovedstaden og Købstæderne er suppleret med fyldige Realregistre og Orienteringskort.

Desuden findes der Kortskitser over ca. 150 af de største Landsbyer. Med sine Oplysninger om Danmarks administrative Inddeling, Landets Stats- og Kommuneinstitutioner, Postadressebog, Foreningsregister, Afsnit om Færøerne og Grønland og et af en islandsk Forretningsekspert udarbejdet Islands-Afsnit samt Aktie-, Obligations- og Valutakurser i 1926 er Kongeriget Danmarks Handels-Kalender en for den store Almenhed særdeles anvendelig Haandbog, der forøvrigt i Aar ved Postgeneralinspektorens Foranstaltning vil blive fremlagt paa de større Postkontorer.

Den nyttige Bog er endvidere som sædvanlig frem-lagt i skandinaviske Hoteller, paa Statsbanernes Færger, paa de danske Passagerbaade, paa Amerika-baadene, samt i Gesandtskaber, Konsulater og i de større Foreningers Læsestuer; den anvendes i vid Udstrækning overalt i hele Landet.

DANSK SØFORSIKRING I 1925

I den fortræffelige Aarbog »Dansk Forsikrings Aar-bog« 1926, der lige er udkommet, udtales, at den danske Sø- og Transportforsikring i 1925 udviklede sig forholdsvis favorabelt, navnlig Vareforsikringen. Der var faa Iskader, Totalforlisene var faa, og Antallet af større Skader i den indenlandske Forretning overhovedet moderat. Paa den anden Side var Forholdene for Skibsfarten vanskelige, hvorved Præmie-indtægten trykkedes, og Kronestigningen virkede i samme Retning. For Kaskoforsikringen var Aaret mindre tilfredsstillende. Reparationspriserne er stadig for høje, selv om de er gaaet noget ned, og en Del Rederier maatte i 1926 oplægge Tonnage.

Konkurrencen mellem Selskaberne er stadig meget skarp. Foreningen af danske Søassurandører har i 1925 fortsat sit regulerende Arbejde med Hensyn til Præmier, Forsikringsbetingelser og Statistik, og det indsamlede Materiale vil efterhaanden blive en værdifuld Rettesnor for Præmietarifieringen. Aaret tegner sig lysere end de nærmest foregaaende Aar, og de fem ældre københavnske Søforsikringsselskaber havde i 1925 en samlet Bruttopræmie af 22.28 Millioner Kroner mod 28.54 i 1924, og af dette Beløb var 8.42 Millioner Kroner for egen Regning. De betalte Nettoskader androg 7.72 Millioner Kroner. Det samlede regnskabs-mæssige Aarsresultat er et Overskud paa 936,509 Kroner mod 754,726 Kroner i 1924.

(Fragtmarkedet fortsat.)

U.K. 22/-, 22/6d., Göteborg 24/-. Pitch-Pine, Pitch, Asfalt, Petroleum og Net-Charter kan faas til uforandrede men ret utilfredsstillende Fragter. Vancouver/U.K.-Cont., Februar/Marts 37/6d.

SYDAMERIKA

Saalænge det hjemgaaende Marked er fast, kan de udgaaende Kullaster holdes paa et meget lavt Niveau. Kullasterne er faatallige, og en Masse Baade er sluttet for Korn ballastgaaende paa Betingelser, som bør kunne give lidt Overskud. En Fragt af 13/6d.—14/- for Kul bringer Baadene frit ud, men heller ikke mere, og der er intet at løbe paa, hvis det hjemgaaende Marked svigter. Det er paa den hjemgaaende Ladning Fortjenesten ligger. De, som tager Chancen og løber Baadene dødprompte, gør det maaske bedre end de, som assurerer sig og slutter inden Afgangen, men La Plata er, og har altid været, et farligt Marked, og Stillingen kan være en helt anden om 3/4 Uger. Det bedste vilde naturligvis være, hvis der var nok Last at faa ud til 15/, 16-, og der samtidig kunde sluttet hjem til 25/-, 27/6, men saadan er det nu en Gang ikke. Januar

UDFØRSELEN AF POLSKE KUL

Over Danzigs Havn er der, ifølge derom modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg, i Løbet af December Maaned udført ialt 288,187 Tons Kul, deraf til Danmark 46,240 Tons, mod 317,139 Tons, deraf til Danmark 60,067 Tons i November Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige	156,199	Tons
Danmark	46,240	—
Frankrig	16,954	—
Letland	16,288	—
Finland	33,233	—
Norge	11,853	—
England	2,300	—
Rusland	2,090	—
Estland	2,110	—
Lithauen	920	—

Ialt.... 288,187 Tons

Medens den samlede Kuludførsel er gaaet tilbage fra November Maaned med ca. 10 pCt., er Udførselen til Danmark gaaet tilbage med 23 pCt., medens Udførselen til Sverige, Frankrig, Letland og Finland er steget, for det første Lands Vedkommende fra 106,626 Tons i November til 156,199 Tons i December eller 50 pCt. Til England er der derimod kun udført 2,300 Tons, medens Tyskland i omhandlede Maaned overhovedet ikke er repræsenteret som Aftager.

Tonnagen er endnu værd ca. 35/-; Februar ca. 30/-; Marts/April 26/-; April/Maj 25/- og Juni 24/6d.—25/-.

Til Canada noteres 25/- Maj Lastning.

ØSTEN

Lidt mere Bevægelse kan opvises i de forskellige Markeder. Saigon & Kohsichang-Cuba, 6 Havne, er gjort til 45/-, Burma/Cuba 37/6d., Fiume 32/-, Madras Coast-Kontinentet 37/6d., Marseille/Genoa 33/9d., Vladivostock-Hull/Hamburg/Rotterdam 31/3, Option Skandinavien 1/3d. mere. Mauritius-U.K. 27/6d.—28/6d. 1/2 Lossehavne. Durban/Bombay 14/-. Australien indtager endnu en passiv Holdning. En enkelt Baad til Callao har faaet 35/-.

TIME CHARTER

De Vestindiske Befragtere har taget mange Baade til »maintained rates«: 4,350 Tons 1 Rundrejse 1.50 Doll.; 3,200 Tons 1 Rundrejse 1.65 Doll.; 2,450 Tons 1 Rundrejse 2.00 Doll.; 5,700 Tons 1 Rundrejse 1.30 Doll.; 3,900 Tons 3 Maaned 1.60 Doll.; 3,400 Tons 6 Maaned 1.70 Doll.

Af Skibsfartens Romantik.

1. Tramps og Ladninger.

Det kommer som en Overraskelse for mange Folk at erfare, at der eksisterer flere Skibe paa mindre end 1,000 Tons end Skibe over denne Størrelse. De store atlantiske Rutedampere paa 30, 40 og 50,000 Tons, af hvilke der kun er en Snes Stykker, alle velkendte af Navn, befinder sig i den ene Ende af en lang Række, i hvis anden Række der er Tusinder af smaa Skibe, som besørger deres Del af Søtransporten, lige fra smaa skrøbelige Skibe beskæftigede i Kystfart i alle Verdens Lande og snavsede Kulbaade, der snuser sig frem gennem de syv Have, til de større Skibe, som fører Korn til Europa fra Australien, La Plata og Nordamerika, Tømmer fra Hvidehavet og Erts fra Spanien — — —

»Passagerbaaden er en Dame, men var hun ikke skabt, Vilde der dog være Tramps for hjemlig og fremmed Fragt.«

Nylig laa der en Nat to fuldriggede Sejlskibe for Anker paa Themsen tæt ved hinanden. Det ene kom fra Peru med en Ladning Guano, det andet var bestemt til Norge i Ballast. Det er ikke noget almindeligt Syn i vore Dage i engelske Havne, men de gamle Sejlskibes Traditioner, der heldigvis er blevet bevaret i Kiplings, Masfields og Frøken Fox Smiths Vers, er gaaet i Arv til Trampbaadene.

De taber Terræn.

Før Krigen plejede man at regne, at to Trediedele af den britiske Handelsflaade bestod af Tramps. Det Forhold er nu ændret. Flere og flere Trampbaade maa afgive deres Forretning til Rute-Lastbaadene. Dette skyldes Skibenes stadig voksende Størrelse. Skønt der endnu er langt flere smaa Skibe end store, er Gennemsnitsstørrelsen af de Skibe, der er beskæftiget i Langfart, gaaet mægtigt op, og dette er Tilfældet i højere Grad i den britiske Handelsflaade end i andre Landes. Forskellen mellem Rute-Lastbaade og Tramps er ikke saa meget en Forskel mellem Skibene som mellem Farterne. Et Skib kan være beskæftiget som Tramp én Maaned og blive sat ind paa en Fragt-Rute den følgende, saadant kan hændes, men selvfølgelig har Rutebaade og Tramps hver for sig udviklet deres egen Individualitet.

I den sidste halve eller hele Snes Aar er det blevet mere og mere almindeligt at etablere regelmæssig Fart af Skibe, som afgaar med bestemte Mellemrum, paa vigtige Handelsruter, i Stedet for at overlade det til Købmændene og Skibsmæglerne at fragte Tramps til deres Vareafskibninger. Dette er at følge i Passagerfartens Spor, og selvfølgelig er det langt bekvemmere for Forretningsfolk at have Skibe, der afgaar hver fjortende Dag eller hver Maaned end at være nødsagede til at fragte et særligt Skib for de Varer, de har. De paa de faste Ruter beskæftigede Skibe kaldes Rutebaade og er bygget til Transport af Stykgods.

Nye Ruter.

Siden Panamakanalen aabnedes, eller maaske snarere siden Krigen sluttede, er der opstaaet nye Ruter mellem Nordamerikas Stillehavskyst (Vancouver Seattle, San Francisco etc.) og Europa. Handelen herfra dreves over Land og i mindre Maalestok, da Skibene maatte gaa rundt Kap Horn for at naa op til den nordamerikanske Stillehavskyst. Det er interessant at se, at de faste Rutebaade er dominerende her nu, endog med Hensyn til Korntransporten, der almindeligvis anses for Trampbaadenes Domaine.

Der er dog neppe Sandsynlighed for, at Tramp-

baadene vil blive slaaet ud, saaledes som Sejlskibene er blevet det. Der vil altid være Brug for en betydelig Tramptonnage til Transport af Kul, Korn, Tømmer, Frø, Erts etc., i det Hele det, der kaldes Bulkloadninger, der transporteres upakkede og i saa store Mængder, at de kræver hele Skibsrummet. Adskillige af disse Farter er periodisk tilbagevendende, og Skibene fragtes derfor i Markedet, naar det er nødvendigt. Til Transport af kostbare Varer er Rute-Lastbaadene blevet uundværlige, og de bygges i vore Dage saaledes, at de i Ydedygtighed kan konkurrere med de mindre Passagerbaade. Der er for Eks. ikke nogen Tramp, der transporterer de kostbare Bomuldsvarer fra Manchester. Til den lange Rute mellem Europa og den nordamerikanske Stillehavskyst er der i Øjeblikket under Bygning fem nye Motorskibe paa 10,000 Tons hver, som skal have en Hastighed af 14½ Knob. Naar undtages, at disse nye Skibes Hastighed vil være større end Hastigheden af hvilke som helst andre Skibe, der udelukkende giver sig af med Fragtfart, er de typiske for de nye Skibe, der sættes ind paa de lange Ruter.

»Enepiger«.

Tramps bygges ikke af samme Størrelse eller til saa stor Hastighed som Rutebaade. De skal være »Enepiger« og bygges følgelig saaledes, at de forener Anvendelighed til alt Brug med Økonomi. I Størrelse kan de gaa fra 2,000-5,000 Tons, men er sjældent større. En typisk Tramp er en »tre Ø«Baad, d. v. s. en Baad, der har Hytte, Bro og Bak. Officerernes Kvarter er paa Brodækket og Mandskabets enten i Bakken eller i Hytten. Et Skib paa ca. 4,000 Bruttotons skulde være i Stand til at transportere henimod 7,000 Tons Gods, og det har almindeligvis en Hastighed af 8-10 Knob.

Saadant et Skib kan transportere næsten en hver Slags Varer paa hvilke som helst Farter, og vil muligvis ikke anløbe Hjemstedet et helt Aar igennem. Tramps er almindeligvis ikke smukke. Meget ofte staar Skorstenen lodret midtskibs; undertiden er Maskine og Skorsten anbragt agter som en Forsigtighedsregel mod Ild, og Masterne er ikke anbragt paa deres Plads af Skønhedshensyn men for at gøre Nytte. Til Beskrivelse af en typisk Tramp har jeg valgt, hvad der antagelig er den mest almindelige Type af Fragtbaade, men der er mange Variationer, og nogle af de specielle Skibstyper er meget vigtige.

Til Transport af Kul har der i Tidens Løb udviklet sig en Skibstype, der bedst kan beskrives som en stor rundelt Kikksdaase. Lugerne naar næsten helt ud til Skibssiden, saaledes at Kullene hurtigt kan indlades. Saadanne Skibe kaldes selvstuvende, men Udtrykket er noget overdrevet, da nogen Stuvning altid vil være nødvendig.

Grimme Skibe.

Selvstuvende Skibe er grimme nok, men de er dog ikke helt saa grimme som de Skibe, der er bygget til Transport af Erts. Disse Skibe kan kendes paa en Række Kraner, der rager op over Dækket. Jernerts er en meget farlig Last paa Grund af, at den er saa tung, og Ertsbaade bygges derfor saaledes, at de kan indtage Ladning til forskellige Højder i Skibet, saaledes at Vægten bliver godt fordelt.

De Skibe, der transporterer Kød og Frugt til Europa, er af en meget kostbar Type, idet de maa udstyres med Frysemaskiner og isolerede Lastrum. Farthen med afkølet og frosset Kød har navnlig antaget et mægtigt Omfang, og et meget stort Antal Skibe er beskæftiget i denne Fart. Mange af disse Skibe tilhører

Selskaber, der er associerede med de store kødproducerende Selskaber.

Paa lignende Maade har Olietankbaaden til Transport af Olie i bulk udviklet sig, og mange af dem drives af særlige Selskaber, der er dannet af Olie-Selskaberne. The British Tanker Company har saaledes en Flaade af Tankbaade, der transporterer Anglo Persian Oil Company's Produkter. Tankbaadene er delt i en Antal lukkede Tanke, hvori Olien pumpes ved Lastningen, og hvorfra den atter pumpes ved Losningen. British Tanker Company's Skibe losses i Swansea i Rør, der over en Strækning af 20 miles fører til Anglo Persian Oil Company's Oliestation. Tankbaade har altid deres Maskine agter for at undgaa Faren for Ild.

Forretningskvarteret.

Den store Børs for Slutning af Tramplonnage er the Baltic i St. Mary Axe, London. Som de fleste Børser i London stammer the Baltic fra et Kaffehus i det 18. Aarhundrede, det gamle Jerusalem Kaffehus, der vistnok laa i Leadenhall Street. Her oprettedes London Skibsfarts Børs, der senere etableredes i South Sea House, hvor den blev Nabo til the Baltic Købmandsforening.

Baltic Købmændene indførte oprindelig Talg fra Rusland, men i Tidens Løb optog de ogsaa andre Brancher. Da det gamle South Sea House blev lukket, sammensluttedes London Skibsfart Børs og Baltic Sel-

skabet under Navnet: Baltic Handels og Skibsfarts Børs og blev installeret i den nuværende udstrakte Bygning for et kvart Aarhundrede siden.

The Baltic er Børs for Skibe saavel som for Varer, og det kan lige saa lidt som Lloyds helt kaldes et Aktieselskab. Mange af Lloyds Medlemmer er ogsaa Medlemmer af the Baltic, idet de baade er Skibsmæglere og Assurancemæglere. I den store kuplede Sal, et Lokale, hvis Lige der ikke er mange af i London, mødes Købmændene daglig. I ét Hjørne drøfter man Skibe, i et andet Korn, Tømmer i et tredje og Olie og Frø i et fjerde, og Beretning om Dagens Priser og de gjorte Forretninger offentliggøres i Bladene, saaledes som følgende Uddrag fra Times viser:

»Paa the Baltic Skibsfarts Børs i Gaar satte Forretningerne i Tonnage Rekord. Over 40 Skibe skal være blevet fragtede — — —.«

»London (The Baltic Børs) Hvede-Fragtmarkedet var vedvarende fast, og Noteringerne var 3 til 6d. højere — — —.«

»Paa the Baltic Børs var Hørfør fast og gik yderligere 2/6 op, men Efterspørgslen var kun ringe.«

Saadanne Meddelelser kan læses hver Morgen, og selvfølgelig afhænger uhyre mange Forretninger hele Jorden over af dem. F. Eks. kan Manitoba Hvede blive købt og solgt, og et Skib fragtet til at bringe Kornet maaske fra Vancouver til Milano fra Salen i Baltic Børsen.

KRAKS EXPORT DIRECTORY OF DENMARK 1927

Kraks Legat har udsendt en særlig Eksport Kalender 1927 for Danmark som Propaganda for dansk Eksport. Bogen, der er udsendt gratis til Udlandet i 10,000 Eksemplarer, synes os overskuelig og praktisk i Brugen for den udenlandske Kunde. Stoffet er ordnet dels efter Byer (i List of Firms), dels efter Varer (i List of Products). Indholdsfortegnelser, Anvisninger til Bogens Brug etc. er trykt paa engelsk, fransk, spansk og tysk, Vareoverskrifterne desuden paa dansk, og paa hvert af de fem Sprog er der affattet Emnelister (Indexes to List of Products).

Kalenderen indeholder desuden korte Oversigter over det danske Erhvervsliv, ledsaget af statistiske Tabeller samt Fortegnelse over faste Dampskibsruiter mellem danske og udenlandske Havne, Oplysninger om Havneforhold, om Forholdet mellem dansk og fremmed Mønt og meget andet.

Kalenderen vil utvivlsomt vise sig meget nyttig for udenlandske Kunder og være en god Støtte for dansk Eksport.



OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

VEJRØGADE 15, STR. · TELF. RYVANG 2131 y.

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 - 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

C. L. OVERSIER DORDRECHT · ROTTERDAM

★

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER
STEVEDOR

Omskibning af Ladninger med moderne
Kraner og Lastningsmateriel.

ZEYEN & DE MEYER ROTTERDAM

★

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTERE
STEVEDORES

BEFRAGTNING

K A I N I T C E R T E P A R T I

Firmaet *J. H. Bachmann*, Bremen, benytter et Certeparti, som gælder for Lastninger fra Bremen til U.S.A. av kainit, manure salt, muriate of potash and/or any other salts or manure, etc. Der findes i dette Certeparti følgende Klausul:

»Owner to give written notice to the Charterer of the exact date of steamers readiness at least 8 days before. Any demurrage on railway-cars and lighters incurred by delay of steamer with regard to loading readiness for owners account.«

Denne Klausul maa vi, udtaler Nord. Skibsrederforening, advare vore Medlemmer mod at acceptere. Som det ses, skal man opgive 8 Dage i Forvejen Skibets nøjagtige Lastedato. Dette er jo forøvrigt, hvad der er almindeligt i tyske Certepartier. Blandt andet findes en lignende Bestemmelse i Deutkohlecertepartiet og i German Coal Charter 1924. Men den Bestemmelse, som er tilføjet i Kainitcertepartiet fra

Bremen, om at Liggedagspenge for Jernbanevogne og Lægttere, som opholdes ved Skibets Forsinkelse, skal være for Rederiets Regning, har vi ikke tidligere set. Klausulen er, som det ses, holdt i en meget bestemt Form, og selv om den Hindring, som foraarsager Skibets Ophold, er en saadan, som Rederiet absolut ikke kunde kende til eller burde have regnet med, vil det uden Tvivl blive paastaet af Befragterne, at Rederiet skal betale demurrage til Lægttere og Jernbanevogne, og hvem kan forudse, hvad Resultatet af en Proces vil blive? Noget Beløb, der skal tilsvares for saadant Ophold er ikke fastsat, saa at Rederne udsættes for vilkaarlige Krav.

Certepartiet indeholder ganske vist en vanlig »Act of God« Klausul, og vi mener og vil hævde, at denne Klausul maa fritage Rederiet, naar der foreligger Hindringer udenfor Rederiets Kontrol, som bevirker, at Skibet ikke kunde holde den opgivne Lastedato. Men Rederne bør ikke udsætte sig for nogen Slags Risiko i saa Henseende.

I S M E L D I N G E R P R. 1 9. J A N U A R 1 9 2 7

Sverige.

Västra Kvarnen og nordligere Stationer lukket.
Søen ved Skag usigtbart, ved Härnö Drivis, lukket for Sejlskibe.
Angermanälven svær Fastis, Rende.
Ved Brämö isfrit, til Sundsvall sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere, Alnösundet lukket.
Hudiksvall lukket.
Søen ved Agö isfri, ved Lilljungfrun lukket.
Ved Eggegrund isfrit, til Gävle Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Skutskärs isfri.
Örskär isfri, Öregrundsgrepen nordl. Del isfri, sydl. Del Fastis, kun for kraftige Dampere.
Sandhamn-Stockholm Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Landsort-Stockholm Sjapis, lukket for Sejlskibe.
Idefjorden ikke meldt.

Rusland. (18')

..... til Stenskær, derfra til Kalbodengrund kan mødes Drivis. Der er ca. 15 Sm. Sejlads i Fastis. Isbrydere skal afventes V. for Stenskær.

Estland.

Zerel Sjapis, kun for kraftige Dampere.

Filsand, Dagerort, Dagö N., Odensholm, Pakeror isfri.
Nargö N. Drivis, lukket for Sejlskibe.
Reval Red og Kokskaar isfri.
Ekholm Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Stenskær isfri.
Narva svær Drivis, kun for kraftige Dampere.
Kynö og Varder svær Fastis, lukket.
Vorms Sjapis, kun for kraftige Dampere.

Lettland.

Papensee, Libau, Steinort, Vindau isfri.
Lysserort Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Michaelsturm Drivis, lukket for Sejlskibe.
Domesnæs mod N.V. og S.O. Drivis, lukket for Sejlskibe, mod N.O. isfrit.
Messaragotsem Drivis, lukket for Sejlskibe.
Riga isfri.
Haynash sammenpakket Sjapis.

Tyskland.

Pillau, Havnen uhindrende Sjapis, Königsberg Kanal Fastis, Rende.

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Lodsvæsenet.

En i Søfartskredse kendt Mand, Lodsformand *M. N. Iversen*, Dbm., Esbjerg, har fra Nytaar taget sin Afsked af Lodsvæsenets Tjeneste. Iversen er født paa Fanø, og i 15 Aars Alderen kom han ud at sejle med Fanø Skibe. 1887 tog han Styrmandseksamen i Rindby og sejlede derefter i 6 Aar med

engelske Damp- og Sejlskibe, indtil han i 1887 blev antaget som Aspirant og mænstrede som Matros til Lodsvæsenets Tjeneste. 1890 blev Iversen ansat som Lods og 4 Aar efter Fører af Lodskutteren. 1920 afløste han som Formand Lodsoldermann Ibsen, og 1923 blev han Formand for »Dansk Lodsforening. 1905 fik Iversen Medaljen for Druknedes Redning for Medvirken ved Redning af to af Besætningen fra en norsk Damper.

1923 blev han Dannebrogsmænd.

Iversen forbliver boende i Esbjerg, hvor han er Medlem af Søretten.

Bolshevikdrift af Skibe.

Det vakte Munterhed i Norge i sin Tid, da Sovjetskibet »Tavarisch«, som var paa Vej fra Lysekil til Syd-Amerika, pludselig dukkede op i — Vardø! Det hævdedes den Gang, at hverken Kaptajn eller Styrmand havde noget at sige om Bord — »Skibsraadet« bestemte Kursen!

Nu rapporteres det, at Skuden omsider er naaet frem til Rosaria. Men Rejsen har varet 371 Dage. Lasten har en Værdi af 2,200 Pund, Omkostninger alene løber op til det tidobbelte.

Ophævet Generalagentur.

Med Udgangen af Aaret 1926 ophørte *Bergens Brandforsikringselskab* med Tegning af direkte Forsikringer udenfor Norge, og det af Firmaet siden 1872 ledede Generalagentur for dette Selskab ophæves derfor den 31. December 1926.

Firmaets Brandforsikringsafdeling vil imidlertid fortsætte sin Virksomhed uafhængig af dette Forhold, idet Generalagenturet i Brandforsikring for Forsäkringsaktiebolaget »Atlantica« i Göteborg er overdraget Grosserer *F. Gammeltoft*.

De i Bergens Brandforsikringselskab løbende Forsikringer forbliver ufoandret i dette Selskab til Policens Udlob, hvorefter Firmaet vil afdække Forsikringerne i »Atlantica«.

SKIBS,
PROVIANTERINGS,
HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amalgade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schous. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forhryningsagent).

Oplægningerne i Provinshavnene.

Ved Nytaarstid var der i Marstal Havn oplagt i alt 40 Skibe paa ca. 10,000 Tons Dødvægt. Af disse er 3 Dampskibe, 1 4m. Skonnert, 1 3m. Motorskonnert, 2 Barkentinere, 4 3m. Skonnerter, 1 Bramsejlskonnert, 1 Topsejlskonnert, 4 Fore-and aft-Skonnerter, 12 Skonnerter (Størrelse 75-150 Tons d.w.) med Hjælpemotorer og Resten mindre Motorsejlere og Sejl-skibe.

I andre Havne findes følgende oplagte Marstalskibe: Dpsk. »Emanuel« (ca. 1,800 d.w.) oplagt i Randers, M.Sk. »Fulton« (ca. 180 d.w.) oplagt i Svendborg og 3m. Sk. »Emanuel« (450 d.w.) oplagt i Landskrona. Med disse iberegnet er der ialt af marstalske Skibe oplagt 43 med en samlet Tonnage af omkring 12,500 Tons d.w. Endnu er der dog 60-65 Skibe, hjemmehørende i Marstal, i Fart, heraf er dog 3-4 Stykker paa Vej hjem.

Sejladser paa Quebec.

Den canadiske Regering har anvendt 30 Millioner Dollars paa Forbedring af Sejløbet i St. Lawrence-Floden og paa Anlæg af en ny Kanal paa 10 eng. Mil Sydøst for Quebec. Kanalen vil blive aabnet for Skibsstart den 1. Juni, og det vil derefter blive muligt for store Dampere med et Dybtgaende af over 30 Fod at gaa ind til Quebec.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18. Januar 1927.

London	18,21	Madrid	61,00
New York	375,50	Amsterdam	150,35
Berlin	89,10	Stockholm	100,25
Paris	15,10	Oslo	96,00
Antwerpen	10,48	Helsingfors	9,47
Zürich	72,45	Prag	11,15
Rom	16,25	Wien	53,10

EMILE ROBINS LEGAT

Af Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Portion, stor 400 Kr., kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1926 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af Marts Maaned 1927.

POSITIONSLISTE PR. 17. JANUAR 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. London 11.1.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Petersen, afg. Lambton Drop 14.1.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 12.1. til Suez.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Algiers 14.1.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Algier 11.1. til Alexandria.
s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Valencia 15.1.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Bluefeds 17.12.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Nørre Sundby 16.1. til Oslo.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Houston 1.1. til Fruit (Island).
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Moji 17.1.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Madeira 14.1. til Kbh.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Santos 14.1. til Kbh.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Oslo 17.1.
m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Göteborg 14.1.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Kbh. 15.1.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Victoria B.C. 7.1.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Madeira 14.1.
s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Galveston 8.1.
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Melbourne 2.1.
m.s. *Avance*, Hansen, afg. Kbh. 17.1. til Rotterdam.
s.s. *Azél*, Kanstrup, pass. Gibraltar 14.1. p. R. t. Aberdeen.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nicolaisen, i Kbh.-Mariager og Kbh.-Nakskov Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Newport Mon 15.1. til Vestafrika.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Barry Dock 13.1.
s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. Brunsbüttel 16.1. p. R. t. Ghent.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Hull 15.1.
s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Melbourne 3.1.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 12.1.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Odense 17.1.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Kbh. 15.1.
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Buenos Aires 14.1.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, pass. Key West 13.1.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Dunston 11.1.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. West Hartlepool 11.1.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Antwerpen 16.1. til Tanger.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Cardiff 15.1. til Genua.
s.s. *Børglum*, Jensen, afg. Smyrna 14.1.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, oplagt.—
m.s. *California*, Wenck, afg. Rotterdam 13.1. til Buenos Aires.
s.s. *Charkow*, Petersen, afg. Tunis 10.1. til Themsen.
m.s. *Chile*, Mouritzen, pass. Azorerne 10.1. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Dover 17.1.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Jaffa 16.1.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Aalborg 17.1.
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Neapel 17.1.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Rt.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Königsberg 12.1.
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Arzew 14.1.
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Workworth 15.1.
s.s. *Dania*, afg. Boston 15.1. til Philadelphia.

m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Singapore 14.1. til Hongkong.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Swansea 5.1.
s.s. *Diana*, Tramp, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbh. 16.1.
s.s. *Dronning Maud*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Antwerpen 17.1. til Ceuta.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Kbh. 9.1.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Lissabon 8.1. til Dakar.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Bougie 15.1.
s.s. *Elsborg*, Sønnichsen, pass. Kbh. 17.1.
s.s. *Energi*, Jensen, ank. Marstal 15.1. Lagt op.
s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Barcelona 18.1. til Taragona.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, pass. Kieler Kanal 14.1. paa Rejse til Newport Mon.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Villa Real 13.1.
s.s. *Estonia*, Poulsen, afg. New York 11.1. til Hamburg.
s.s. *Expres*, Bager, i Kbh.-Randers Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbh.-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Galle 10.1. paa Rejse til Suez.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Danzig 13.1.
s.s. *Ficaria*, oplagt.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbh.-sønderjydske Pladser.
m.s. *Fiona*, Dahl, ank. Bangkok 2.1.
s.s. *Flora*, Rindby i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Kbh. 14.1. til Bristol Kanalen.
s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Antwerpen 16.1.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Isabela de Sagna 15.1.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbh. 19.12.
s.s. *Frederiksberg*, Andersen, ank. Tunis 16.1.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Baltimore 8.1. til Bremen.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Bovaltstrand 1.1. til Havana.
s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Tonny Charnt 13.1.

H

s.s. *Hafnia*, lossen i Fredericia.
s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Danzig 15.1. til Riga.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Sunderland 11.1.
s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Huelva 13.1.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Durban 24.12.
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Manchester 11.1.
s.s. *Harald*, Christensen, ank. Tunis 9.1.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Kbh. 7.1. til New York.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Thorshavn 13.1.
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Kbh. 18.1.
s.s. *Hjelm*, i Dok i Kbh. siden 11.1.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Danzig 17.1. til Kbh.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Nørre Sundby 16.1.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Ibiza 8.1. til Aalesund.
s.s. *Irene Maria*, Ståbel, ank. Lisbon 7.1.
s.s. *Island*, Frandsen, henligger i Kbh.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. St. John N.B. 6.1. til Kbh.

LISSABON

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

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

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

GENOA

LISSABON

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat
ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL
Etableret 1916

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

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

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 LØFTE · EVNE

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

En » » » » 511 » » » 20,000 »

En » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:
R. A. ROBBERT, Amaliegade 29 A, København, K.

ROTTERDAM

GHENT

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Frølastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO · Codes: Scotts, Watkins, Bentley's.

**JOHN P. BEST & CO.
GHENT**

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KØNIGSBERG

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegira« · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

DANZIG

IVERS & ARLT

REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGTNING

Königsberg & Pillau

Telegramadresse: IVERSA

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

STETTIN

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

HAMBURG

GUSTAV METZLERSKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER
STETTIN & SWINEMÜNDETelegram-Adresse:
METZLERAgent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,
Helsingfors · Neptun, Bremen.**HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL**

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

KIEL

KØBENHAVN

**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.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Cardiff 11.1.
 m.s. *Java*, Topp, afg. Shanghai 16.1. til Moji.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. St. John N.B. 10.1.
 s.s. *Jolantha*, Nielsen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Bona 15.1.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Gloucester 15.1.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Norfolk 5.1.
 m.s. *Jutlandia*, Heindorn, afg. Colombo 11.1. til Penang.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, afg. Kbh. 16.1. til Esbjerg.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Kbh. 15.1.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Garston 13.1.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Yarmouth 12.1. til Murmansk.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Susa 15.1.
 s.s. *Kentucky*, Karstensen, ank. New Orleans 14.1.
 s.s. *Kina*, Bronér afg. Bona 16.1.
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Larsen, pass. Hook of Holland 16.-17.1. paa Rejse til Esbjerg.
 s.s. *Knud*, Nielsen, i Dok i Fr.havn siden 17.1.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Cape Wrath 25.12.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Thevenard 14.1.

L

s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Antwerpen 18.11.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Milas 14.1.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart Kbh.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. Danzig 10.1.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Kolding 16.1.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, i Dok i Nakskov siden 15.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. La Rochelle 14.1. til Havre.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Boston 14.1. til Norfolk Va.
 s.s. *Maja*, Tvergaard, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Tsingtan 16.1. til Shanghai.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Nyborg 14.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Rufisque 17.1.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Kbh. 8.1.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Gdynia 17.1.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Buenos Aires 14.1.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Rockall 3.1. p. R. t. New York.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Swansea 15.1.
 s.s. *Minsk*, Ankersen, ank. Genua 16.1.
 s.s. *Møen*, Fjeldborg, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Nakskov 12.1.
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Suez 15.1.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. New York 12.1.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Kaolack 15.1.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Sfax 14.1.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Kbh. 12.1.
 s.s. *Orion*, Olsen, Timecharter i Amerika.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 17.1. til Kbh.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Aarhus 9.1.
 m.s. *Panama*, Hjernum, ank. Kbh. 15.1.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Victoria B.C. 4.1.
 m.s. *Parkeston*, Ulv, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Habana 6.1.
 m.s. *Peru*, Borch, pass. Cape Verde 11.1. p. R. t. Cape Town.
 s.s. *Phoenix*, i Rute fart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Newport Mon 14.1. til Lissabon.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Aarhus 16.1.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Perth W.A. 5.1.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Drammen 16.1.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. London 17.1.
 s.s. *Rosenborg*, Lund, ank. Horsens 12.1.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Jørgensen, ank. Kbh. 17.1.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. New York 9.1. til Nyborg.
 s.s. *Scotia*, laster i Danzig.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Kbh. 17.1. til Danzig.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Ushant 15.1. p. R. t. Port Said.
 m.s. *Siam*, Hansen, pass. Kap det gode Haab 6.1. paa Rejse til Brisbane.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 16.1. til Aalborg.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Nice 13.1.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Aalborg 16.1.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Malaga 14.1.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Gibraltar 12.1.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbh. 16.1. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Wendt, pass. Gibraltar 13.1.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Dakar 9.1.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Eastbourne 8.1.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Baltimore 13.1.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Danzig 13.1.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Kbh. 31.12. til St. John N.B.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 17.1. til Swansea.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Susa 15.1. til Aberdeen.
 s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. Aberdeen 16.1.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Bona 13.1.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Pernambuco 6.1.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbh. 15.1.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Manchester 10.1.
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Olympia/Wash. 7.1.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. New Orleans 9.1. til Aalborg.
 s.s. *Thyra (D.F.D.S.)*, Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 15.1. til Bordeaux.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Leixoes 16.1. til Kbh.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Seattle 15.1.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Port Elisabeth 15.1.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Catania 13.1.
 s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Genua 13.1.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Kbh. 16.1. til Dunkirk.
 s.s. *United States*, Voldborg, i Dok i Kbh. siden 15.1.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Montevideo 8.1.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 15.1. til Harburg.
 s.s. *Vendia*, afg. Boston 17.1. til Limfjorden.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Algier 10.1.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Kbh. 17.1.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. La Gaira, Venezuela 15.1.
 s.s. *Victoria*, afg. Esbjerg 17.1. til Hartlepool.
 s.s. *Vidar*, Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 7.1. til Guanupe Islands.
 s.s. *Virginia (D.F.D.S.)*, Jørgensen, afg. New York 31.1. til Kbh.
 m.s. *Virginia (Ø.K.)*, Andersen, ank. Kbh. 13.1.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 13.1.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, afg. Hamburg 15.1. til Malta.
 s.s. *Yrsa (D.F.D.S.)*, Petersen, i Kbh.-Aarhus-Hamburg Ruten

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Rufisque 11.1.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Casablanca 15.1.

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 29 A · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONE

Frihavnens**Skibsprovianteringsforretning**

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN

TELEFONER: CENTRAL 1332 & PALÆ 967 Y

ESBJERG MASKINFABRIKJERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KØBBERARBEJDE UDFØRES**IVER C. WEILBACH & CO**

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

Agent for:

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

KØBENHAVN B

KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**J. A. FINZI & YOUNG**8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3

TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresse: 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.

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

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

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

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

Telefoner {Grimsby No. 621
{Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

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

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1859 **ODENSE** Statetelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

*

KONTOR I KØBENHAVN:
KONGENS NYTORV 8

*

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

*

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

AADNESEN & DAHL LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF

*

SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER

*

**BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN**

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

AE

Tæres ikke

SUPER-NICKEL

KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE

FORAARSAGET AF

TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGBLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE

KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

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

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

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

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

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksættes i Selakabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dook Afgifter, hvis de læster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 20 A, KØBENHAVN

STEGMANN

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

STEVEDOR-KOMPAGNIET

AKTIESELSKAB

Esbjerg

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

SØREN ANDERSEN

STEVEDORE

HORSENS

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE
Randers

Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“

Stiftet 1899
Aktiekapital 20 Millioner Krøner.

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

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

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: »ASSOCIATION»

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Kolvisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.: »Mittlers
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	»Mannolat
do.	Karslia Stevedoring Co. O.Y.	»Karelia
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	»Scha
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	»Mittlers
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	»Sandholm
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	»Blomberg
Kotka	Björklund & Co. A.B.	»Edbjörklunde
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	»Association
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edbjörklunde
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	»Edbjörklunde
Ekenäs	Ekenäs Stevedoring O.Y.	»Edbjörklunde
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	»Edbjörklunde
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	»Newstevedoring
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	»Exports
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	»Wass
Riifä & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	»Wahlroos
Kristinestad	Lindqvist & Co.	»Lindqvist
Kaskö	Lindqvist & Co.	»Lindqvist
Wasa	A.B. Victor Ek O.Y.	»Victorek
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	»Merivälitys
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Association
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	»Prompts
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing
do. do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speeds
Möllersvik	Stuvarebolaget	»Prompts
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speeds
Himango	Stuvarebolaget	»Prompts
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	»Stowing
do.	Himango-Yxpilä Skeppsstuveri.	»Speeds
Brahestad	The Association Stevedores.	»Despatches
do.	F. Thompson	»Thompson
Uleåborg	Stuvarebolaget	»Prompts
Haukipudas	Stuvarebolaget	»Prompts
Kemi	S. R. Bygglin.	»Bygglin
do.	Stuvarebolaget	»Prompts
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	»Stevedoringes

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 5

FREDAG · 28. JANUAR 1927

34 · AARG

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

DET TVEÆGGEDE SVÆRD IGEN

I sidste Nummer kom vi paa denne Plads ind paa det tveæggede Eksportkredit-Spørgsmaal og paaviste, hvorledes dansk Skibsfarts værste Konkurrenter, de norske Redere, fik deres Skibe byggede henede og opnaaede som Følge af vor Eksportkreditpolitik langt lempeligere Betalingsvilkaar end vore egne Redere, som paa Grund af vore fortvivlede Penge- og Bankforhold overhovedet ikke kan opnaa Kreditter herhjemme, men maa betale deres Nybygninger kontant eller med Laan opnaaet i Udlandet — og udenlandske Penge er som Regel dyre. Vi kom til den Konklusion, efter vor Mening naturlige Konklusion, at vederhæftige danske Redere i det mindste maatte have samme gunstige Betalingsvilkaar som deres værste udenlandske Konkurrenter, og vi foreslog derfor at tage Spørgsmaalet om en Skibsbygnings-Hypotekbank op til fornyet Drøftelse.

Mange af Skibsfartens Mænd deler vor Anskuelse. Andre ser ikke Øje til Øje med os i vor Konklusion og hævder, at man bør i det hele taget ikke give »Eksportkredit, hverken til udenlandske eller danske Redere, fordi Verdenstonnagen er stor nok i Forvejen, og det er vanskeligt nok for de nuværende danske Skibe at bjerge Føden. Allerede i vort sidste Nummer understregede vi, at Verdenstonnagen er for stor i Øjeblikket — ikke mindre end 16½ Million Tons mere end i 1914, og dette Tal er endda misvisende, fordi den i Dag eksisterende Tonnage har en betydelig Forøgelse i speed sammenlignet med den Verdenshandelsflaade, der eksisterede i 1914. Men fordi Verdenstonnagen er for stor (vel og mærke under »normale« Forhold, for den slog jo ikke helt til for nogle Maaneder siden under den »unormale« Kulsituation, og vil antagelig heller ikke være stor nok til at udfylde de Tonnagekrav, som en Udvikling af den forhaandenværende kinesiske Situation maa medføre, kan danske Redere da ophøre med at forny den danske Handelsflaade? Vi mener nej, fordi Udviklingen har vist, at alle vore Konkurrenter fornyer deres Flaade. Noget andet var det, om man internationalt kunde enes om at standse Nybygninger. Men det har vist sig ugørligt. Alle Veje har forgæves været prøvet. Og saa kan Danmark selvfølgelig ikke lade sig distancere af alle andre Nationer. Hvordan skulde vi tage Konkurrencen op paa det internationale Marked med en forældet Flaade og højere Lønninger end noget andet Land?

Den, der skriver disse Linjer, har andetsteds peget paa den internationale Fare, som disse Eksportkreditter frembyder. Naar hele Verden producerer for meget — ikke alene af Skibe — og alle Lande vil forøge deres Eksport paa naturlig eller unaturlig Maade, maa Resultatet før eller senere blive en ny Verdenskrig. Og den kommer naturligvis hurtigere, hvis alle Lande bruger Eksportkredit til at forøge deres Eksport. Men det forandrer ikke den Kendsgerning, at med vore nuværende fortvivlede Arbejdsløshedstilstande og svigtende Bankkreditter, maa Staten yde den levedygtige Del af vore industrielle Eksportvirk-

somheder — og blandt dem vore dygtige Skibsværfter — de nødvendige Kassekreditter. De Herrer Stormagter maa dér gøre Begyndelsen. Vi vilde gaa økonomisk til Grunde, hvis vi paa det Omraade forsøgte at angive Tonen.

Alene af Hensyn til de arbejdsløses mægtige Hær vilde Staten have vanskeligt ved at stille sig i Vejen for et Arrangement, der muliggør det for vore Værfter at holde Gryden i Kog. Noget andet er, som jo ogsaa var Udgangspunktet for vor Artikel sidste Uge, at disse mægtige Summer ikke burde stilles til Disposition for vor Skibsfarts skrappeste Konkurrenter — vi tænker her paa de norske Redere — men for større danske Rederier, der er finansielt betryggende, og som nu maa skaffe sig for dyre Penge udefra, for at de kan afløse deres ældre Tonnage med nye og moderne Skibe. Derigennem vilde dog opnaas, at man ikke alene støtter de danske Skibsværfter og skaffer Arbejde til danske Skibsværftsarbejdere, men ogsaa til danske Skibsofficerer og Besætninger. Og samtidig vilde Danmark faa en tip top moderne Handelsflaade, der kan tage Konkurrencen op med andre Landes Skibe og derigennem skaffe større »usynlige Indtægter« til Landet.

DAMPER VERSUS MOTORSKIB

Motorskibets sejrige Fremgang, saa overvældende belyst af de fra *Lloyd's Register* i vore sidste Numre offentliggjorte Tal, har ganske naturligt Verden over indstillet mange eminente Hjerner paa at udfinde en ny økonomisk Basis, der kan give Dampskibet en Overlegenhed eller i alt Fald en lige Chance i den svære og voldsomme Konkurrence. Store Teknikere og mange af Skibsfartens praktiske Mænd hævder jo iøvrigt, at Dampskibet paa de korte Ruter svarer sig bedre end Motorskibet — i alt Fald er Forskellen i Driftens Kostbarhed ikke større, end at selv relativt beskedne Drifts-Besparelser indenfor et af disse Systemer kan faa Fordels-Pendulet til at svinge snart til den ene snart til den anden Side.

Det er af stor Betydning for alle, at de to konkurrerende Systemer saa at sige bruger hinanden som Slibestene. Sundt Fremskridt kræver konstant Udvikling. Det gælder ikke alene for unge Hjerter, men for hele Samfundet, at Stilstand er Døden. Vi hilser derfor med Glæde den overraskende Nyhed, at et stort tysk Værft, Joh. C. Tecklenborg i Bremerhafen, som skildret andetsteds i dette Blad, ikke alene i Teori men ogsaa i Praksis har — ved Anvendelsen af Bauer-Wach Lavtryks-Turbinen, som kan indbygges ogsaa i ældre Dampskibe — opnaaet godt og vel 20 pCt. Kulbesparelse eller en dertil korresponderende Fartforøgelse. En Tekniker har udregnet, at nævnte Lavtryks-Turbines Indførelse i Danmark vilde svare til et Mindreforbrug af Kul paa 120,000 Tons, svarende til en Driftsbesparelse af flere Millioner Kroner.

En anden Opfindelse, hvorpaa den norske Maskinmester *Einar Moss* i disse Dage har udtaget Verdenspatenter, er, hvis den holder Stik, et Skridt i

samme Retning. Moss's Opfindelse er saa enkel og ligetil som Columbus's Æg. Den er simpelthen Anbringelsen paa en ganske bestemt Maade af et Regulerings-spjæld i Sodkassen. Derved opnaas, at der ved Lufttilførslen i Fyrgangen opstaar en effektiv Blanding af Gas og Luft med bedre Gasforbrænding og derved en Formindskelse af Kulforbruget. Efter hvad de norske Blade erfarer, er denne Opfindelse installeret i 14 Dampere, og Resultaterne siges at være imponerende, ikke mindre end circa 17 Procent Kulbesparelse.

I den hidsige Væddekamp mellem Dampskib og Motorskib eller maaske rettere mellem de nyeste Konstruktioner af Dampturbinen og det sidste Skrig i Dieselmotoren er det selvfølgelig uundgaaeligt, at mange hasarderede Paastande fremsættes og maaske ikke altid i lige god Tro. Med Rette føler saaledes Direktør H. H. Blache, Burmeister & Wain's tekniske Leder, sig brøsthøden over Angreb, som under Titlen *The Large Marine Oil Engine: Has It Overstepped itself?* fornylig fremkom i det ansete Tidsskrift *The Marine Engineer and Motorship Builder*. Angrebet er anonymt, og Direktør Blache betvivler tilsyneladende, at Forfatteren af det er, hvad han foregiver at være, nemlig en velkendt Dieselmotor Konstruktør. Hr. Blache slutter sine Kommentarer til Angrebet med en direkte Udfordring til Dampturbinens Mænd. Damp turbine-Konstruktøren, siger Hr. Blache, har hidtil betragtet de store Passagerbaade som sit Domæne, og nu finder han pludselig sin Stilling truet paa et Punkt, hvor han tidligere var fri for Konkurrence. »Gripsholm«, »Asturias«, »Carnarvon Castle«, »Accra«, »Alcantara« og »Saturnia« betyder alle Angreb paa hans bedste Virksomhedsomraade. For at imødegaa dette Angreb, indfører han høj Overhedning, højt Damptryk, høj forudgaaende Ophedning af Forbrændingsluften samt udviklede Vandrørskedler af Destroyer-Typen; og det er ejendommeligt, at skønt det ovennævnte er blevet benyttet i en Aarrække ved stationære Turbineanlæg, og skønt Overhedning har været kendt og dens økonomiske Værdi er fuldt gennemprøvet, er den kun i ringe Grad bleven anvendt i store Passagerbaade. Men som Redaktøren af *The Marine Engineer and Motorship Builder* bemærker i sin Artikel om Turbine Damperen »King George V« i samme Nummer: »Forholdene paa Land og paa Søen er paa ingen Maade parallelle«. Jeg tror ogsaa, at dette maa være Grunden til, at disse fra stationære Turbinemaskiner vel kendte Metoder til Forøgelse af Arbejds-Økonomien ikke allerede er blevet overført til de store Passagerbaade med deres enorme Hestekraft, hvor Økonomi er af saa stor Betydning.

De forskellige Foredrag holdt af Folk interesserede i Turbinespørgsmaalet har hidtil ikke tydeligt forklaret, hvilke Forbedringer det er, som har gjort det muligt at anvende de fra de stationære Turbinemaskiner kendte Metoder i store Passagerbaade. Skulde Damp turbine-Konstruktørerne, slutter Direktør Blache, virkelig have holdt dette tilbage, har Diesel-Motor Konstruktørerne i Sandhed gjort Samfundet i det Hele en stor Tjeneste ved at tvinge dem til at fremlægge deres Planer til Anvendelsen af disse Metoder i store Skibe og paa den Maade forbedre deres Økonomi, saaledes at en stor aarlig Besparelse kan gennemføres.

DEN NYE POLSKE HANDELSFLAADE

Forleden hejstes i Gdynias Havn højtideligt det polske Flag paa fem nye polske Handelsskibe. Ved Højtideligheden holdt Handelsminister *Kwiatkowski* en Tale, hvori han erklærede, at det forløbne Aar havde været præget af intensivt Arbejde, hvorved det var lykkedes Polen at faa sit Budget i Orden og forbedre den økonomiske Situation. Han fremhævede, at

Dagen var en Mærkepæl i Polens Bestræbelser for at skabe sig en Skibsfart. Han nærede ingen Tvivl om, at polsk Pommerns Samhørighed med Polen, der er en Garanti for Udviklingen af denne Skibsfart, aldrig nogensinde vilde ophøre. Formanden for Deputeret-kamrets Søfartsudvalg, *Raluska*, pegede paa den Opblomstring, der var foregaaet i polsk Pommern, efter at dette var blevet forenet med Polen, Gdynia, der tidligere kun havde været en almindelig Fiskerby, var nu en Havneby.

Den polske Regering har hos Værftet i Danzig — »The International Shipbuilding and Engineering Company Ltd.« — det tidligere »Kaiserliche Werft« bestilt to Passagerdampere til hver ca. 750 Passagerer. De skal nærmest anvendes i Kysttrafikken Danzig-Zoppot Hela.



FRAGTRATETALLET FOR DECEMBER 1926

Der har endelig paany gennem hele December Maaned foreligget Noteringer for de Ruter i Storbritanniens Kuludførsel (ialt 8), som indtil Kulstrejrens Begyndelse var med i Indeksopgørelsen, men som i Maanederne Maj-November har været erstattet af forskellige andre Ruter; til Gengæld er nogle af de nye Ruter udgaaet paa Grund af Trafikens Ophør; ogsaa Noteringen for østersøiske Trælastfragter blev delvis indstillet i December. Genoptagelsen af de britiske Kulrater har ikke fremkaldt nævneværdig Forskydning i Resultatet af Indeksberegningen, idet Gennemsnittet for de 8 Ruter var 136.7.

	1925	1926
Januar—Marts 1925 gsntl.....	100.0	
Januar	102.1	103.1
Februar	99.2	102.5
Marts	98.8	100.6
April	95.4	98.2
Maj	92.8	98.0
Juni	93.6	97.2
Juli	94.8	104.4
August	94.5	112.8
September	95.6	129.8
Oktober	101.2	159.5
November	104.5	159.0
December	105.9	136.1

I samtlige Ruter i Fragtrateopgørelsen var Noteringen i December lavere ved Udgangen end ved Begyndelsen af Maaneden, og ved alle de Ruter, hvor der var Notering baade for November og December, var December-Gennemsnittet det laveste undtagen i een Rute: Kornudførselen fra Australien til Storbritannien, hvor en Fragtstigning omkring 1. December frembragte en lille Opgang i Maanedsgennemsnittet, til Trods for den efterfølgende Nedgang i Maanedens Løb. Det samlede Fragtratetal gik ned med ca. 15 pCt. (fra 159.0 til 136.1), og en noget lignende Tilbagegang findes ved en Række af de enkelte Rater. En særlig stærk Nedgang var der i den udgaaende Fart fra Middelhavet: Transport af Frugt fra Spanien, af Fosfat fra Nordafrika og af Korn fra Donaulandene. — I samlet Gennemsnit var Fragterne i December 36 pCt. højere end for henimod to Aar siden (Gennemsnit af Januar Kvartal 1925); men ved Maanedens Udgang laa Niveauet adskilligt under Maanedsgennemsnittet, saa at Aaret 1927 begyndte med Fragter paa en lavere Basis end den nævnte.

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

Det er en i Søfartskredse velkendt Sag, at Amerika skylder Verdenskrigen og de deraf affødte Forhold sin nuværende store Handelsflaade, og det er lige saa velkendt, at netop Tilstedeværelsen af denne store Flaade i høj Grad har været medvirkende til at fremkalde det eksisterende Tonnageoverskud, som har haft saa uheldige Følger for Verdensfragtmarkedet.

I Tidernes Morgen, d. v. s. ved sidste Aarhundredes Begyndelse, ejede De forenede Stater en ret stor og iøvrigt fortrinlig Handelsflaade, og de amerikanske Sejlpaketter konkurrerede med Fordel med de engelske Klipperskibe paa det nordlige Atlanterhav; omtrent samtidig med Borgerkrigen i 1861-65 syntes det imidlertid, som om Stagnationen indtraadte, og gradvis forsvandt det amerikanske Flag fra Verdenshavene. Aarsagerne hertil vil det være vanskeligt med Bestemthed at paavise, men det syntes, som om Overgangen fra Træ til Jern ved Skibsbygningen voldte større Vanskelighed i Amerika end andre Steder, selv om den dybeste Aarsag vel snarere er at søge i, at Amerika med sine mægtige indre naturlige Rigdomme saa større Fordele ved at hellige sig sin Industri, og at Interessen for Søfarten — hvis Kaar altid har været vekslende — dermed svandt hen.

Endnu i 1892 var De forenede Staters Sejlskibsflaade næsten tre Gange saa stor som Dampskibsflaaden, i 1904 var Sejl- og Dampskibsflaade lige store, og først derefter vinder Dampskibsflaaden frem paa Bekostning af Sejlskibene. I 1914, ved Verdenskrigens Udbrud, talte den amerikanske søgaaende Flaade (Tonnagen paa Søerne undtaget) 2,970,000 Brutto Register Tons og androg saaledes kun godt 6 pCt. af den samlede Verdenstonnage. Straks ved Verdenskrigens Udbrud ændredes forskellige amerikanske Lovparagraffer, der tidligere havde vanskeliggjort Indregistreringen af i Udlandet bygget Tonnage i det amerikanske Register, og disse Forhold, i Forbindelse med de som en Følge af Krigen skabte større Udbyttmuligheder, bevirkede, at den amerikanske Handelsflaade i 1916 var vokset til 3,790,000 Brutto Register Tons. Amerikas Indtræden i Verdenskrigen i 1917 og den deraf følgende Beslaglæggelse af de i amerikanske Havne oplagte tyske Dampskibe, gav Stødet til Handelsflaadens mægtige Vækst. Alle vil erindre den Hurtighed, hvormed det ene Skibsværft efter det andet skød op indenfor Staterne, og hvorledes Skibene sattes i Vandet, til Tider knapt 30 Dage efter at Kølens første Plader var lagt. I det første Fredsaar, 1919, talte den amerikanske Handelsflaade da ogsaa 10,782,000 Brutto Register Tons, og derefter fulgte Udviklingen som følger:

	Br. Reg. Tons
1920.....	13,790,000
1921.....	14,697,000
1922.....	14,739,000
1923.....	14,597,000
1924.....	13,531,000
1925.....	12,949,000
1926.....	12,365,000

Selvom der saaledes siden 1922 har fundet en ikke uvæsentlig Nedgang Sted, andrager den amerikanske Handelsflaade (Tonnagen paa Søerne stadig undtaget) dog næsten 20 pCt. af Verdenstonnagen. Væksten af den amerikanske Flaade fra 1914 til Dato udgør næsten 10 Millioner Br. Reg. Tons, og repræsenterer saaledes de to Trediedele af hele Verdenstonnagens Forøgelse i samme Tidsrum!

Statsdrift i udstrakt Grad.

Indenfor den amerikanske Handelsflaade ejes den største Del, eller i alle Fald henimod Halvdelen, af U.S. Shipping Board, som igen lader de daglige Forretninger eller Administrationen af Tonnagen foretage af »The Emergency Fleet Corporation«. U.S. Shipping Board maa saaledes betragtes som Verdens største Reder, og selv efter de Fradrag, som blev foretaget i det sidste Fiskalaar, talte dets Flaade ved Midten af 1926 næsten 900 Skibe paa henvend 7 Millioner Tons Dødvægt. Den allerstørste Part af disse Skibe er bygget efter 1918-1919, og selv om en Del af dem utvivlsomt, dels som Følge af den Hurtighed, hvorunder Bygningen foregik, dels som Følge af de langvarige Oplægninger, er af tvivlsom Værdi og Nytte, saa bliver der dog saa mange tilbage, at det ikke kan undgaas, at deres Tilstedeværelse virker i høj Grad trykkende paa Verdensmarkedet og foraarsager Aandedrætsbesværligheder for den privatejede Tonnage Verden over.

Administrationen af Shipping Board har ikke været noget billigt Foretagende. I sit nylige Budskab til Kongressen oplyste Præsident Coolidge, at i Perioden 1921-1926 havde Driften af de i Fart værende Skibe tilhørende U.S. Shipping Board, og Oplægningen af de øvrige Skibe, kostet Statskassen netto over 238 Millioner Dollars eller henvend en Milliard Kroner i direkte Tab. I dette Beløb er saa endda ikke medregnet Beløb for Forrentning af den anvendte Kapital, endsige Afskrivning paa Skibenes Kapitalværdier. Den største Del af det ovennævnte Tab skriver sig fra Periodens første Aar, idet Tabene siden har været i Aftagende og for Aaret 1925-1926 endda paa Papiret kun androg circa 14 Millioner Dollars; Hensyn maa dog her tages til, at Tabene, saavidt det kan ses, for en Del er blevet formindsket ved det tiltagende Salg af Shipping Boards Aktiver, idet Provenuerne er indgaaet paa Kreditsiden.

Medens det vistnok maa siges, at der ikke i Amerika i Almindelighed hersker nogen særlig Interesse for en statsejet Handelsflaade, har Shipping Board dog i den sidste Tid til Kongressen indleveret adskillige Forslag, som gaar i Retning af en Udvidelse af Shipping Boards Aktivitet. Eksempelvis skal nævnes et af Forslagene, som gaar ud paa Bygningen af to 30,000 Tons 20 Knobs Passagerskibe til Ruten New York-Europa. I Forvejen ejer Shipping Board 12 store Passagerskibe, og i Betragtning af at den i Passagerfarten paa New York for Tiden beskæftigede Tonnage allerede nu synes altfor stor, og sammenholdt med, at det amerikanske Indvandningskvota tilsyneladende staar overfor en Nedskæring, er det, i alle Fald for udenforstaaende, vanskeligt at faa Øjnene op for Nødvendigheden af Bygningen af endnu flere Passagerskibe. Efter alt, hvad der foreligger, synes de forskellige Forslag da heller ikke at møde nogen særlig Interesse indenfor Kongressen, hvor man for Tiden iøvrigt har beskæftiget sig med de Postbefordringsgodtgørelser, der som en Art Subvention er givet til adskillige amerikanske Dampskibslinier, og som efter europæiske Forhold løber op i svimlende Summer.

Vil Forholdene blive ændrede?

Det er Mening, at U.S. Shipping Board i Løbet af Januar skal fremkomme med positive Forslag med Hensyn til den fremtidige Drift af og Disposition over den amerikanske statsejede Handelsflaade, og disse Forslags Fremsættelse og Behandling i Kongressen maa imødeses med den største Interesse af alle Skibsfartskredse.

Navalis.

DE NORDISKE LANDES HANDELSFLAADER

Ifølge det norske Veritas's Skibsregister 1927 samt Skibe under Bygning pr. 1. Januar.

(Fortsat fra Nr. 3).

Finlands Handelsflaade.

Damp- og Motorfartøjer af Træ og Komposit under 200 brutto brutto i Indsøfart er ikke medregnet. For Staal- og Jernskibe samt for Sejlskibe er Grænsen 100 Tons brutto.

Ton	Dampskibe						Motorfartøjer						Sejlskibe						Total					
	Staal & Jern		Træ & Komposit		Tilsammen		M/S		M/Aux		Til-sammen		Staal & Jern		Træ		Til-sammen							
	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto				
	100 og under 500	113	20576	7	1981	120	22557	2	505	2	757	2	323	20	6443	26	8028	—	—	97	21684	97	21684	243
500 — 1000	18	13363	—	—	18	13363	2	1219	—	—	—	—	2	1515	4	2734	7	5887	10	6528	17	12415	39	28512
1000 — 2000	32	42531	—	—	32	42531	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	12995	1	1003	10	13998	42	56529
2000 — 3000	6	14189	—	—	6	14189	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	19176	—	—	8	19176	14	33365
3000 — 4000	5	17797	—	—	5	17797	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6246	—	—	—	—	7	24043
4000 — 5000	7	30592	—	—	7	30592	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	30592
Totalsum	181	139048	7	1981	188	141029	4	1724	2	757	2	323	22	7958	30	10762	26	44304	108	29215	134	73519	352	225310

Islands Handelsflaade.¹

Ton	Dampskibe						Total	
	Staal & Jern		Træ & Komposit		Tilsammen			
	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto	Antal	Ton brutto
	100 og under 500	53	15617	3	446	56	16063	56
500 — 1000	2	1524	—	—	2	1524	2	1524
1000 — 2000	3	4167	—	—	3	4167	3	4167
Totalsum	58	21308	3	446	61	21754	61	21754

BLINDE PASSAGERER

Det danske Konsulat i Newcastle on Tyne udtaler:

»Da der i den senere Tid har været et usædvanligt Antal »blinde« Passagerer ombord paa danske og andre Nationers Skibe, som er indkommen til Tyne, tillader jeg mig at fremhæve det hensigtsmæssige i, at danske Rederier gør deres Kaptajner og Styrmand opmærksom herpaa, for derigennem at skærpe Tilsynet, som burde forhindre, at saadanne kommer ombord.

Ifølge den engelske Lov paahviler alle Udgifter i Forbindelse med Stowaways Hjemsendelse til Moderlandet det Skib, som har bragt dem til Tynen, og foruden at volde Kaptajner og Konsulater en hel Del Ulejlighed, paalægger de Skibets Rederi Udlæg for ikke ubetydelige Summer.«

SIAMS HANDEL OG SØFART

Udenrigsomsætningen.

Den samlede Ind- og Udførselsværdi for hele Siam udgjorde, efter hvad den danske Legation i Bangkok meddeler, i det forløbne Finansaar fra 1. April 1925 til 31. Marts 1926 181.3 Mill. Ticaler og 245.7 Mill. Tcs., hvoraf langt den overvejende Del eller ca. 90 pCt. omsattes over Bangkok Havn (Ticalens Værdi i danske Kroner var den 1. Juni 1926 Kr. 1.65).

Forholdet mellem Eksporten og Importen over Bangkok Havn har i de sidste 3 Aar været saaledes (i Mill. Tcs.):

	Eksport	Import
1923—24.....	171.4	136.3
1924—25.....	165.9	153.0
1925—26.....	196.6	161.2

Handelsbalancen har saaledes i de nævnte Aar udvist et Eksportoverskud paa gennemsnitlig 27.81 Mill. Tcs.

Udførselen af de vigtigste Varegrupper over Bangkok Havn har i de 2 sidste Regnskabsaar udgjort følgende Værdier (i Mill. Tcs.):

SKIBE UNDER BYGNING 1. JANUAR 1927

(Fartøjer under 100 Tons brutto er ikke medregnet.) Hestekraften er for Dampskibe Indikatorhestekraften, for Motorfartøjer Bremsehestekraften.

	Norge			Sverige			Danmark		
	Antal	Omtrentlig Bruttotonnage	Omtrentlig Hestekraft	Antal	Omtrentlig Bruttotonnage	Omtrentlig Hestekraft	Antal	Omtrentlig Bruttotonnage	Omtrentlig Hestekraft
af Staal.....	7	2316	4750	6	8220	4690	4	5900	4800
- Træ.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilsammen...	7	2316	4750	6	8220	4690	4	5900	4800
Den 1. Juli 1926.....	13	3706	10149	8	2800	1650	3	1815	3200
Motorfartøjer:									
af Staal.....	—	—	—	8	36550	17930	11	42770	28480
af Træ.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tilsammen...	—	—	—	8	36550	17930	11	42770	28480
Den 1. Juli 1926.....	—	—	—	2	36134	16800	10	38175	29320
Sejlskibe:									
af Staal.....	1	650	—	—	—	—	—	—	—
Den 1. Juli 1926.....	1	650	—	—	—	—	—	—	—
Total...	8	2966	4750	14	44770	22620	15	48670	33280
Den 1. Juli 1926.....	14	4356	10149	10	38934	18450	13	39990	32520

	1924:25	1925-26
Ris.....	134.9	165.6
Teak.....	6.7	5.6
Andre Varer.....	16.0	18.6
Genudførsel.....	7.8	9.1
Mønt.....	0.6	0.6

Det ses heraf, at der som Helhed har været en meget betydelig Fremgang, hvoraf ca. 27 Mill. Tcs. hidrører fra Riseksporten. Denne er i 1925-26 foregaaet med 39.3 pCt. til Hongkong og Kinas Havne, med 33.8 pCt. til Singapore, 6.6 pCt. til hollandsk Indien og med 8.4 pCt. til Europa indbefattet Port Said og Alexandria, medens Resten fordeler sig paa Japan, Cuba og forskellige andre Lande.

Den samlede Riseksport beløb sig til 22,315,000 Piculs mod 18,727,000 Piculs i 1924-25 og Priserne, der ikke i Aarets Løb naaede sidste Aars højeste Noteringer, var gennemsnitlig for bedste hvide Ris Tcs. 9.42 pr. Picul og for Cargo Ris Tcs. 6.61 pr. Picul mod hhv. Tcs. 9.38 og Tcs. 6.74 i 1924-25.

Teakudførselen i 1925-26 udviste en Tilbagegang paa ca. 1 Mill. Tcs., idet den samlede Eksport op-

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 25. Januar 1927.

Frugtmarkedet er stadig »unsettled« og det bemærkes, at England ikke rigtig kan komme i Gang med Kuleeksporten. Det er meget vanskeligt at finde udgaaende Laster for alle de mange Baade, som er — eller bliver — ledige efter at have losset i U.K. eller Kontinentet. Det er aldrig heldigt med mange ballastgaaende Baade, specielt naar der ikke er flere Markeder at vælge imellem. La Plata har heldigvis kunnet tage et stort Kontingent af Tonnage i alle Positioner, indtil Juni, men kun for prompte Baade er der betalt Rater, som kan give lidt i Kassen. Nord-Amerika/Gulften og Cuba byder paa en Mangfoldighed af forskelligartede Laster, men kun Baade i den rette Position kan faa noget ud af det, og det er saa sin Sag at løbe ud i Ballast til Markeder, som i Forvejen er »well supplied«. Australien og andre Hovedmarkeder er langt fra vel repræsenteret med positive Laster. Australien er det store Haab, og For- og Bagindien har en stor Høst, som før eller senere skal udskibes, og vil kræve en stor Flaade fra nu af og mange Maaneder frem i Tiden.

Imidlertid er der Tonnage-Overflod, hvor man end vender sig, og saalænge den regelmæssige Eksport ikke

finder Sted, kan Frugtmarkedet ikke faa den Stimulans, som skal til.

Situationen i Kina er yderligere tilspidset, og kan udarte til hvad som helst. Hvorvidt Frugtmarkedet igen kan faa en Chance er umuligt at sige nu, men naar Skibsfarten ikke kan faa normale Udviklingsmuligheder, maa enhver unormal Chance udnyttes.

I de hjemlige Farvande er det ikke godt at faa noget til at svare Regning. Oplægningerne er endnu ikke store, og det er i Særdeleshed de for Nord-Østersøen mest egnede Baade, som midlertidigt har Vanskelighed ved at finde Beskæftigelse til regningsvarende Rater. Middelhavet ud og hjem er heller ikke godt, men det gaar dog som Regel rundt, og saa længe det er billigere at sejle end at lægge op, vil Baadene sejle.

TRÆLASTMARKEDET

Finland skal allerede have solgt ca. 2/3 Dele af det aarlige Eksportkvantum, Sverrig ca. Halvdelen. Det er noget meget usædvanligt, at saa store Salg er effektueret saa tidlig paa Aaret, og det kunde tyde paa, at Udlandets Beholdninger er smaa, samt at der i Aar vil blive mere at sejle med end i de sidste Par Aar.

(Fortsættes Side 76)

(Fortsat fra Side 74)

gjordes til 5.6 Mill. Tcs. mod 6.7 Mill. i 1924-25. Nedgangen tilskrives den vedvarende ringe Efterspørgsel fra Hongkong og Kinapladserne.

Under »Andre Varer« i foranstaaende Oversigt er henført en Række Artikler, hvoraf de vigtigste var følgende, (Værdiangivelserne i Mill. Tcs.):

Sliklak	2.5
Levende Kvæg	1.4
Svin	1.2
Silke forarbejdet	1.1
Tobak	0.9
Krydderier, Peber	0.7
Sukker	0.3

Stadig stigende Omsætning.

Af det foregaaende ses, at Værdien af Importen for Regnskabsaaret 1925-26 er ca. 8 Mill. Tcs. højere end for 1924-25; endskønt dette Aar var Rekordaar, og da de indtil nu foreliggende Oplysninger for indeværende Aar (1926-27) ikke tyder paa formindsket Import, kunde man fristes til at betragte Importmarkedet som særdeles sundt. Dertil er dog at bemærke, at en skarp Konkurrence mellem de ældre udenlandske Importfirmaer og nyetablerede Firmaer, hovedsagelig af centraleuropæiske Nationaliteter, har formindsket eller i adskillige Tilfælde ganske bortelimineret Importfirmaernes Fortjeneste og ført til en Overskudsimport, der yderligere trykker Markedet. Naar hertil kommer, at den lige saa skarpe Konkurrence i Europa ofte forleder derværende Firmaer til at indgaa direkte Handelsforbindelser med siamesiske eller kinesiske Firmaer, som tidligere var og endnu burde være de europæiske Importørers Kunder, vil man forstaa, at Aaret for mange europæiske Importører, trods de høje Importtal, har været særdeles ugunstigt.

I den sidste Del af den omhandlede Periode har det siamesiske Marked i nogen Grad været udsat for Paavirkning af den ved Regeringsskiftet i 1926 indførte Sparepolitik, der har formindsket Købeevnen i vide Kredse af Befolkningen og derved yderligere forværret Forholdene, ikke blot for Importørerne men ogsaa, og især, for de europæiske Detailforretninger, der i Forvejen var stærkt handicappede ved, at deres siamesiske og kinesiske Konkurrenters Driftsomkostninger er meget lave.

Imidlertid sætter man sin Lid til, at indeværende

Aars Rishøst, der tegner fortrinligt, og hvoraf Landets økonomiske Forhold i høj Grad afhænger, atter vil bringe Liv i den almindelige Omsætning, en Forventning, Legationen anser for velbegrundet, saa meget mere som Siams naturlige Indtægtskilder under normale Forhold er meget gode, og Regeringens Politik i Løbet af faa Aar utvivlsomt vil have medført sundere økonomiske Forhold i Landet.

Samhandelen med Danmark.

Hvad Samhandelen mellem Danmark og Siam angaar foreligger der følgende Tal for de 3 sidste Aar:

	Eksport	Import
1923—24.....	375,038 Tcs.	1,710,275 Tcs.
1924—25.....	615,836 —	1,558,627 —
1925—26.....	389,478 —	1,150,800 —

Til Sammenligning kan anføres, at Værdien af Indførselen fra nogle andre europæiske Lande i 1925-26 har været som følger: Belgien 2.4 Mill. Tcs., Frankrig 4.0, Tyskland 6.7., Holland 2.1, Italien 1.4 Mill. Tcs., Norge 74,000 og Sverige 184,000 Ticaler.

Vareindførslen fra Danmark har omfattet et meget stort Antal forskellige Artikler, blandt hvilke kan nævnes følgende med vedføjte Værdiangivelse for de 2 sidste Aar:

	1925-26	1924-25
	Værdi i Tcs.	
Cement	126,885	189,040
Diverse Jern og Staalvarer.....	50,581	15,311
Kondenseret Mælk	269,735	173,036
Glassur etc.	23,940	9,880
Øl	59,538	66,600
Vin og Spirituosa	31,042	9,215

Endvidere kan anføres Smør og Ost, Kødkonserver, andre Fødevarer, Porcelæn og Lervarer, elektriske Artikler, Instrumenter, Tændstikker, emaillerede Varer, Toilet-Sæber og Parfumer.

Skibsfarten.

I det forløbne Finansaar indklareredes der ialt 987 Skibe til Bangkok Havn med en Tonnage af 1,045,814 Tons mod 950 det foregaaende Aar med 1,001,119 Tons. Af det samlede Antal Skibe var 308 britiske, 272 norske, 192 siamesiske, 62 japanske, 37 danske og 33 hollandske.

(Fortsat fra Side 75)

Naar der er rigeligt med Laster, skulde vel Fragtmarkedet ogsaa blive godt. Endnu er Afslutningerne for f.o.w. og Juni betydningsløse, og Raterne en Skuffelse, men da Tonnagetilbudet er rigeligt, mener Befragterne at kunne faa endnu gunstigere Betingelser — om det lykkes beror paa Rederne selv, og som det hele ligger i Øjeblikket, kan vi ikke se nogen Anledning til at slutte »ahead«, med mindre der opnaas Rater, som virkelig kan give et passende Overskud.

720 Stds. Kemi/Hull rapporteres sluttet til 46/- netto; 790 Stds. Torneå/Hull 46/- netto; 575 Stds. Uleåborg/Kings Lynn 47/6d. netto; 850 Stds. Uleåborg/Grimsby 52/6d. gross; og blandt de mange Noteringer bemærkes:

Kotka-London ca. 41/6d. netto D.B.B.; Trångsund-Hull 42/6d. netto; Lappvik-Grimsby 44/6d. gross D.B.B.; Sydfinland-Calais 35/-, Rouen 36/- pulpwood; Sydfinland-Rotterdam Hfl. 21.50 pulpwood; Uleåborg-Terneuzen Hfl. 21.50. Sydfinland-Garston 52/6d. Props. Abo/Ghent, 600 Favne Props, prompt Lastning er gjort til 45/- og Danzig 4 Pladser Garston indikerer 47/-.

Hvidehavsraterne for denne Sæson kendes endnu ikke, men vil tildels rette sig efter Østersøraterne.

Canada byder 65/- 67/6d. til W.B.E.I.

KUL, KOKS ETC.

Til skandinaviske Havne er det smaat med Laster, og Betalingen hører ingen Steder hjemme. Kulimportører med egen Tonnage kan vanskeligt beskæftige Baadene, og der foretrækkes mange Gange »outside« Forretninger, nogen Fortjeneste til 5/- 6/6d. for 2/3,000 Tonnere kan der umuligt blive, og Rederne holder Baadene i Fart udelukkende i Haab om en snarlig Bedring.

Bunkerullene er blevet billigere, men ikke billige nok. »Best Durham« noteres 18/- 17/- og skotske »ordinary screened steam« 15/9d. 16/-, »navigation unscreened« 17/- 18/-, Koks Rotterdam/København noteres 7/- 8/3, Rotterdam-Göteborg 7/6d., London/København 8/6d., Wales-København/Helsingør 7/-, Mariager 7/6d., Helsingør 11/3d., Danzig-Göteborg 5/9d.—6/-, Halmstad 6/3d., Danzig/Bandholm, 600 Tonner 7/6d.

MIDDELHAVET ETC.

Markedet til Italien og det østlige Middelhav har været en Del fastere, og lidt bedre Rater er opnaaet for alle Størrelser. Ellers lyder Bulletinen fra Skotland, Østkysten og Wales: »Enquiry still limited, tonnage plentiful.« Rotterdam-Noteringerne er uforandrede. Wales/Dakar/Øerne har faaet smaa Baade paa 18/2,200 Tons til 9/3d., men lader nu til at blive lidt bedre.

Jordnødder noteres uforandret i 26/-, Gambia-Bordeaux/Hamburg, Februar/Marts; Frugt Spanien-U.K./Cont. 22/6d. 20/- for Baade omkring 100,000 Cbf. Helt prompt Baad er refuseret til 20/-, antagelig paa Grund af Mangel paa Last og ikke paa Grund af Raten. Der er ingen Attraktion i nogen Retning, bedre bliver det ikke, før Sortehavet og Donau bliver Aftagere af større Mængder Tonnage, og en Del af de større Baade søger ud til Østen.

NORD AMERIKA, GULFEN. CANADA ETC.

Cement Antwerpen/Boston er sluttet til Doll. 3.00. Antwerpen/Gulfport noteres Doll. 2.80. Kainit Antwerpen/Baltimore 11/-, Charleston 11/-, Fowey-Philadelphia 13/-, Chinaclay Wales/Montreal, April/Oktober, 7/6d.—8/-, 1,000 Tons, fri Losning; Wales-U.S.A. prompt ca. 9/6d.—10/-. F.O.W. Noteringerne fra Montreal cirkuleres til 15 Cents til U.K./Cont. Kornraterne fra Nordstaterne til Antwerpen/Rotterdam er uforandret ca. 17/18 Cents, West St. John/Middelhavet 22½ Cents. Gulfen-Grækenland 4/10½ pr. qtr., Basis 1 Lossehavn. Kul Hampton Roads-Pernambuco Doll. 4.75, Buenos Aires/La Plata 20/-, Rio Doll. 4.60, Neapel Doll. 3¾, Alexandria Doll. 3¾; Asfalt New York-Rotterdam/

Hamburg noterer Doll. 5.00, Gulfen/Hamburg Doll. 5.00, København ca. Doll. 6.50, uden at finde Aftagere. Oliekager Gulfen/Danmark er bedre. For tidlig Februar Lastning faas nu Doll. 7½ til 2 Lossehavne mod Doll. 7.00 for kort Tid siden. Det Vestindiske Time-Charter Marked betaler godt, og lægger Beslag paa en Del af den Tonnage, som ellers vilde være disponibel for Oliekagetransport, og det skulde ikke forundre, om Raten kommer op i Doll. 8.00.

Bomuld Gulfen/Japan ses sluttet til 14 Cents pr. Cbf, og Gulfen-Sydafrika 30 Cents caseoil. Gulfen/Australien, Svovl, Marts Lastning noteres i 31/3d.; Galveston-Durban 15/- prompt. Cuba/San Domingo Raterne er fremdeles 22/- 23/6d. Shanghai/Japan Doll. 7.00—7.25.

SYDAMERIKA

Kullasterne fra Wales/Skotland og Rotterdam til Buenos Aires, La Plata eller Montevideo betaler mellem 14/- 12/9 efter Størrelse og Position, og da der ikke er Laster nok, gaar mange Baade ud i Ballast. Det hjemgaaende Marked er gaaet lidt tilbage, men Efterspørgslen er fortsat god og Tendensen er igen bedre. Bahia Blanca-U.K. B/H. 25/2—20/3 har faaet en 7,700 Tonner til 24/6—24/- og San Lorenzo-B/H, 5/3—5/4, 25/- for en 4,300 Tonner. Prompt Tonnage betinger betydelig mere, ca. 33/- 35/- spot, og 27/6 30/- pr. 15. Februar. San Lorenzo-Bergen/Malmö range 20/2—20/3 er gjort til 30/-, 1 Lossehavn, 31/- hvis 2 Lossehavne.

Chile-Kontinentet, Februar/Marts, 30/9 og 30/-, U.S.A. Doll. 5.50.

ØSTEN

Et nyt Australie-Certeparti skal nu være et »fait accompli«, og Befragtningerne vil forhaabentlig snart tage Fart. De sidste Afslutninger er paa Basis af 47/- fra Sydaustralien pr. Februar, og 40/- fra Vestaustralien pr. Marts/April. Noget bedre maa med god Grund ventes, og næres Forhaabninger til. Ris fra Saigon, Kerner fra Madras og Bombay/Karachi skal bruge en Del Tonnage, men »liner space« offeres i Overflod og levner lidet eller intet til de regulære Tramps. Soyabønner Vladivostok-Kontinentet har betalt 30/- og 33/9d. med 1/3d. ekstra for vanlige »Baltic ports«. Mauritius-U.K. 27/6.

TIME CHARTER

De vestindiske Rater er faste. Smaa Baade paa 2/2,400 Tons har faaet fra Doll. 2.40 til Doll. 2.10. Større Baade mellem Doll. 1.40—Doll. 2.00, 6/7,000 Tonner, 6/12 Maaneders »world trade« søges til 4/- 4/6d., Levering/Tilbagelevering U.K./Cont. 5/6,000 Tonner, 3/6 Maaneder, Levering Calcutta — Tilbagelevering Singapore 4/6., 6/8,000 Tonner Diesel, 12 Maaneder »Eastern trade«, Levering Philipinerne — Doll. 1.40. Smaa Baade i »near trade« faar ca. 6/- 6/6d.

SØRETSMEDLEMMER I BORNHOLMS AMT I AARENE 1927 OG 1928.

Funktionstidenn udløber den 31. December 1928.

Rønne. Førstelods Nielsen, Havnefoged I. C. Larsen, fhv. Dampskibsfører Thor Jørgensen Pihl, fhv. Skibsfører, Købmand Olaf Ølsted, Skibsbygmester Chr. Lind.

Hasle. Overtoldbetjent, fhv. Skibsfører A. Th. Kjeldsen, Arrestforvarer, fhv. Skibsfører H. M. Tofte Holm, fhv. Skibsfører, kgl. Vejer og Maaler Marius August Kristensen.

Svanekø: Fhv. Styrmand, Købmand E. Petersen.

Neksø: Motorfabrikant Chr. Svendsen.

Gudhjem: Fhv. Skibsfører, Toldmedhjælper Willy Holm.

Funktionstiden udløber den 31. December 1930:

Rønne: Dampskibsfører A. Jensen.

Hasle: Maskinfabrikant Julius Anker.

Sandvig: Fisker og Skibstømmer Jens Lind.

Allinge: Havnefoged Vilhelm Mathias Maribo, Fisker Emil Pedersen.

Svanekø: Kaptajn Carl Myhre, Købmand og Skibsreder Carl Peter Sinius Hansen.

Neksø: Havnefoged og Dokmester, fhv. Skibsfører Marius Westh, fhv. Lods H. A. Lou, fhv. Dampskibsfører. Redningsbestyrer L. A. Ødbergsen, Tømmer og Skibsbygger Christian Brandt.

D E T Y S K E R E G E R I N G S K R I S E R

A F C A N D. P O L I T. J O H A N N E S L E H M A N N

Man kan vanskeligt forestille sig en mere meningsløs Krise end den, der er udbrudt i Tyskland, og som synes at volde saa stort Besvær, fordi den ikke vil drive over. Der er næsten ved at komme Tradition over den Slags Konflikter, og det er, som om ingen tænker paa, at Republikens Magt udadtil og dens Anseelse indadtil undergraves i en Grad, der ikke kan være ligegyldig for Republikens Venner og heller ikke for hele det tyske Riges Handelsstand. Man lader staa til paa en underlig letsindig Maade uden at ænse, at de Forandringer i Rigskabinetets Kurs og personlige Sammensætning, som kan lænkes som Maximeresultatet af de ugelange Forhandlinger, ikke staa i noget rimeligt Forhold til al den Møje, som Krisens mere eller mindre vel iværksatte Forløb skaber for dem, der har med den at gøre. Man driver politisk Puslespil ind i det tunge Ministerpalads paa Platz der Republik og sætter sin Lid til, at Folket nok klarer sig paa sin egen Maade. Ogsaa det er der jo Traditioner for i det nye tyske Rige.

Hvis man ser med et kritisk Blik paa den tyske Republik og dens korte, men i høj Grad indholdsrigte Historie, er der een Ting som er karakteristisk, og som uden Tvivl spiller en stor økonomisk Rolle. Hver Gang det er kommet til en Regeringskrise, varer det en Evighed førend den løses. Pauserne bliver længere og længere. Der er kun to Tilfælde, hvor man kan sige, at en Krise løstes i en Haandvending i den tyske Republik. Da Versaillesfreden skulde undertegnes i Juni 1919, og da Kabinetet *Wirth* dannedes i Maj 1921 var man hurtig i Vendingen, fordi General *Fochs* Hære stod marschberedte ved Rhinen. Men i alle andre Tilfælde har man tøvet længst muligt, og man faar netop herigennem en glimrende Baggrund, der ret lader det fredelige i de nuværende Kriser træde frem. Den tyske Nation er ved at være saa nogenlunde ligeglad med hvad der sker inde paa Rigsdagen. Er der en vis Uro der, betragter den jævne Mand det nærmest som et Udslag af Kraftoverskud, og han er ganske tilfreds med Tanken. For ham gør det intet, om der er et Par Ugers eller Maaneders Regeringskrise om Aaret. Det er intet at sørge over, Statens Autoritet lider intet Afbræk derved. Det hele er nærmest ikke Opmærksomheden værd.

De Meningsforskelligheder, der nu giver Anledning til den lange Regeringskrise, er ikke af den Art, at de kan faa Folket bragt i direkte Aktivitet. Dertil skal der noget langt mere haandgribeligt, som f. Eks. Affindelsen med de tyske Fyrster. Det var en Sag, som apellerede til Følelserne; nogle følte, at man var ved at krænke de tidligere Herskere, der havde en absolut juridisk Ret, og andre oprørtes over, at just disse Folk skulde have saa mange Penge og saa store Ejendomme. Lidenskaberne kom i Kog. Men det men nu skændes om! Det staa for de allerfleste som noget rent latterligt, og de tænker, at Tyskland klarer sig nok. Det har været ude for saa haarde Kriser, som maaske intet andet Folk i hele Verden. Men man glemmer, at intet er saa dyrt, som dette politiske Tovtrækkeri. Det koster baade indad- og udadtil.

Tyskland har tabt en Krig og oplevet en Revolution. Den tabte Krig har paalagt Landet tunge Byrder i Form af Pension og Skadeserstatning. Da Dawesplanen blev vedtaget og det aarlige Skadeserstatningsbeløb derved fastsattes, blev Statens materielle Krav til den enkelte Borger et Hovedproblem i Krigslikvideringen, og det er ganske naturligt det, der nu voldes saa stort Besvær. Som bekendt falder Individets Interesser i Skattespørgsmaalet sammen med Samfundsklassen, og hvad det er for en Løsning, som er god for Klasseinteressen, lader sig meget let

fastslaa rent objektivt. Tyskland har tre store sociale Interessegupper: Jordbruget, Industri og Handel, inklusive Embeds- og Tjenestemænd, samt Arbejderklassen. Skattespørgsmaalene afgøres ganske naturligt ved Kompromisser mellem alle disse Grupper eller mellem to af dem, da Tysklands sociale Struktur er saadan, at ingen af dem blot tilnærmelsesvis naar op til Majoritet i Befolkningen; men paa den anden Side er der heller ikke nogen Gruppe, der er mindre end en Fjerdedel af Folkemængden.

Fælles for alle civiliserede Stater er det, at der er en naturlig Tendens til at dele Folket i to Grupper: den ny Statsforms Tilhængere og dens Fjender, d. v. s. den gamle Statsforms Tilhængere. For Tysklands Vedkommende har Kampen mellem Monarkister og Republikanere faaet et Sindbillede i Flagstriden: det sorte, hvidt-røde Banner er blevet Monarkisternes Symbol ligesom de sort-gylden-røde Farver er det republikanske Sindelags Kendetegn. Den Modsætning, der var mellem de to Partier, er imidlertid i nogen Grad blevet udjævnet ved det katolske Centralpartis Eksistens. Dette Parti, som i Kejsertiden var udsat for en haardhændet Behandling fra Bismarcks Side, anser Forfatningsforandringen som et Adiaforon, og Centrumpartiets Flertal blev paa en Dag lige saa gode Republikanere, som de tidligere havde været loyale Undersaatter under Kejseren.

Medens de praktiske og materielle Stridsspørgsmaal saaledes har en Tendens til at ville dele det tyske Folk i the temmelig lige stærke Interessegupper, virker de tyske Efterkrigsaaers politiske Imponderabilia med megen Styrke for at faa Nationen tvedelt. Den tyske Indenrigspolitik's Labilitet beror just paa den uophørlige Kamp mellem disse stridige Tendenser, mellem Tvedelingens og Tredelingens Priciper. Lige siden Ruhrkampens Likvidering og Valutastabiliseringen i Slutningen af 1923 har Udviklingen i det hele fremmet Tredelingen, selv om Hindenburgvalget, Striden om Fyrsteformuerne og Flagkampen har givet følelige Bagslag til Fordel for Tvedelingen.

Men hvorledes er nu Tvedelingen og Tredelingen i det parlamentariske Liv? De tre sociale Hovedgrupper er til at kende igen i Rigsdagen: Jordbruget repræsenteres af det tysk-nationale Parti og af det yderste Højre (»Völkische«) med tilsammen 125 Mandater (110+15). Paa Grænsen mellem Højre og Midten staa det bayerske Folkepartis 21 Medlemmer. Den egentlige Midte — Industri, Handel og Middelklassen — udgøres af det tyske Folkeparti, Centrum og Demokraterne (51+69+32) med tilsammen 152 Mandater, og Rigsdagens venstre Trediedel (Arbejderklassen) dannes af Socialdemokrater og Kommuniste med tilsammen 176 Mandater (131+45). Det afgaaede Kabinet *Marx* havde, da det led sit Nederlag, Støtte af hele Midten (nominel Totalstyrke 192), men havde hele det forenede Højre og Venstre imod sig — tilsammen en nominel Styrke paa 277.

En Tvedeling er kun parlamentarisk tænkelig, hvis Centrum slutter sig enten til Højre eller Venstre. Centrums Tilslutning til Højre var en Kendsgerning under det første Kabinet *Luther*; det gik meget godt en Tid lang, og det samme var Tilfældet, da Centrum støttede den Venstre regering, der gik under Navnet »Weimarkoalitionen«.

Det er Centrum, som nu har Udspillet, og det er dette Parti, som har alle Chancer for at vinde den afgørende Indflydelse. Det har Nøglen til Klaring af Situationen, og man forstaa fuldt vel, at den tyske Handel og store Dele af den tyske Finansverden er tilfredse hermed. Centrum var jo alle Dage et Parti, som vilde gavne de tyske Erhverv det mest mulige.

Johannes Lehmann.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

P. F. CLEEMANN · AABENRAA
(ETABLERET 1879) DANMARK
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Kontor: »Vikingshus« **REDERI** Telegr.-Adr.: »Cleemann«
Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering
Telefoner: Mæglerkontor: 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182
M.S. »Frederik Fischer« 220 T, d. w. ell. 75 Stds.
Agent for: *Det Forenede Dampskibs-Selskab, København*
De private Assurandører, København · Lloyds, London

FREDERIKSHAVN

N I C. P E D E R S E N
HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
SKIBSMÆGLER
FREDERIKSHAVN
Telegr.-Adr.: »Harkristensen« · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
Telefon. . 2256 Statstelefon 40
Telegr.-Adr.: »SØBORG«

HOBRO

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

HOLBÆK

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«
Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★

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

HORSSENS

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
Telefon 2075 & 2200 Statstelefon 2
Telegram-Adresse: »UTZON«

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSSENS
FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: *Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.*

ASSENS

MOURITZ G. KRAG
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
ASSENS
Telf. 200 / Statstelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSSENS
Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster
Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41
Telegram-Adresse: »HOVMAND«

KALLUNDBORG

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

ESBJERG

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg
BEFRAGNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822

KOLDING

TELEFON NR. 166 Telegr.-Adr.: NECKELMANN
CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING
BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER SWORN SHIPBROKER

I S M E L D I N G E R P R. 2 6 . J A N U A R 1 9 2 7

Sverige.

Skag og nordlige Stationer lukket.
Søen ved Härnö Drivis, Angermanälven svær Fastis, Rende.
Ved Brämö Drivis, kun for kraftige Dampere, til Sundsvall
Fastis, kun for kraftige Dampere, Alnösundet lukket.
Hudiksvall, Søen ved Agö og ved Lilljungrun lukket.
Ved Eggegrund Drivis, kun for kraftige Dampere, til Gävle
Fastis, kun med Isbryderhjælp. Skutskärshamn Fastis, kun
for kraftige Dampere.
Örskär isfri. Öregrundsgrepens nordl. Del isfri, sydl. Del
Fastis, kun for kraftige Dampere.
Sandhamn-Stockholm og Landsort-Stockholm Fastis, kun med
Isbryderhjælp.
Idefjorden Fastis, Rende.

Rusland. (24')

Fra Leningrad til Egen af Narva Fastis, derfra til Kokskär
skruende Is, vestligere til Dagerort Drivis, Issejlad 180
Sm. i Fastis, 90 Sm. i Drivis, Isbrydere skal afventes paa
Reval Red.

Estland.

Zerel Skrueis, usigtbart. Filsand isfrit.
Dagerort, Dagö N., Odensholm og Pakerort Sjapis, vanskeligt
for Sejlskibe.

Nargö N. Drivis, lukket for Sejlskibe.
Reval Red isfri.
Kokskär Drivis, Ekholm svær Drivis, begge Steder kun for
kraftige Dampere.
Stenskär og Narva svær Fastis, lukket.
Kynö og Verder svær Fastis, lukket.
Vorms Drivis, kun for kraftige Dampere.

Lettland.

Papensee og Libau isfri.
Steinort Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Vindau og Lysserort isfri.
Michaelsturm Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
Domesnäs mod NV., NO. og SO. svær Fastis, kun med Is-
bryderhjælp.
Messaragotsem Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Riga, Søen Fastis, lukket for Sejlskibe(Havnen isfri.
Haynash Vaager, kun for kraftige Dampere.

Tyskland.

Memel sammenpakket Sjapis, Rende.
Pillau, Havnen sammenpakket Sjapis, Rende. Königsberg
Kanal svær Fastis, Rende.

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

Erhvervelse til Sveriges Sejlskibsflaade.

Den femmastede amerikanske Barkentine »Forest Dream«
er for kort Tid siden bleven købt til Sverige. Skibet, der er
i udmærket Stand, er fuldt moderne, forsynet med damp-
drevne Pumper og Spil til Sætning af Sejl. Ligeledes har den

en Motor, der leverer elektrisk Lys om Bord. »Forest Dream«
ligger for Øjeblikket i Australien, men afgaar snarest til Sve-
rige. Skibet bliver hjemmehørende i Strömstad. Det er bygget
i 1919 i Green Harbour, laster 1,750 Tons, er 260 Fod langt
og 43 Fod bredt.

P O S I T I O N S L I S T E P R. 2 4 . J A N U A R 1 9 2 7

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, i Dok i Helsingør siden 21.1.
s.s. Aalborg, Egeholm, pass. Helsingør 24.1.
s.s. Aalborghus, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Petersen, ank. Danzig 23.1.
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Singapore 12.1. til Suez.
s.s. Aladdin, Nielsen, afg. Algiers 22.1. til Jaffa.
s.s. Alexandra, Ankersø, ank. Beirut 23.1.
s.s. Alfred Hage, afg. Boulogne 20.1.
s.s. Algarve, Sundvig, afg. Valencia 21.1. til Kbh.
s.s. Amalienborg, Hansen, ank. Bluefields 17.12.
m.s. Annam, Wolff Jørgensen, ank. Hamburg 22.1.
s.s. Anneberg, Korff, afg. Hampton Roads 11.1. til Fenit.
s.s. Arabien, Harder, afg. Moji 19.1.
s.s. Argentina, Juul Larsen, afg. Lissabon 18.1. til Kbh.
m.s. Arizona, Sonne, afg. Bahia 22.1. til Kbh.
s.s. Arkansas, Henriksen, afg. Sarpsborg 22.1. til Portland Me.
m.s. Asia, Skjoldam, afg. Hamburg 22.1.
s.s. Askø, Hjorth, ank. Methil 23.1.
m.s. Astoria, Beldring, afg. Vancouver B.C. 19.1.
s.s. Astrid, Bjarke, afg. Madeira 22.1. til Saloum.
s.s. Atlantic, Petersen, afg. Houston 22.1. til Hamburg.
m.s. Australien, Christensen, afg. Melbourne 23.1. til Port
Lincoln.

m.s. Avance, Hansen, afg. Rotterdam 22.1. til Firth of Forth.
s.s. Axel, Kanstrup, pass. Brixham 23.1. p. R. t. Aberdeen.

B

s.s. Beira, Kjær, i Kbh.-Anwerpen Ruten.
s.s. Bellona, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle
Ruten.
s.s. Benedikt, Nicolaisen, ank. Hobro 24.1.
s.s. Bergenhus, Andresen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
s.s. Birgit, Bang, afg. Newport Mon. 15.1. til Vestafrika.
s.s. Birte, Christensen, afg. Cardiff 19.1. til St. Vincent.
s.s. Bjarke, Petersen, afg. Ghent 22.1. til Boness.
s.s. Bogø, Rasmussen, afg. Hull 24.1.
s.s. Bolivia, Prah, afg. Melbourne 3.1.
s.s. Bornholm, Hansen, afg. Liverpool N.S. 19.1.
s.s. Bothal, Larsen, ank. River Wear 24.1.
s.s. Botnia, Lydersen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
s.s. Bottenhavet, Vaaben Hansen, ank. Danzig 23.1.
s.s. Brasilien, Brocks, afg. Buenos Aires 20.1. til Santos.
s.s. Brattingsborg, Christensen, ank. Houston 17.1.
s.s. Bretagne, Hartmann, afg. Dunston 11.1.
s.s. Bremland, Hansen, ank. Blyth 18.1.
s.s. Broholm, Mikkelsen, afg. Tanger 23.1. til Oran.
s.s. Brynhild, Huus, pass. Gibraltar 20.1. p. R. t. Genua.
s.s. Børglum, Jensen, afg. Smyrna 14.1.

C

s.s. C. P. A. Koch, Madsen, i Dok i Helsingør siden 20.1.
m.s. California, Wenck, afg. Rotterdam 13.1. til Buenos Aires.
s.s. Charkow, Petersen, afg. Tunis 10.1. til Themsen.
m.s. Chile, Mouritzen, ank. Hull 22.1.
s.s. Chr. I. Kampmann, ank. Teneriffe 15.1.
s.s. Christiansborg, Lund, ank. Aalborg 20.1.
s.s. Cimbria, Pedersen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
s.s. Clara, Nielsen, ank. Jaffa 16.1.
s.s. Copenhagen, Hansen, ank. Aarhus 22.1.
s.s. Cyril, Duhn, afg. Neapel 24.1. til Ibiza.

D

s.s. Dagmar (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark
Ruten.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eft., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (f.hv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«, Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25. Januar 1927.

London	18,21	Madrid	61,50
New York	375,50	Amsterdam	150,35
Berlin	89,05	Stockholm	100,25
Paris	15,00	Oslo	96,00
Antwerpen	10,48	Helsingfors	9,47
Zürich	72,45	Prag	11,15
Rom	16,30	Wien	53,10

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

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

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

Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

NYBORG

THOMAS WANG
EDSV. SKIBSMÆGLER
NYBORG

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

KØBENHAVN

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

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

NYKØBING F.

Telefon 137 & 737
Telegram-Adr.: »Marquardt«

Marquardt & Tornøe
Skibsmæglere
Nykøbing F.

NØRRESUNDBY

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN
Korreponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telgram-Adr.: "Holmeild"
Amaliegade 38

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

A. N. PETERSEN
A/S DET DANSK · FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB
Telf. 1243·12443·12843 · Statstelf. 224 · Teleg.-Adr. »Danskfranske
LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

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

CHR. CLEMMENSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVER J. CHR. J. BACH
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.
ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108 & 618

Telegr.-Adr.: „Andrea“

CARL HASSAGER & CO
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Telefoner 91 & 92

Telegr. Adr. "Hassager"

VEJLE

C. O. JESSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
NAKSKOV

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

F. H. Lauenborg Christensen
(C. HOLMS EFTERF.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshavn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors · Sörnäse · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaskö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Yxpilä · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

s.s. *Dan*, Borch-Clausen, ank. Danzig 19.1.
 s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Oran 24.1.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Drammen 21.1.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Philadelphia 20.1. til Baltimore.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Shanghai 24.1.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Salem (Mass.) 23.1.
 s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhv. 24.1. til Memel.
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Rotterdam 22.1.
 s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Antwerpen 18.1. til Ceuta.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Antwerpen 22.1.
 s.s. *Elie*, Jessen-Clausen, ank. Dakar 16.1.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Bougie 15.1.
 s.s. *Elsborg*, Sønnichsen, pass. Durness 20.1.
 s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Randers 24.12., oplagt.
 s.s. *Energi*, Jensen, ank. Marstal 15.1., oplagt.
 s.s. *Enigheden*, Christensen, ank. Marstal 30.12., oplagt.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Gambia 9.1.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Marstal 1.1., oplagt.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Newport 19.1.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Cadiz 20.1.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Hamburg 24.1.
 s.s. *Express*, Falk, i Kbh.-Randers Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutebart Kbh.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Perim 20.1. p. R. t. Suez.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Danzig 21.1.
 s.s. *Ficaria*, oplagt.
 s.s. *Fionia*, Petersen, i Rutebart Kbh.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Bangkok 22.1. til Singapore.
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Barry 20.1.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Manchester 21.1.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Isabela de Sagua 15.1.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, oplagt i Kbh.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Tunis 19.1.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Rut.
 s.s. *Frode*, Bastholm, afg. Baltimore 8.1. til Bremen.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Havana 25.1.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Port Talbot 22.1.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Saloum 17.1.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 23.1.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Riga 23.1. til Reval.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Sunderland 11.1.
 s.s. *Hamlet*, Skou, afg. Huelva 20.1. til Saloum River.
 s.s. *Hamnershus*, Rosenhøj, ank. South Georgia 17.1.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, Manchester 11.1.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Susa 21.1. til London.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 21.1.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 23.1.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Odense 24.1. til Danzig.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Kbh. 20.1. til Manchester.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Dakar 22.1.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Skagen 21.1.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Aalesund 24.1.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Lissabon 21.1. til Vestafrika.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Kbhvn. 24.1.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhv.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Cardiff 17.1. til St. John N.B.
 m.s. *Java*, Topp, ank. Kobe 21.1.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Havana 20.1.
 s.s. *Jolantha*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Gibraltar 22.1.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Gloucester (Mass.) 15.1.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Gibraltar 23.1.
 m.s. *Jutlandia*, Heindorn, afg. Singapore 21.1. til Bangkok.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 20.1.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Cardiff 23.1.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Murmansk 21.1.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Susa 23.1. til Grangemouth.
 s.s. *Kentucky*, Karstensen, afg. New Orleans 18.1. til Esbjerg.
 s.s. *Kina*, Bronér, pass. Gibraltar 22.1.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhv.-Aarhus Rut.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Aalborg 25.1.
 s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Frederikshavn 22.1. til Tyne.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Norfolk Va. 22.1.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Thevenard 13.1.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Cardiff 23.1.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Antwerpen 15.1.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Milos 14.1.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutebart Kbh.-Limfjordsstation.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. Newcastle on Tyne 22.1. til Halifax.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Kolding 21.1. til Methil.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Nakskov 22.1. til Bristol Kanal.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Frederikshavn-Oslo Rut.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Dunkirk 21.1. til Kbh.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Baltimore 21.1.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Hongkong 22.1. til Singapore.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Methil 22.1.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Rufisque 17.1.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbh.-London Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Blyth 22.1.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Aarhus 23.1.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Buenos Aires 14.1.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. New York 20.1. til Aarhus.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Swansea 20.1. til Halifax.
 s.s. *Minsk*, Ankensen, afg. Marseille 24.1. til Tarragona.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. F. Højding*, ank. Hull 21.1.
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Malta 22.1.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. New York 21.1. til Kbh.

**BERGENSKE
 BALTIC TRANSPORTS LTD.
 DANZIG (FILIAL I GDYNIA)**

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering af Bunkerkul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnager»

Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGO

Skibredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIF

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.

GLASGOW

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER
BUNKERS

METHIL

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

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

LONDON

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.
Codes: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.

LONDON, E. C. 3

TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium

og den kgl. italienske Marine

Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

i Manchester og Liverpool

Frægt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

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

MONTREAL

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GLASGOW

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

ROTTERDAM

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

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

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE

4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTEEVNE

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

En » » » » » 511 » » » 20,000 »

En » » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amallegade 29 A, København, K.

AMSTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

8128-8148

Sleepmaas

Tervanacker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amallegade 29 B

København

Telf. Central 1504

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Frægtbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
s.s. *N. J. Ohlsen*, Jensen, ank. Marstal 17.1., oplagt.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Dakar 23.1.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Sfax 17.1. til Bordeaux.
s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
m.s. *Oregon*, Holst, i Dok i Kbh. siden 24.1.
s.s. *Orion*, Olsen, Timecharter, America.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbh. 18.1.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Tyne 23.1.
s.s. *P. N. Damm*, ank. Kbh. 12.1.
s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Helsingør 21.1.
m.s. *Panama*, Vøring, ank. Sande 21.1.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Victoria B.C. 4.1.
m.s. *Parkeston*, Ulv, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Nuevitas 21.1.
m.s. *Peru*, Borch, ank. Cape Town 19.1.
s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Lisbon 19.1.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Rut.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Stettin 25.1. til Göteborg.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Colombo 21.1.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rut.
s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. Rotterdam 23.1.
s.s. *Romø*, Olesen, afg. Kbh. 22.1. til Grimsby.
s.s. *Rosenborg*, Lund, ank. Kbh. 19.1.
s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Rut.

S

s.s. *Saga*, Tramp, ank. Antwerpen 23.1.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 20.1. p. R. t. Nyborg.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Kbh. 23.1. til Danzig
s.s. *Seine*, le Barzie, afg. Danzig 22.1. til Riga.
m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Malta 23.1.
m.s. *Siam*, Hansen, pass. Cape of Good Hope 6.1. p. R. t. Brisbane.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aarhus 23.1.
s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, afg. Tunis 22.1.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Immingham 24.1.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Malaga 20.1.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Neapel 17.1.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 19.1.
s.s. *Skodsborg*, Wendt, afg. Civita Vecchia 22.1.
s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Lissabon 18.1.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Catania 20.1.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Baltimore (U. d.) 22.1. til St. John.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Grimsby 22.1.

s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Kbh. 31.12. til St. John N. B.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 22.1. til Kbh.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Susa 15.1. til Aberdeen.
s.s. *Svend Pii*, ank. Alicante 21.1.
s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. Stockton on Tees 20.1.
s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Gibraltar 18.1.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Pernambuco 17.1.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Rut.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Dakar 22.1.
s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbh. 15.1.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 21.1.
m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Olympia Wash. 7.1.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. New Orleans 9.1.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Rochelle 22.1. til Havre.
s.s. *Tjaldur*, Kolster, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Leixoes 16.1. til Kbh.
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Vancouver 18.1.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. East London 22.1.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Palermo 24.1. til Valencia.
s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Susa 22.1.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 22.1. til Bordeaux.
s.s. *United States*, Voldborg, henligger i København.
s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Montevideo 8.1.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 15.1. til Harbourg.
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Thisted 24.1.
s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Algiers 17.1. til Huelva.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingør 24.1.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Willemstad 22.1.
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Esbjerg 22.1.
s.s. *Vidar*, Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 7.1. til Guanape Islands.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. Kbh. 20.1.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Odense 21.1.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbh. 22.1.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Andersen, pass. Gibraltar 23.1. p. R. t. Malta.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Petersen, i Kbh.-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Rufisque 11.1.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Kenitra 18.1.

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STIVEDERE

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassurancesforeningen Skuld

Danske Sejlskibsredere's Protection Club

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

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL*Maskin- og Dæksrekvisitter.*

Eneste Skibsprovianteringshandler paa Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

PEDRO NIELSEN*Skibsmægler og Befragter*

VALENCIA (COLON 64)

*Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
haaber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tilkiid*Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 403.
Cader: Watkins 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udg. 1906

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1595-5886. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

leverer det bedste

MANILA TOVVÆRK

Forlang derfor vort Fabrikat hos
Deres Skibshandler.

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsprovantering · Lager af alle Skibsforødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)AMALIEGADE 37
KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCE-FORENING

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

N. P. HANSEN & CO, ODENSE

Kontrol af Korn og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter. Assurance Befragtning.

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

Hamburg—Odense og vice versa.

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

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

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

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACOBNS

Kedelrensning Rustbankning

ÆLDST, BEDST OG BILLIGST

Det danske mekaniske Dampkedelrenningselskab

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkassolie »Vaxol«.

Vickers Stærtsolie Næox og Næox D.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

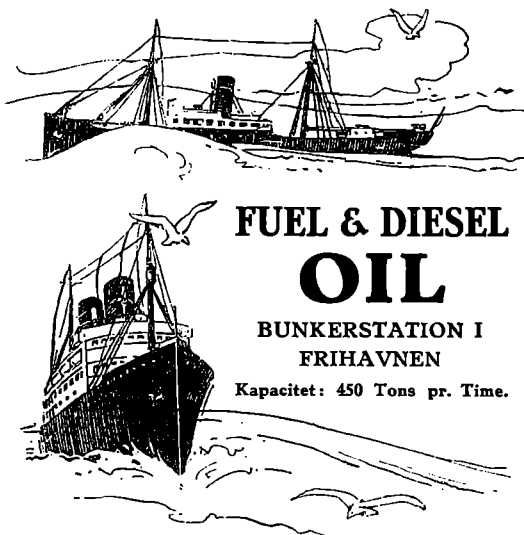


ENEFORHANDLING OG LAGER

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

GRUNDLAET 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

FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN
til
ØSTERSØEN & NORDEN

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

Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse til

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

K I E L - K A N A L

(KAISER WILHELM-KANAL)

★
Zerssen & Co.

RENDSBURG

HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere

LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER

★
TELEGRAM-ADRESSE:
»Zerssen«

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

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

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der doksesættes 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 29 A, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SEJL · FLAG OG PRESSENINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPKIBSSELSKABET
ORION

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

VEJRØGADE 15, STR. · TELF. RYVANG 2131 y.

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet *BOTNIA*, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
DAMOTIA

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

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30



KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 890: 6885-6886 · Telegr.-Adr.: Kaydyhr-København

Skibsbundfarve, Lastefarver etc.
fra Th. Høeg

HAMBURG

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2558 · 13303 · 13404

AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

"Alpha" Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

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

Aalborg

Owners' & Captains' Code

Bør findes paa enhver
Reders Skrivebord og i
enhver Skibsførers Kahyt.
Pris £ 0-13-0 portofri
Udgiver

Nautisk Forlag A/S
29, A, Amaliegade, København

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM. 6

FREDAG · 4. FEBRUAR 1927

34 · AARG

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

DET BORGERLIGE SAMARBEJDE

Umiddelbart efter Valget udtalte vi paa dette Sted Ønsket om, at de borgerlige Partier maatte finde hinanden i et for hele Samfundet frugtbart Samarbejde, og at den partipolitiske Trækken Linierne op, som er uundgaaelig under og lige efter et Valg, snarest maatte ophøre, saaledes at de borgerlige Partier præsenterede en Enhedsfront imod det socialistiske Klasseregimente. Det var en saadan Politik, at vi gik til Valg paa, og det er en saadan Politik, at det store Flertal af Nationens borgerlige Elementer ønsker ført af dets Repræsentanter paa Tinge.

Desværre er det vanskeligt at opdage denne borgerlige Enhedsfront. Der er maaske Fejl paa begge Sider, men det forekommer os unægtelig, at det konservative Parti, og navnlig den konservative Presse, langt fra har ydet den nuværende Regering den Støtte, som den med Føje kunde vente. Selv om den Række Artikler, som *Berlingske Tidende* paa det sidste har diverteret sine Læsere med om Regeringens paa det Tidspunkt endnu ikke offentliggjorte Forslag om Nedsikring af Tjenestemændene, er hyllet i en delfisk Orakel-Taage, som jævne Folks Øjne har vanskeligt ved at trænge igennem, kan Læserne af dem vanskeligt komme til andet Resultat end at Bladets politisk *uafhængige* Betragtninger er en direkte Opfordring til Tjenestemændene — Glem ikke, at Tante *Berlingske* er hos Jer! — om ikke godvilligt at finde sig i Regeringens Nedsikringspolitik. Var vi da ikke alle enige om, at Skattebyrden var blevet ulidelig stor her i Landet, og at de offentlige Budgetter maatte ned, for at Skatten kunde komme ned og saa? Gik vi da ikke til Valg paa det? Vandt vi ikke Valget paa det? Hvorfor i al Verden da gøre en ubehagelig Gerning endnu ubehageligere for den Regering, som efter Evne søger at indfri de Løfter, som blev givet Vælgerne for et Par Maaneder siden?

Og Indfrielsen af disse Løfter kræver, at det Beløb, der i Øjeblikket udbetales i Lønninger til Statens — og Kommunernes — Embedsmænd og Bestillingsmænd maa nedsættes kraftigt. Vi mener ikke, at den enkelte Tjenestemand er for fedt aflagt. Navnlig gælder dette for de højere Embedsmænds Vedkommende, hvis Gagering

staar i skrigende Misforhold til deres forholdsvis langt bedre lønnede Underordnede og Undermænd. Men vi har i Forhold til Landets Størrelse og Økonomi en altfor stor Hær af Tjenestemænd. Bortset fra det national-økonomisk uforsvarlige i at anvende saa stor en Procent af Landets Befolkning i uproduktivt Arbejde, hæmmes Erhvervene af de mange Restriktioner og Omsvøb, som en saa vældig Tjenestemands-Hær uvilkaarligt paafører Samfundet.

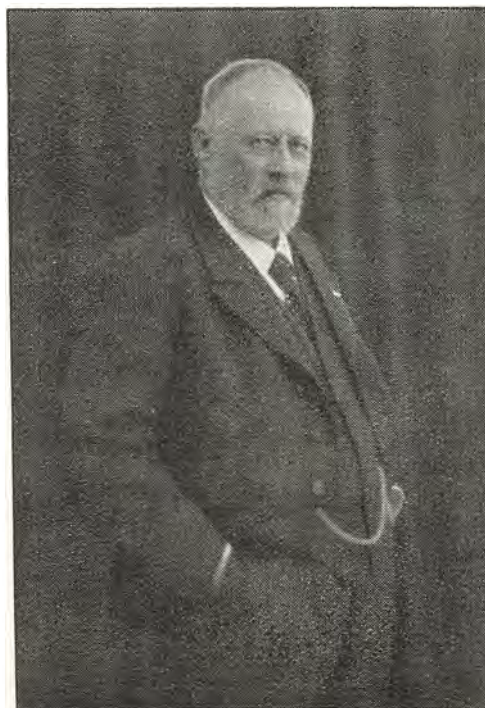
Baal af forløren Indignation.

Det er ikke alene paa Tjenestemands-Spørgsmaalet, at der er Huller i den borgerlige Enhedsfront. Ogsaa det fortræffelige Forslag til en ny Forligsmandslov, som Indenrigsminister *Kragh* lige har fremsat, har ikke mødt hos de andre borgerlige Partier den Velvilje, som det efter vor Mening fortjener. At Lovforslaget er sundt og godt opdager man maaske allerbedst af det socialistiske Angreb paa det. Der er ikke eet sagligt Argument i dette Angreb, der former sig som et personligt Overfald paa Indenrigsministeren og som et Baal af forløren Indignation i *Social-Demokratens* Spalter. Og til dette Baal bærer ogsaa de borgerlige Partier Ved, og imellem Vedbærerne er selveste Formanden for Arbejdsgiverforeningen. I *Nationaltidende* finder vi følgende Linier, der giver et ganske godt Billede af den Støtte, som Regeringens Forslag har fundet hos de andre borgerlige Partier: »Forligsmandsloven fik en overraskende venlig Modtagelse i Folketinget I et dygtigt Indlæg redegjorde Hr. *Bouet* for de Konservatives Standpunkt, der var velvilligt, men ogsaa kritisk«.

Velvilligt, men ogsaa kritisk!

Fra konservativ Side var denne Kritik særlig rettet imod Oplysningspligten, og det forekommer os, at denne Kritik er ganske forfejlet. Allerede i September sidste Aar offentliggjorde *Berlingske Tidende* i en Artikel, som den Gang blev modtaget med megen Velvilje, følgende forstandige Passus: »Jeg kunde derfor tænke mig at foreslaa, at der i Løven om Forligsmægling i Arbejdsstridigheder blev indsat en Bestemmelse om, at Forligsmanden skulde basere sit Mæglingsforslag paa Basis af, hvad han, efter Indhentning af fyldige og

Sejlskibsfartens Førstemand



KONSUL C. P. LUND

Formand for Dansk Sejlskibsrederiforening, som døde forrige Fredag, kun 72 Aar gammel. En Nekrolog over den afdøde findes paa næste Side.

nøjagtige Oplysninger hos begge Parter, anser for retfærdigt og forsvarligt. En saadan Ordning vilde have de samme Fordele som tvungen Voldgift, men ikke dennes Ulemper; thi Parterne stod paa den ene Side ganske frit med Hensyn til Forkastelse eller Vedtagelse af Forligsforslaget, men paa den anden Side vilde den Part, som ikke følte en stærk indre Overbevisning om sine Kravs Berettigelse, være meget betænkelig ved at forkaste et saadant Forslag og derved faa den offentlige Mening imod sig. Endelig vilde en saadan Ordning naturligt medføre, at langt flere Stridigheder blev bilagt ved Partsforhandling, hvad der jo, naar alt kommer til alt er den bedste Løsning af alle.

Hvorfor saa nu nære Betæneligheder?

Allerede paa dette Tidspunkt kan man sige med nogen Sikkerhed, at Indenrigsministerens oprindelige Lovforslag næppe bliver gennemført uden visse Ændringer. Dette er beklageligt. Lovforslaget forekommer os særdeles vel gennemtænkt og gennearbejdet, en smuk Generalnævner for den Række Mindretalsforslag, som var Udbyttet af Arbejdskommissionens Betænkninger til Ændring af Forligsmandsloven. Vi ønsker særlig at fremhæve den Ændring i Indenrigsministerens Lovforslag, som paalægger Forligsmændene at holde sig underrettede om Arbejdsforholdene, og da særlig Lønforholdenes almindelige Stilling til enhver Tid, ogsaa saa vidt muligt indenfor fremmede Erhvervsomraader, hvor det konkurrencemæssigt eller i anden Henseende er af Interesse.

Her var det tidligere, at Skoen trykkede. Forligsmændene var for tilbøjelige til at betragte Danmark som et lukket Land og kun at regne med Tilstandene herhjemme, et Forhold, som sagtens maa bære sin Del af Ansvaret for, at vort hjemlige Pris- og Lønningniveau ligger saa betydeligt over Udlandets.

SKIBSFARTENS FØRSTE ØNSKER

Regeringen er inde paa den rette Vej. De to Lovforslag, som den i disse Dage har fremsat om Ændring i Lov af 1. April 1892 om Skibes Registrering m. m. og Ændring i Lov af 13. Marts 1867 angaaende Skibes Maaling, har Skibsfarten kun Grund til at være glad for. Den Besparelse og Forenkling i Administrationen, som disse Lovforslags Gennemførelse vil betyde, er anerkendelsesværdig.

Det førstnævnte Lovforslag tilsigter i første Række at hidføre en Nedsættelse af Statens Udgifter til Skibsregistrering og Skibsmaaling og samtidig at skabe de bedst mulige Betingelser for en hurtig og sikker Ekspedition af de væsentligste Skibspapirer. Registrering- og Skibsmaalings-Bureauet vil saa kunne ophæves og Bureauets Stilling nedlægges. Bureauets øvrige Tjenestemænd overflyttes til Statens Skibstilsyn.

Lovforslaget angaaende Skibes Maaling betyder en direkte Lettelse for Skibsfarten, idet Maalingsafgiften ifølge dette ophæves. Naar Maalingsforretninger bliver en integrerende Bestanddel af Skibstilsynets Opgave, mener Regeringen med Rette, at der ikke længer bør være en særlig Afgift knyttet til Skibsmaalingen. Denne Afgift maa anses som indbefattet i de ved Skibstilsynsloven fastsatte Afgifter, og derved bortfalder sammen med Afgiften Skibsfartens Klage over den dobbelte Optræknings Meningsløshed.

Hvis nu Skibsfarten ogsaa kan faa en fornuftig Ordning af selve Skibstilsynet, og de meningsløse Konsulatsafgifter ophævet, samt faa snakket sig til Rette om den lovpligtige Ulykkesforsikring, der jo navnlig er ganske ruinerende for Sejlskibene, saa er Skibsfartens første og berettigede Ønsker blevet opfyldt af vor ny Regering.

OTTE TIMERS DAGEN OMBORD

Det Internationale Arbejdsbureaus Fælleskomité for maritime Sager har med syv Stemmer imod fem vedtaget at tage Spørgsmaalet om otte Timers Ar-

bejdsdag ombord op paa Agendaen for den Internationale Arbejdskonference i 1928. De franske Skibsrederes Repræsentant stemte sammen med Sømændenes Delegerede og imod samtlige andre Arbejdsgiverrepræsentanter, en naturlig Følge af den Kendsgerning, at Frankrigs sidste radikale Regering trumfede otte Timers Dagen igennem. Paa det Tidspunkt rejste Frankrigs Redere en sand Storm imod Forslaget, og *Scandinavian Shipping Gazette's* velunderrettede Pariserkorrespondent berettede for faa Uger siden, at Rederne vedvarende arbejdede paa enten at faa otte Timers Dagen ophævet eller paa anden Maade at faa Kompensation for denne unødvendige Byrde. Udadtil desavouerer franske Delegerede nødig deres Regering, og den franske Rederrepræsentants Holdning i Genève maa antagelig ses ud fra denne Synsvinkel. Iøvrigt faar denne beskedne Majoritetsbeslutning over Hovedet ingen Betydning. England har kort og godt erklæret, at det gaar ikke med til otte Timers Arbejdsdagen paa flere Punkter end den allerede er gennemført, og naar England tager det Standpunkt, kan andre Søfartsnationer vanskeligt tage andet.

Der staar nogen Sympati om dette 8 Timers Krav, fordi Publikum gennemgaaende er uvidende om, at otte Timers Tjenesten forlængst er indført ombord for det Arbejde, hvor en saadan Ordning skønnes rimelig. Dette gælder først og fremmest for Fyrbødernes Vedkommende; de har forlængst opnaaet en otte Timers Dag. Kravet, der nu fremsættes, er for Dæks- og Restaurationspersonalet, hvis nuværende Arbejde og Arbejdstid saa sandelig ikke trænger til Afkortelse. Deres Arbejdsforhold er bedre, sundere og behageligere end den tilsvarende Klasses Arbejdere i Land.

SELSKIBSFARTENS FØRSTEMAND

Dansk Sejlskibsrederiforenings mangeaarige Formand, Konsul C. P. Lund er ikke mere. Kun 72 Aar gammel afgik han i Fredags ved Døden.

Konsul Lund var en Pryd for den Stand, han var stolt af at tilhøre, og som var stolt af ham, og hvis Tillidsmand han var igennem de mange vanskelige Aar. Han var født paa Bornholm og kom straks efter sin Konfirmation til Søs og sejlede med danske og udenlandske Sejlskibe først paa Island, senere paa Langfarter, der bl. a. førte ham til Australien, hvor han forblev et Par Aar og tog Skibsførereksamen og australsk Lodseksamen. Om hans bevægede og eventyrlige Sømandsliv har vi tidligere fortalt udførligt her i Bladet efter hans egne biografiske Optegnelser.

Da Lund var vendt tilbage til sit Hjemland, blev han Dampskibsfører i Rederiet »Torm«, men efter nogle Aars Forløb gik han i Land »for godt« og startede en Rederi- og Kul- og Trælastforretning i Rønne, som han drev med megen Dygtighed. Han fik mange Tillidshverv, bl. a. blev han Byrådsmedlem, engelsk Konsul og i 1909 Medlem af Bestyrelsen for »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart«, hvis Formand han blev, da Dansk Dampskibsrederiforening i 1925 trak sig ud af Fællesrepræsentationen. Samvittighedsfuld og arbejdsivrig, som Konsul Lund alle Dage var, bestred han alle disse Hverv med Dygtighed og Pligtroskab.

For godt en halv Snes Aar siden trak Konsul Lund sig tilbage fra sin Virksomhed i Rønne og bosatte sig i Hellerup, men han var endnu ved sin Død Formand for »Dansk Sejlskibsrederiforening«.

Konsul Lund var Ridder af Dannebrog.

DIGT OG VIRKELIGHED

Under Folketingets første Behandling af Forligsmandsloven blev, ifølge *Social-Demokraten*, Debatten mærkelig ved, at Indenrigsminister Kragh »paany benyttede Lejligheden til et Overfald paa Arbejdernes »høje« Lønninger, som forhindrede, at Arbejdsløsheden blev formindsket og Produktionen kom

Fra Direktør for Det Norske Veritas, Ingeniør *J. Bruhn*, Oslo, har vi modtaget nedenstaaende yderligere Indlæg i det aktuelle Spørgsmaal om Skibsmaaling.

Jeg har med Interesse læst, hvad der under Mærket *L* skrives i *Dansk Søfarts Tidende* Nr. 2 til Forsvar for en Forandring af Tonnagemaalingen. En af de værste Anker mod den nuværende Tonnagemaaling er, at den direkte favoriserer usødygtige Skibe, idet den tillader, at Overbygninger ikke maales, naar de har tilstrækkeligt daarlige Lukningsmidler til Aabningerne i Endeskotterne. Den af den internationale Skibsfarts Konference i sin Tid nedsatte Komité til Behandling af Lastelinjespørgsmaalet henleder derfor ogsaa Opmærksomheden herpaa i Forbindelse med sine Anbefalinger angaaende Fribordsspørgsmaalet. Det vil i det hele taget blive vanskeligt at faa rationelle Bestemmelser angaaende Fribordet uden samtidig at faa en Forandring i Tonnagemaalingen, saaledes at Skibe med Overbygninger, der har effektive Lukningsmidler (som tillader dyb Nedlastning) ikke bliver belastet med større Havneafgifter end de med mindre effektive Lukningsmidler. Skal der foretages Forandringer i Tonnagemaalingen, som retter paa dette Forhold, saa rører man ved Spørgsmalets Byld paa en saadan Maade, at det vil blive vanskeligt at undgaa at lade hele Problemet komme i Støbeskeen. Vil man i det hele taget rette paa Manglerne ved det nuværende Tonnagemaalingssystem, maa man jo foretage visse Ændringer. Man kan nu engang, som *Bismarck* sagde, ikke lave Omelet uden at slaa Æg i Stykker. I og for sig er der ingen Grund for nogen til paa Forhaand at antage, at en Forandring vil skade ham. Der er jo lige saa god Grund til at antage det modsatte. Naar baade Dokejere og Redere som Regel udtaler sig mod en Forandring, skyldes dette øjensynligt kun en medfødt Skræk for det ukendte. Som Helhed er der ingen Sandsynlighed for, at en Forandring skulde falde uheldig ud for begge Parter. Da der kun er Tale om en Forandring af Grundlaget og ikke om en Hævning eller Sænkning af Maalet i og for sig, er der heller ingen Grund til at antage, at

en af Parterne skulde blive forfordelt ved en Forandring.

— — —

Som Direktør *Bruhn* fremhæver, er Fribordets Afhængighed af Tonnagemaalingen en af de Vanskeligheder, der straks melder sig, naar Spørgsmaalet om en Ændring af den sidstnævnte tages op, og det er antageligt ikke mindst af denne Grund, at de Delegerede Skibsredere paa International Shipping Conference's Møde stillede sig afvisende overfor eventuelle Ændringsforslag.

Det er nemlig forstaaeligt, at Skibsredere, som har ladet bygge eller har erhvervet sig Skibe af en Type, der med de gældende Maale- og Fribordsregler byder særlige Fordele i en bestemt Fart, er ængstelige for, at en Ændring af de gældende Regler skal reducere disse Skibes Brugsværdi i Forhold til Skibe af anden Type. Som Eksempel her paa kan fremhæves shelterdækkede Skibe med Tonnageaabning, der i Stykgodsfart er særligt anvendelige paa Grund af deres store Lastrum i Forhold til Dødvægten. Dette hidrører som bekendt fra, at samtidig med, at Rummet over Maa- lingsdækket ikke medregnes i Nettotonnagen, formindskes Skibets Lasteevne i Henhold til Fribordsreglerne, og i dette Tilfælde skaber Fribordets Afhængighed af Tonnagemaalingen saaledes en særlig god og sødygtig Skibstype i Forhold til det glatdækkede Skibe uden Tonnageaabning.

Spørgsmaalet Skibsmaaling er, som det fremgaar af de Indlæg, der fra forskellig Side er fremført i *Søfarts Tidende*, et kompliceret Spørgsmaal af meget stor Betydning for Skibsrederne. Paa flere Punkter kan det vel synes rigtigt at ændre det, men hvis det lykkes at skabe Stemning herfor, hvad der efter Englands Stilling er tvivlsomt, bør Ændringerne være internationale og først foretages efter meget omhyggelig Overvejelse. Ved denne bør Skibsrederens Stilling til Sagen være afgørende, da det er deres Ejendomsforhold, der paavirkes af de eventuelle Ændringer, medens Havne-Autoriteterne sikkert vil vide at bibeholde deres Indtægter under alle Forhold. Vi mener derfor, at en yderligere Drøftelse af dette Spørgsmaal indtil videre ikke er formaalstjenlig.

SKIBS-DAMPMASKINER ARBEJDENDE I FORBINDELSE MED LAVTRYKS-DAMPTURBINER

AF I. A. KØRBING, TEKNISK DIREKTØR I DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB
(Et kortfattet Resumé af et Foredrag holdt den 22. Januar i Søfartteknisk Forening)

I Bestræbelserne for at forbedre den gammelkendte Skibsdampmaskines Økonomi har man i Løbet af sidste Aar naaet et bemærkelsesværdigt Resultat. Man har allerede i flere Aar været klar over, at den almindelige Triple Ekspansions Dampmaskine ikke paa rette Maade kunde udnytte Fordelene ved et lavt Tryk i Kondensatoren. Men det har været kendt, at man kunde forbedre dette Forhold ved at lade Lavtryk Cylindrens Spildedamp gaa til en Dampturbine og derfra til Kondensatoren, saa at det lavest mulige Kondensatortryk blev udnyttet paa meget økonomisk Maade.

Et saadant kombineret Maskineri har man af og til tidligere anvendt, men dog kun i Forbindelse med ret store Maskinanlæg med 2 eller flere Propellerakslers, og Turbinen trak da alene paa en af Akslerne.

De 2 tyske Ingeniører *Bauer* og *Wach* har imidlertid i Løbet af sidste Aar fuldendt Konstruktioner, der tillader Anbringelse af Lavtryks Dampturbiner direkte paa enhver Skibsdampmaskines Krumtapaksel, saa at Turbinen trækker paa Propellerakslens sammen med Dampmaskinen. De Vanskeligheder, de har maattet overvinde, fandtes især ved den direkte Kobling af Stempelmaskinen og Dampturbinen, og ved de nye Konstruktioner har man opnaaet, at Dampturbinen under Gangen momentant kan udrykkes og indrykkes fra sin Forbindelse med Dampmaskinen, saa at dennes Manøveevne i enhver Henseende forbliver uforandret.

I store Træk er Montering af Dampturbinen i Forbindelse med Stempelmaskinen udført paa følgende Maade:

Akten for Lavtryks-Cylindren opstilles en Lavtryks Turbine, som ved Hjælp af Tandhjuls-Udveksling trækker direkte paa Stempelmaskinens Krumtapaksel. Medens denne sædvanligvis

har et Omdrejningsantal, der varierer fra 70 til 90 pr. Minut, har Turbinen et Omdrejningsantal paa 4,000 til 5,000 pr. Min., derfor er det nødvendigt at have Tandhjulsomsætning for at bringe Turbinens Omdrejningstal ned svarende til Propellerakslens. Dampmaskinens Trykleje og Trykaksel indbygges i Udvekslingen.

Det specielle ved Konstruktionen er nu det, at der paa Tandhjuls-Udvekslingens Akselsystem er indskudt en hydraulisk Kobling, som for det første meget hurtigt kan ind- og udrykkes ved Hjælp af en Skifteglider, og for det andet tillader, at der mellem Turbine og Krumtapakslens fremkommer passende Slip, saa at Variationerne i Krumtapakslens Omdrejning ikke forplantes til Turbinemaskineriet.

Koblingsforbindelsen virker som et elastisk Mellemlid og under Manøvre, hvor Dampmaskinen maa arbejde alene, er det muligt i Løbet af faa Sekunder at udkoble Turbinen og igen indkoble den. Alt sker automatisk ved Hjælp af Trykolie som Mellemlid fra Manøvrepladsen.

De Fordele, der opnaas ved denne kombinerede Maskine, er meget betydelige. Saafremt man i et ældre Dampskib indbygger en saadan Lavtryksturbine, kan man enten opnaa mindst 20 pCt. Kulbesparelse eller faa forhøjet Hestekraft og derved forøge Farten, uden at Kedelanlæggets Størrelse berøres. Den Forøgelse af Hestekraft, der opnaas, ligger mellem 25—30 pCt., uden Forhøjelse af Kulforbruget.

Det er kendt, at enhver Stempelmaskine i haard Sø er tilbøjelig til at »rouse«, naar Propelleren løftes ud af Vandet og dermed taber Skibet noget i Fart.

Med Dampturbinen indkoblet finder ingen »Rousing« Sted. Turbinen virker som et stort Svinghjul paa Krumtapakslens, og

FOTOGRAFIET SOM BEVIS

Føreren paa en svensk Damper, der for kort Tid siden laa i Hamburg med Havari, har til et Søfartsblad dér fortalt nogle Eksempler paa den Nytte, han har haft af Anvendelsen af et Fotografiapparat ved forskellige Lejligheder, for Eks. ved Kollisioner, idet det ved Hjælp af det tagne Billede lykkedes ham at bevise, at hans Skib var uden Skyld i Uheldet. Vi skal nedenfor tillade os at citere nogle af de af ham fremførte Tilfælde, der klart viser, at han gennem Brugen af Fotografiapparatet har sparet sit Rederi for en Del Udgifter. Kaptajnen fortæller bl. a.:

En Gang laa jeg i tæt Taage i Londons Havn, og fra alle Sider hørte man Sirenerne Hyl. Pludselig raabte min Udkigsmand: »En Damper agter«. Jeg løb derhen og saa Stævnen af en stor Damper styrende lige mod mit Skibs Agterstævn. Den havde aabenbart allerede slaaet fuld Kraft bak, idet dens Hastighed tydeligt var aftagende, men det kunde dog ikke forhindres, at den beskadigede mit Skibs Agterstævn en Del. Jeg fik Kameraet frem, tog et Billede, Skibene kom fra hinanden, og alt var som før, Taagen indhyllede os, og Sirenerne hylede. Som Følge af det usigtbare Vejr kunde ingen fra Land have iagttaget Uheldet. Jeg gjorde den anden Damper ansvarlig for den anrettede Skade, men dennes Fører afviste alle Krav og hævdede aldrig at have været i Kollision med os. Følgen blev en Proces, der truede med at faa et for os daarligt Udfald, da vi havde langt færre Vidner end han. Paa den anden Retsdag, da Vidnerne blev taget i Forhør, medbragte jeg den Plade, jeg havde taget, og Billedet viste sig at afgive et bedre Bevis, end den mest omhyggelige Bevisførelse af en Advokat kunde have gjort. Det viste den anden Dampers mægtige Stævn midt i min Dampers Agterstævn og Navnet paa hans Bagbordsbov. Dette lammede Modparten, og jeg vandt Sagen, der drejede sig om over 7,000 Kroner.

Men ogsaa ved andre Lejligheder var Kameraet mig til Nytte. Det var blevet mig meddelt, at nogle Ejere af private Moler i engelske Havne almindeligvis ikke reparerede Skader, som fremmede Dampere anrettede paa deres ofte vanskelig tilgængelige Moler, men dog plejede at gøre enhver ny Damper, der havde det Uheld at tørne imod, ansvarlig for Skaden. Saa dan gik det ogsaa en Dag i N. Min Damper løb

som Følge af en stærk Sidevind, imod hvilken Slæbebaaden ikke kunde holde Damperen, mod Molen og anrettede ubetydelig Skade. Jeg overbeviste mig straks om dennes Omfang og saa, at der ikke langt fra Stedet, hvor vi var løbet imod, var en gammel Skade paa Molen. Saa fik jeg Kameraet frem og fotograferede saavel Kollisionsstedet som Stedet med den gamle Skade, og hvad jeg havde frygtet, indtraf virkelig. Molens Ejer gjorde mig ansvarlig for saavel den gamle som den nye Skade. Mit Billede beviste dog paa afgørende Maade, at mit Skib ikke havde kunnet forarsage den gamle Skade, og jeg slap derfor med at betale den langt mindre nye Skade.

Naar der er den ringeste Fare for en Kollision, er jeg derfor altid paa Broen med mit Kamera, og det har lønnet sig at være beredt til at tage et Billede. I nogle Tilfælde har det været mig muligt at tage et Billede af et Sammenstød mellem to fremmede Skibe, og i et særligt vigtigt Tilfælde blev da ogsaa baade min Besætning og jeg tilkaldt som Vidner. Hukommelsen kan svinge, Billedet aldrig.

Jeg kan huske, at jeg ved én Lejlighed i haard Sø for at redde Skib og Ladning var nødsaget til at kaste Dækslasten, Props, over Bord. De Billeder, jeg havde taget heraf, viste bedre end Journaluddraget, hvorledes Forholdene havde været, og ogsaa den Skade paa Skibet, der var sket ved, at Dækslasten gik over Bord, havde jeg fotograferet og forelagde som Bevis saavel ved Søforklaringen som senere, da Skaden blev takseret. Led mit Skib Skade, fotograferede jeg altid denne og klæbde et Billede ind i Journalen. Dette gjaldt alle synlige Skader, for Eks. Isskader paa begge Sider af Boven, der viser sig ved Buler i Pladerne, og naar Skibet af en eller anden Grund ikke kunde faa Skaden repareret straks, men maatte forblive i Fart, afgav Billedet et godt Bevis for Skaden.

Det er klart, at Kameraet ikke altid kan anvendes, og at det navnlig svigter i Mørke, men naar Forholdene har tilladt det, har jeg altid taget Billeder af skete Uheld og har haft megen Nytte deraf. Mit Skibs Assurandører har stedse været mig taknemlige, og ved mangen Kollision, hvor det var tvivlsomt, hvem der havde Skylden, afgjorde Billedet Sagen til Fordel for mig.

OVERENSKOMST

Mellem Dansk Dampskibsrederiforening og The Baltic and White Sea Conference paa den ene Side og Danske Kulimportørers Association paa den anden Side er der indgaaet følgende Overenskomst angaaende Losningsgodtgørelse for Kul, Koks, Cinders og Briketter i danske Havne i Henhold til Baltcon-Certepartiet.

1.

Losningsgodtgørelsen udgør for alle Havne:

For alle Slags Kul..... pr. Ton Kr. 1.15

— Koks og Cinders.... — - 1.85

— Briketter — - 1.25

med et Tillæg af Kr. 0.15 pr. Ton for Losning med Kran. Tillæget beregnes for det Kvantum, der losses med Kran, uanset om en større eller mindre Del af Ladningen losses paa denne Maade.

2.

Ekstraberegninger maa ikke finde Sted, det være sig for Nedlemning af Last i Broen, Last paa Mellemdækket, Ekstra-

lemning eller Overtidsarbejde. Ej heller for Dyrtidstillæg, Arbejderassurance etc., etc.

denne holder sit Omdrejningstal, selv om Propelleren løftes ud Vandet, dette giver forøget Fart.

Winchmænd fra Land betales af Ladningsmodtageren, medmindre de er rekvireret af Skibet.

Løntillæg som Følge af, at Skibet benytter sine egne Winchmænd kan ikke fordres godtgjort af Skibet.

3.

Ovennævnte Takster, der skal betragtes som »current rate« i danske Havne, saalænge Overenskomsten løber, gælder for alle Skibe, der ankommer til dansk Havn fra og med den 1. Januar 1927, dog faar den ingen Anvendelse, naar der i et Certeparti, som er afsluttet inden dette Tidspunkt, er truffen speciel Overenskomst med Hensyn til Lossegodtgørelsen.

4.

Overenskomsten er gældende indtil den af en af Parterne opsiges med 2 Maaneders Varsel til Ophør en 1. Januar.

(Fortsat fra Side 89)

En yderligere Fordel er den, at Lavtryks-Turbinen danner Reserve for Stempelmaskinen. Skulde denne ved et Uheld havare, kan man drive Skibet frem med formindsket Fart ved Lavtryks Turbinen alene.

Det store tyske Værft, Joh. C. Tecklenborg i Bremerhaven optog Fabrikationen af disse Lavtryks-Turbiner, System Bauer-Wach, for ca. 6 Maaneder siden. Der findes 4 Anlæg

sejlende med Skibsmaskinanlæg fra 700 til 4,500 H.K., alle med udmærket Resultat.

Endvidere har Værftet Ordre paa Ombygninger og Ny anlæg til ialt 16 Skibe, hvoraf de fleste til Skibe i Størrelser paa op til 10,000 Tons.

Maskinfabriken Atlas i København har erhvervet Fabrikationsretten for Danmark og Norge for Levering af disse Lavtryks Damp turbine Anlæg efter Bauer-Wachs Patenter.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIGS HAVN I DECEMBER MAANED 1926

Antallet af de til Danzig i December Maaned indgaade Skibe var 510 med 312,671 N.R.T. mod 529 Skibe med 335,045 N.R.T. i November.

For udgaade Skibes Vedkommende var Antallet 525 med 322,505 N.R.T. mod 492 med 292,608 N.R.T. i November.

Af de i December Maaned indgaade Skibe indgik 309 Skibe med 208,970 N.R.T. i Ballast, medens 41 Skibe med 10.603 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med December Maaned 1925 skal anføres, at Antallet af da indgaade Skibe var 379 med 221,380 N.R.T. og af da udgaade 378 med 220,579 N.R.T..

En Statistik over Varetrafikken over Havnene i December Maaned er endnu ikke offentliggjort.

Den danske Tonnage staar med 77 Skibe med 66,611 N.R.T. som Nr. 3 efter Tyskland med 180 Skibe med 88,272 N.R.T. og Sverige med 132 med 72,615 N.R.T.

Den indgaade Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal	Tons
Belgien	3	1,552
Danzig	22	8,039
Danmark	77	66,611
Tyskland	180	88,272
England	22	33,412
Estland	2	2,738
Finland	6	2,513
Frankrig	5	3,315
Grækenland	1	1,855
Holland	2	668
Letland	6	5,355
Lithauen	1	437
Norge	31	20,930
Polen	19	4,099
Sverige	132	72,615
Østrig	1	260

Udvandrertrafikken over England er steget i December Maaned nemlig fra 1,094 i November til 1,338 i December, medens Udvandrertrafikken over København omtrent er som forrige Maaned, og den direkte Trafik til New York er gaaet tilbage fra 580 til 272.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 1. Februar 1927.

Sammenlignet med, hvad der for nøjagtig et Aar siden berettedes i disse Spalter, maa det indrømmes, at Forholdene for Tiden stiller sig gunstigere for Skibsfarten. La Plata-Markedet var den Gang brudt fuldstændigt sammen, og bød kun Beskæftigelse til rent ud ruinerende Rater, f. Eks. 14/- for spotprompt Baad, og trods egentlig Tonnagebehov var Befragterne tilbøjelige til at holde igen i Forventning om endnu lavere Rater, hvilket ogsaa lykkedes. Australien var ganske uvirksom, og Diagnosen for de andre ledende Markeder lignede mere eller mindre de to foran nævnte.

Naar Forholdene for Tiden stiller sig gunstigere, er Grundene hertil forskellige. I første Række vel nok fordi Forholdene sidste Aar var ualmindelig slette, og nødvendigvis maatte forbedres, om ikke det hele skulde gaa i Staa. En anden Grund maa sikkert være forbedret Købeevne som Følge af det forarmede Europa's fortsatte — omend langsomme — økonomiske Genrejsning, men en 3die medvirkende Aarsag er sikkert, at Rederne har erfaret, hvad det koster dem at sejle til de sidste Aar ved denne Tid erholdelige Smaapenge, og er besluttet paa hellere at lægge Tonnagen op igen, end acceptere Rater, der er direkte labbringende, hvorfor de sætter haardt imod haardt, naar dette gøres nødvendigt.

TRÆLASTMARKEDET

Der strømmer daglig nye Ordre i Markedet, og adskillige Afslutninger har allerede fundet Sted. Dette er beklageligt, naar ses hen til de Rater, der er opnaaet. Disse er rundt regnet de samme, der betales sidste Aar ved denne Tid, nemlig ca. 42/-—42/6d. som Basisrate fra Sydfinland til London eller E.C.C.P. I April s. A. var Gnnemsnitsraten 40/- 39/-, og i enkelte Tilfælde endnu lavere, saa de Redere, der sluttede »ahead« i Begyndelsen af Aaret, var tilsyneladende berettigede til at paastaa, at de havde bedømt Udsigterne rigtigt. At den engelske Ministrejke for de senere Terminers Vedkommende kuldkastede alle Berægninger, er en Sag for sig. Selv med en normal Udvikling af Fragtmarkedet burde saadanne Fald som forannævnte kunne undgaes, ved at Rederne afholdt sig fra allerede i Januar at slutte op for f.o.w. eller endnu senere Lastning. I saa Fald vilde Befragterne sikkert hen paa Foraaret se sig nødsaget til ikke alene at betale, hvad de antydede i Januar, men maaske at

lægge en Del til. Det er naturligt, at Befragtingerne for f.o.w. maa foretages i Løbet af Foraaret, idet et samlet Udbud af Tonnage for denne Termin lige forinden Navigationens Genaabning uvægerlig vil bevirke et Fald i Fragterne, men derfra og til allerede ved Nytaarstid, medens Vinteren knap har taget rigtig fat paa Afskibningspladserne, at slutte op for 1ste og 2den Rejse, er der et stort Spring. Blandt de fornylig foretagne Afslutninger kan anføres:

Ca. 1,050 Stds. (dansk) Björkö/London, 15/6., 42/6d.; ca. 1,025 Stds. (dansk) Trångsund/London, Juli, 42/3d.; ca. 1,000 Stds. (tysk) Räfsö/London, Juni, 42/3d.; ca. 1,500 Stds. (svensk) Kotka/London, 15/6., 41/3d.; ca. 600 Stds. (eng.) Kotka/London, f.o.w., 41/6d.; ca. 1,100 Stds. Trångsund/Hull, f.o.w., 50/- (gross); ca. 600 Favne Props Sydfinland/Grangemouth, f.o.w., 40/-; ca. 720 Stds. Uleåborg/Bristol, 30/6., 57/6d. (netto); ca. 500 Stds. (tysk) Sörnäs/Amsterdam, Juni, Hfl. 23.50; ca. 500 Stds. (tysk) Björneborg/Zaandam, Juni, Hfl. 23.00; ca. 675 Stds. (tysk) Walkom/Zaandam, Juni, Hfl. 22.50; ca. 850 Stds. (svensk) 2 Wiborg/Zaandam, Juni, Hfl. 23.00; ca. 600 Stds. (svensk) Räfsö og Mäntyluoto/Zaandam, Hfl. 22.50; ca. 600 Stds. (svensk) Uleåborg/Bristol/Old Dock 58/- Baltwood terms, og for prompt noteres bl. a. ca. 800 Favne Pulpwood Sörnäs Kaj/Rotterdam, Hfl. 20.20½, til hvilken Rate vi dog betvivler, at der findes Tonnage. Som det vil bemærkes, at der ikke rapporteret Afslutninger til Frankrig eller Belgien, og der er heller næppe foretaget nævneværdigt i disse Destinationer.

Hvidehavet. — Der vides endnu ikke sluttet noget herfra.

Canada. — For en prompt Ordre paa ca. 525 Stds. fra Halifax til W.B.E.I. kan faas 85/- een, 87/6d. to Lossepladser, og for ca. 800 Stds. fra Ingramport noteres 75/-, men herfra maa den billige Lastepris tages i Betragtning.

KUL, KOKS ETC.

Desværre som sidst. Kun faa og smaa nye Ordre i det danske Marked, og til uforandret lave Rater. 1,500 Tonner sluttedes Danzig/Kolding til 6/3d., og 750 Tonner Rotterdam/Odense 9/6d. (Kokes), saa der er intet at give bort. Ogsaa i andre Destinationer var det smaat med Tilgangen af nye Ordre med Undtagelse af Middelhavet. Bemærkelsesværdig er ogsaa Afslutningen af en Salgskontrakt for ca. 70,000 Tons Kul til den svenske Stat, Afskibning over de kommende 3 Maaneder.

H A V N E T R A F I K E N I D O R D R E C H T I 1 9 2 6

Paa Grund af den langvarige Kulstrejke i England var der større Livlighed over Sø- og Rhinfarten.

Fra Havet kom 123 Skibe med 238,000 m³ ind i Havnen, medens de tilsvarende Tal for Zwyndrecht andrager 181 Skibe med 418,650 m³.

Heraf var 36 Skibe med 130,000 m³ ankommet til Dordrecht for at indtage Kullast, hvilket gjordes meget lettere ved Anskaffelse af 2 flydende Kraner.

Yderligere tilstodes en Kredit paa Hfl. 1,665,000 til at nyttiggøre Landtungen i Havnen til Losnings- og Ladningsbedrifter.

I September 1928 skal dette Arbejde være færdigt, og til den Tid vil ogsaa den nye Vandvej gennem Oude Maas med en Dybde af 6.50 m være fuldbyrdet.

Det fornemste Værk, som i den nærmeste Fremtid skal udføres, er dog Ombygningen af Sporvognsbroen i Barendrecht ved Anbringelse af en Løftebro paa 60 m Spænding, idet Nieuwe Waterweg uden Istandbringelse heraf ikke vil være brugbar.

Flod-Skibsfarten, særlig paa Rhinen, gik fremad.

Indtægterne ved Havnepenge af Flodfarten var i 1926 Hfl. 48,000 mod Hfl. 42,600 i 1925.

I det forløbne Aar var Antallet af Arbejdsløse noget lavere end i det foregaaende. Medens der i 1925 gennemsnitligt stod indskrevet 1,050 Arbejdsløse ved Arbejdsbørsen, var Tallet i 1926, 970. Til omtrent 340 af de indskrevne kunde i en stor Del af Aaret gives produktivt Arbejde ved Anlægning af Diger om og Opdyrkning af Biesbosch. Ved Aarets Slutning var Digearbejderne paa det nærmeste fuldbyrdet, hvorefter Borttagning af Kisel blev paabegyndt i stor Udstrækning under Ledelse af det nederlandske Hedeselskab.

Kommunebedrifterne gik gunstigt. Electricitetsværkerne udviste i 1926 en Aarsproduktion paa 45 Millioner K.W. imod 41 Millioner i det foregaaende Aar: en Tiltagen paa 9.3 pCt.; Gasværkernes Produktion steg med 6.4 pCt. — Skibsbygningsbedriften var Tilstanden hele Aaret utilfredsstillende; eet Værk maatte endog lukke. — Heller ikke i de fleste andre Bedrifter her kan der endnu tales om en varig Forbedring.

HAVNEAFGIFTERNE I BRASILIEN

Som tidligere meddelt i *Dansk Søfarts Tidende* havde den brasilianske Regering ved et Dekret af 20. August i Fjor forhøjet Havneafgifterne for alle indførte Varer med 3.5 Milrees pr. Ton. Forhøjelsens

Ikrafttræden blev som Følge af Protester fra Udlandets Side udsat til den 20. December, og den nye brasilianske Finansminister har nu yderligere udsat dens Ikrafttræden indtil videre.

(Fragtmarkedet fortsat.)

MIDDELHAVET ETC.

Som netop meddelt viste dette Marked bedre Tilgang af indgaaende Ordre. Tonnagen er rigelig, men alligevel lykkedes det at forbedre de sidst betalte Rater lidt. Dansk 2,800 Tonner opnaaede 11/6d. fra Wales til Catania, og af yderligere Afslutninger kan nævnes: 4,000 Tons Civita Vecchia 11/- prompt, 6,000 Tons Barcelona, 11/6d., spotprompt, 6,000 Tons Venezia, 12/-, 4,900 Tons Genoa Range, 10/6d., spotprompt, 5,300 Tons Constantinople, 13/-, 28/2 Annullering; Frugtnoteringerne for 2. Halvdel af Februar er kun i 20/- pr. 100 Kbfd., men der indbydes til Anstilling til £950 80,000 Kbfd., £1,000 90,000 Kbfd. og £1,100 100,00 Kbfd., eller med andre Ord henholdsvis næsten 24/-, godt 22/- og 22/- pr. 100 Kbfd.; Salt noteres bl. a.: Trapani/2/3 Nordnorge, Februar, 14 forsøger 15 n. Kr.

Sortehavet, der kom i Markedet igen i Midten af samme Maaned, maatte lægge lidt til de sidst betalte Rater af 14/6d., idet der for 4,500 Tonner betaltes 15/6d. U.K., 6d. Reduktion for Kontinentet, 25/2 Annullering.

NORD AMERIKA, GULFEN. CANADA ETC.

Det mest bemærkelsesværdige i disse Markeder var, at *Montreal* fik enkelte Baade for Maj Afskibning, og desværre til for lave Rater: 15½ Cents Antwerpen-Rotterdam, og 19 Cents Middelhavet. Dette er ganske vist 3 à 4 Cents over sidste Aars Aabningsrater, men disse skulde heller ikke gerne være nogen Maalestok. Vi behøver i denne Forbindelse kun at erindre om de store Oplægninger s. A. samt, at adskillige Redere foretrak at sende deres Baade hjem i Ballast fra Nordamerika, fremfor at akceptere de meningsløse Rater, der blev budt. Det synes ogsaa allerede nu som om Befragtningerne herfra foreløbig skal indskrænke sig til de forannævnte Afslutninger, i det mindste er Rederne tilbageholdne, og der antydes nu allerede 2 Cents mere til Middelhavet. Der er saa meget mindre Aarsag for Rederne til at forhaste sig, som der til sidste Aars Høst kommer et ret betydeligt Kvantum,

der ikke blev udskibet sidste Efteraar, idet Befragterne ikke kunde konkurrere med de høje amerikanske Kulfragter. Fra Kuba sluttedes bl. a. 4,000 Tonner til 24 sh., og noget større Baad fik 23/6d. fra St. Domingo, begge pr. Februar. Fra Gulven er 7.50 Doll. gentaget for ca. 3,000 Tonner til 2 danske Havne, og mere opnaas forhaabentlig inden længe.

SYDAMERIKA

Hjemgaaende er dette Marked atter bedre, og en Genoptagning af Befragtningerne i stor Stil er fulgt af en Stigning i Raterne paa 1/- à 1/6d. 8,500 Tonner fik 32/6d. pr. Januar fra San Lorenzo. Pr. denne Maaned har 7,000 Tonner faaet 30/- fra Bahia Blanca, og lignende Baad 27/- pr. 1/20 Marts, medens 6,500 Tonner pr. 1/25 April tog 24/9d. U.K., 24/3d. Cont.

For Kul udgaaende, der tilbydes i rigeligt Maal, betales vedblivende kun ca. 13/-, 13/6d., og Tilbudet af Tonnage er endnu mere rigeligt.

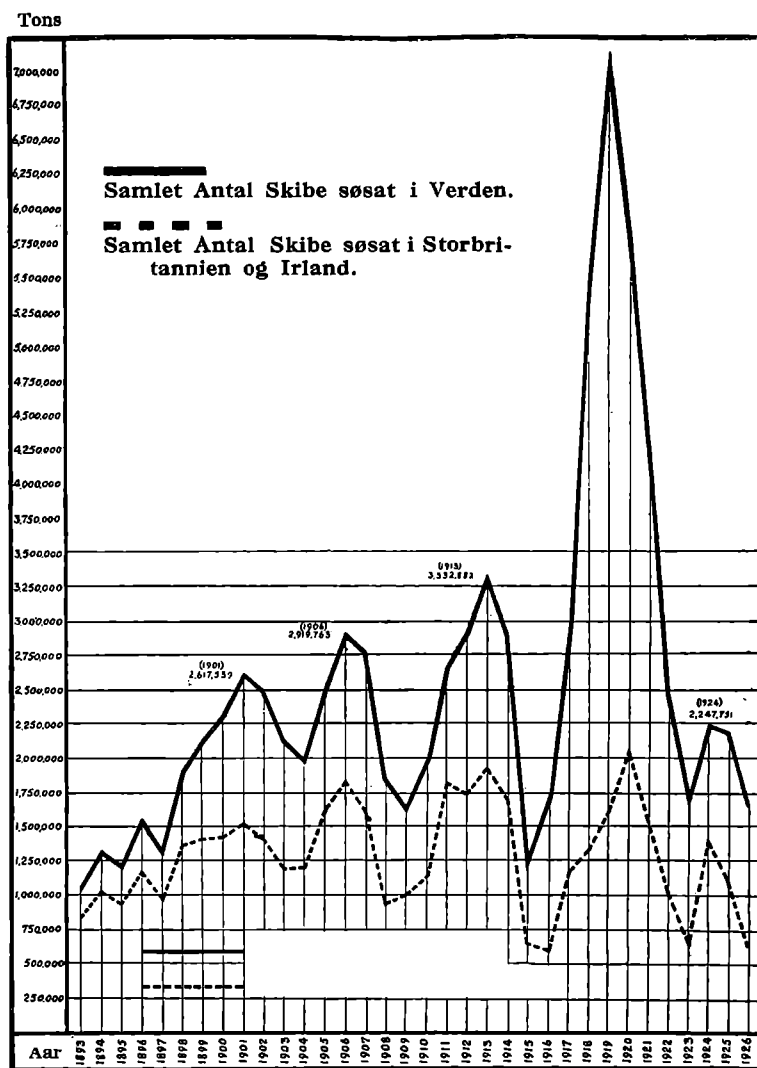
ØSTEN

Som ventet maatte Australien forbedre de sidst betalte Rater. Der blev bl. a. sluttet 7,000 Tonner, 2. Halvdel Februar, fra Sydaustralien til 48/9d. mod sidst 47/-, 46/3d., og 6,000 Tonner Vestaustralien, 25/3 Annullering, 43/9d. mod sidst 41/3d. og 40/-. Der kan forhaabentlig sættes megen Lid til dette Marked for den kommende Tid. Vi faar se.

TIME CHARTER

Saasandt som dette Marked er et temmelig godt Barometer for Fragtmarkeds-Udsigterne, maa det indrømmes, at »Barometret« viser Tegn til »bedre Vejre«; i hvert Fald hvad det amerikanske — og det langt betydningsfuldeste — Timecharter-Marked angaar. Der er mange Ordre fremme, og der er bl. a. sluttet ca. 2,300 Tonner een Rundrejse Vestindien til 2.40 Doll. og 5,100 Tonner (singledecker) 3 Maaneder, 1.50 Doll., og for mindre Baade antydes 1.75 Doll. og endnu mere over længere Perioder (6/12 Maaneder).

BRUTTOTONNAGE AF HANDELSSKIBE SØSATTE I VERDEN HVERT AAR I PERIODEN 1893-1926



DEN HAMBORGSKE STAT ER IKKE ANSVARLIG FOR HAVNELODSESNES FORSØMMELSE

Tildels i Strid med den herskende juridiske Teori frakendte »Hanseatisches Oberlandesgericht« i en Dom, afsagt i Aaret 1925, den hamburgske Stat Ansvar for Skade forvoldt af Havnelodsen under Udøvelsen af hans Hverv, og denne Dom blev den 2. Juli 1926 stadfæstet af »Reichsgericht«. Det af Retten indtagne Standpunkt vakte megen Opsigt i de hamburgske interesserede Kredse, og et nyt Tilfælde af lignende Art blev indbragt for »Oberlandesgericht« i Haab om at opnaa et andet Resultat. I sin nylig afsagte Dom fastholder »Oberlandesgericht« imidlertid sit tidligere Standpunkt og frifinder den hamburgske Stat.

Da det af Retten saaledes indtagne Standpunkt formentlig kan paaregne Interesse i Søfartskredse ogsaa udenfor Tyskland, har Generalkonsulatet til Udenrigsministeriet fremsendt en i »Hamburger Fremdenblatt« Aftenudgave for 31. f. M. offentliggjort Artikel betitlet »Keine Haftung des Hamburgischen Staates für Verschulden des Hafenslotsen,« hvori disse Domme nærmere kommenteres.

Af Artiklen fremgaar det, at i den sidst paadømte Sag havde Ejeren af to i Hansahavnen henliggende Pramme, der var blevet beskadigede ved Paasejling af en Damp, der førtes af en af Havnens Lodser, anlagt Sag saavel mod Lodsen som mod den hamburgske Stat til Erstatning af den ved Kollisionen forvoldt Skade. Medens »Landesgericht« dømte Staten erstatningspligtig for en Del af Skaden, gik »Oberlandes-

gericht« Dom ud paa fuldstændig Frifindelse af Staten. Frifindelsen begrundedes med, at Havnelodsen ikke har handlet »i Udøvelse af en ham i denne sin Egenskab betroet offentlig Myndighed,« hvorfor Rigsforfatningens Art. 131 ikke vil kunne finde Anvendelse. Herom vilde der efter Rettens Opfattelse kun kunne blive Tale, saafremt Lodsvirksomheden ved Lov var forbeholdt Havnelodserne, hvilket imidlertid ikke er Tilfældet.

Rigsforfatningens § 131 er saalydende:

»Verletzt ein Beamter in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so trifft die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat oder die Körperschaft, in deren Dienste der Beamte steht. Der Rückgriff gegen den Beamten bleibt vorbehalten. Der ordentliche Rechtsweg darf nicht ausgeschlossen werden.

Die nähere Regelung liegt der zuständigen Gesetzgebung ob.«

FANØ SKIBSREDERFORENING

Ved et Møde, der blev afholdt den 28. Januar i Fanø Skibsrederforening, konstituerede Bestyrelsen sig med Kaptajn N. H. Gregersen som Formand og Kaptajn Th. Thomsen som Næstformand. Som nyt Medlem i Stedet for Foreningens Formand, Kaptajn H. Th. Mejnertz, der er fratraadt, valgtes Kaptajn N. Th. Nielsen.

TRAADLØS TELEFON OM BORD I HVALFANGERBAADE

Blandt nye Foranstaltninger indførte i moderne Hvalfangst er traadløs Telefon af fremragende Betydning, og en Mængde Sydhavs-Hvalfangere, der til denne Saison er blevet udrustet med traadløs Telefon, er dermed blevet i Stand til at sprede sig over et større Omraade og anvende nye Metoder til at finde og dræbe Hvalerne, som det vilde have været umuligt for dem at anvende uden dette Middel til Meddelelse mellem de enkelte Skibe.

Hvis en af de Hvalfangere, der er udrustet med Telefon faar et Antal Hvaler i Sigte, maaske efter to-tre Ugers Søgen, kan den straks underrette de andre Skibe i samme Flaade pr. Telefon, hvorefter de alle kan sætte Kurs mod Stedet. Hvalkogeriet, der ledsager Hvalfangerne, kan ogsaa dirigeres til det for Optagelse af Fangsten mest bekvemme Sted, og ved et simpelt System af Codeord kan man hemmeligholde det vigtige Indhold af Meddelelserne for et hvilket som helst andet Skib, der maatte befinde sig indenfor Telefonens Rækkevidde.

Marconis $\frac{1}{2}$ kw Telefon, der er leveret til alle Skibe tilhørende »The Southern Whaling and Sealing Company Ltd.« og til andre Hvalfangerflaader, er lavet særligt til denne Slags Arbejde. Apparats Ydeevne kan man skønne om, naar man hører at en saadan Telefon installeret om Bord i Hvalkogeriet »C. A. Larsen« hørtes af Hvalfangeren »Sir James Clark Ross«, der befandt sig i en Afstand af 2,000 miles fra Hvalkogeriet. Normalt opretholdes der Forbindelse mellem Hvalfangerne indbyrdes samt med Hvalfanger-Stationen i Stromness i Syd Georgia op til en Afstand af 700—750 miles.

Et slaaende Eksempel paa den traadløse Telefons store praktiske Værdi for Hvalfangerne havde man lige i Begyndelsen af Saisonen, da Lederen af Hvalfangsten om Bord i Damperen »Southern King« aftalte Forretninger med Lederen af Hvalfanger-Stationen i Stromness, medens Skibet endnu var 750 miles derfra.

Foruden med traadløs Telefon er en Del Sydhavs-Hvalfangere, deriblandt de britiske »Southern King« og »Southern Queen«, i Aar blevet udrustet med Marconi Retningsfindere, fremstillet specielt til disse smaa Skibe. I Nærheden af den magnetiske Pol, hvor Hvalfangsten for en stor Del foregaar, er det magnetiske

Kompas kun til ringe Nytte, og den traadløse Retningsfinder, der er fuldstændig uafhængig af Jordens Magnetisme, har vist sig at være af uvurderlig Nytte for Hvalfangerne. Ligesom Telefonen betjenes den af Harpuneren og kræver saaledes ikke nogen ekstra Mand.

Traadløst Udstyr har ikke alene forøget Hvalfanger-Flaadens Ydeevne, men har ogsaa simplificeret nogle af Hvalfangernes vanskeligste Problemer og i høj Grad formindsket Muligheden for saadanne Farer, som, at et Skib isoleres og er ude af Stand til at orientere sig, For to Aar siden, da en Hvalfanger-Flaade foretog et dristigt Fremstød i Rosshavet, der er omsluttet af en Isbarriere med kun én Aabning om Sommeren, maatte Hvalfangernes Bevægelser fra Moderskibet begrænses i høj Grad grundet paa Kompassets Upaalidelighed, og trods alle tagne Forholdsregler, som lang Erfaring tilraadede, var Flaaden dog paa et hængende Haar ved at blive indelukket ved Saisonnens Slutning, som Følge af de Vanskeligheder den havde med at finde Udløbet. Det Antal Hvaler, der selv under disse ufavorable Forhold fangedes, var dog saa stort, at Flaaden atter den følgende Saison løb ind i Rosshavet, men denne Gang var Skibene forsynede med Marconi Retningsfindere, som Følge af hvilket de var i Stand til at udvide deres Arbejdsfelt betydeligt, og Saisonen blev af denne Grund en af de bedste, Hvalfangerne nogensinde har haft.

Den Fremgangsmaade, der anvendes ved Jagten paa Hvalerne, er i de senere Aar bleven ændret omtrent i lige saa høj Grad som Metoderne til Vedligeholdelse af Forbindelsen mellem Skibene. Indtil for faa Aar siden fangedes Hvalerne ved Hjælp af Harpuner fra Robaade, medens man nu har hurtige Dampbaade paa 150—180 Tons, særligt konstruerede til dette Brug og forsynede med 1,000 H.K. Maskine, der anvendes til Forfølgelsen, og Harpunerne udskydes ved Hjælp af Kanoner i Stedet for at kastes med Haanden. Selve Hvalen udnyttes ogsaa i langt højere Grad end før, idet praktisk talt hele dens Legeme udnyttes til Fremstilling af Olie, Kreaturfoder o. l. Store Kogerier i Land eller flydende Kogerier, naar Flaaden opererer for langt fra Land til at gøre det muligt at anvende de førstnævnte, er beskæftigede med Fremstilling af de forskellige Produkter, og den traadløse Forbindelse mellem disse Virksomheder tillader et Samarbejde, der ellers vilde være umuligt.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

I følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i 1926 sammenlignet med Aaret 1925 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	20,202	28,893,050	14,548	21,274,282
1925	13,883	20,388,061	11,099	16,670,643
Forskel	+6,379	+8,504,999	+3,449	+4,603,639

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1926	14,829	17,411,380	11,590	18,336,087
1925	13,241	16,636,312	9,971	17,166,334
Forskel	+1,588	+775,068	+1,619	+2,169,753

Rotterdam.

Som ventet gik Havnetrafiken i December Maaned yderligere tilbage. Ved nærmere Betragtning af Tallene vil det imidlertid vise sig, at Tilbagegangen er betydeligt ringere end Nedgangen i Kulafskibningerne, idet adskillige Varegrupper, saaledes navnlig Erts, men ogsaa Korn og Stykgods viser Fremgang i Sam-

menligning med November 1926. Maaneden maa derfor efter Omstændighederne betragtes som havende været gunstig for Skibsfarten.

Nedenstaaende Statistik viser Antallet af Skibe, ankommet og afgaaet med Ladning:

	Dec. 1926	Dec. 1925	Nov-1926
Ialt ankommet	821	700	664
Ialt afgaaet	950	671	1,155
Ankommet med Stykgods.....	510	483	462
Afgaaet med Stykgods	541	439	487
Afgaaet med Kul.....	396	209	647

Udelukkende for at indtage Bunkerkul indkom i Nieuwe Waterweg 267 Skibe.

Sammenligner man Havnetrafiken nu med Tiden før Krigen, fremgaar det, at der faktisk kun med Hensyn til Kulafskibninger kan tales om en gunstig Udvikling, idet der iøvrigt for de fleste Varegrupper er Tilbagegang. Den stærke Fremgang i Kultrafikken i det forløbne Aar er som bekendt af unormal Natur; hvor meget der vil blive tilbage under normale Omstændigheder er vanskeligt at sige.

Af vigtigere Varer ankom i December Maaned:

Erts	ca. 800,000 Tons
Korn	ca. 350,000 —
Mineralsk Olie.....	80,000 —
Bomuld	28,905 Baller

T R A F I K E N I A M S T E R D A M S H A V N I 1 9 2 6

Indklareringerne i Amsterdams Havn beløb sig til 3,199 Skibe med 19,792,537 m³ mod 2,999 Skibe med 18,625,534 m³ i 1925 og 3,016 Skibe med 18,101,186 m³ i 1924. Der var ingen Skibe oplagt i Amsterdam ved Aarets Slutning.

I Løbet af Aarets første 11 Maaneder beløb Antallet af Dampskibe og søgaaende Sejlskibe — som gik gennem Sluserne ved Ijmuiden — sig til 6,028 med 38.7 Millioner m³, mod 5,718 med 35.7 Mill. m³ i de tilsvarende Maaneder i 1925. Af dette Antal havde 91 Skibe et Dybgaaende af mere end 80 dm., mod 65 i 1925; det største Dybgaaende beløb sig henholdsvis til 93 dm. og 92 dm. Efter Retningerne var denne Trafik fordelt som følger:

Dampskibe og søgaaende Sejlskibe gennem Sluserne ved Ijmuiden:	Januar/November			
	1926		1925	
	Antal	Mill. m ³	Antal	Mill. m ³
Indgaaende	3,015	19.3	2,883	17.9
Udgaaende	3,013	19.4	2,835	17.8
Total....	6,028	38.7	5,718	35.7

Den udenlandske Godstrafik pr. Skib i den amsterdamske Havn steg i de første 11 Maaneder af 1925 fra 6,382,000 Tons til 6,734,000 Tons i det samme Tidsrum 1926. I de tilsvarende Tidsrum i 1923 og 1924 beløb den sig henholdsvis til 4,630,000 og 5,833,000 Tons.

Fordelt efter Trafikken pr. Søskib og pr. Rhinskib beløber disse Tal sig til:

11 Maaneder	Godstrafik	
	Udenlandske Søskibe Tons	Rhinskibe Tons
1926.....	4,134,838	2,598,721
1925.....	3,909,807	2,471,662
1924.....	3,982,017	1,851,126
1923.....	3,857,122	772,968

Heraf fremgaar tydeligt Rhintrafikens store Betydning for Amsterdams udenlandske Handel; nu efter at Tilstandene i Tyskland atter er blevet regelmæssige,

S K I B S T R A F I K E N I D A N Z I G S H A V N I 1 9 2 6

Der indgik i Aarets Løb 5,967 Skibe med tilsammen 3,432,480 N.R.T. mod 3,986 Skibe med tilsammen 1,869,979 N.R.T. i 1925.

Der udgik i samme Tidsrum 5,903 Skibe med tilsammen 3,395,840 N.R.T. mod 3,958 Skibe med 1,864,182 N.R.T. i 1925.

Af de i Aarets Løb indgaaede Skibe indgik 3,783 med 2,276,258 N.R.T. i Ballast, medens 559 Skibe med 191,869 N.R.T. udgik i Ballast.

Den danske Tonnage staar med 942 Skibe og 695,252 N.R.T. som Nr. 3 efter Tysklands med 2,090 Skibe med 908,206 N.R.T. som Nr. 1 og Sverige med 1,330 Skibe med 768,527 N.R.T. De tilsvarende Tal for Aaret 1925 andrager: Danmark 458 Skibe 309,150 N.R.T., Tyskland 1,661 Skibe 622,326 N.R.T., Sverige 496 Skibe 189,600 N.R.T.

Af danske Linier, der regelmæssigt anløber Havnen her, skal først og fremmest nævnes »Baltic America Line« med sine to Oceandampere »Lituania« og »Estonia« som eneste direkte Udvandrerlinie mellem Danzig og New York. »Skandinaviens Amerika Linien«, som med Damperen »Niels Ebbesen« opretholder en regelmæssig Passagertrafik mellem Danzig og København; endvidere »D.F.D.S.«, hvis Damper »I. C. Jacobsen« en Gang ugentlig løber mellem København og Danzig med Gods og Passagerer. Men desuden har vel samtlige danske Rederier i Aarets Løbt haft store Kul- og Trætransporter fra Danzig. Nævnes skal endvidere, at Motorskibet »Danmark« har haft direkte Fragt af polsk Jern til Japan.

omfatter den mere end $\frac{1}{3}$ af hele Havnebevægelsen.

Ved Zeeburgslusen tiltog Rhinsejladsen fra 3,582 Skibe med 2.69 Mill. Tons Ladeevne til 4,374 Skibe med 3.15 Mill. Tons Ladeevne i nedadgaaende Retning og fra 2,194 Skibe med 1.5 Mill. Tons Ladeevne til 3,939 Skibe med 2.7 Mill. Tons Ladeevne i opadgaaende Retning.

I Tidsrummet Januar/November 1926 ankom 2,835 Rhinskibe til Amsterdam med 2,060,895 m³ mod 2,256 Skibe med 1,765,191 i det tilsvarende Tidsrum 1925. Til Tyskland afsejlede 1,113 Rhinskibe med 766,178 m³ mod 860 med 606,222 m³ i de første 11 Maaneder 1925; for de til andre Steder afsejlede Rhinskibe var disse Tal henholdsvis 1,756 med 1,344,567 m³ og 1,478 med 1,179,030 m³.

Igennem Zeeburgsluserne i Merwedekanalen sejlede i Løbet af de første 11 Maaneder 1926 til IJ (Del af Amsterdams Havn) 33,848 Flodskibe med en Ladeevne af 5.1 Mill. Tons mod 34,614 med en Ladeevne af 5.2 Mill. Tons i de tilsvarende Maaneder 1925. Kommende fra IJ passerede i nævnte Kanal henholdsvis 35,976 Flodskibe med 5.68 Mill. Tons Ladeevne og 37,205 Flodskibe med 6.47 Tons Ladeevne. Tilbagegangen falder paa saavel Dampskibe som Sejlskibe.

Igennem Orangesluserne sejlede:

	Januar-November	
	1926	1925
Indgaaende	28,835	28,438 Skibe
Udgaaende	27,803	27,609 —
Total....	56,638	56,047 Skibe

I Virkeligheden er Handelstrafikken fra og til Zuiderzøen tiltaget mere end det fremgaar af disse Tal; saaledes formeredes Antallet af Dampskibe med 1,415, dog formodentlig er Antallet af Sejlskibe — som udgør en stor Del af Trafikken gennem Orangesluserne — gaaet tilbage, hvilket selvfølgelig forandrer det totale Antal noget.

En Fortegnelse over den indgaaede Trafik fordelt efter Flag sammenlignet med 1925 følger nedenstaaende:

Nationalitet	1925		1926	
	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage
Amerika	13	43,306	4	12,662
Belgien	1	3,212	15	5,309
Danzig	613	110,020	478	103,078
Danmark	458	309,150	942	695,252
Tyskland	1,661	622,326	2,090	908,206
England	269	294,244	281	332,456
Estland	41	6,429	33	10,323
Finland	45	12,020	78	45,272
Frankrig	47	61,430	79	81,710
Grækenland	—	—	7	13,707
Holland	55	21,667	74	37,326
Japan	1	4,254	—	—
Italien	5	9,582	17	41,158
Letland	56	32,744	135	104,580
Lithauen	15	4,863	11	4,375
Norge	143	106,610	303	211,052
Polen	55	24,910	80	41,491
Rusland	3	2,353	5	8,139
Sverige	496	189,600	1,330	768,527
Brasilien	1	54	—	—
Island	1	175	1	175
Spanien	4	8,113	2	3,896
Østrig	1	100	1	260
Panama	1	2,311	—	—
Jugoslavien	1	500	—	—
Tyrkiet	—	—	1	2,926
	3,986	1,869,979	5,967	3,432,480

Der foreligger ingen officiel Statistik over Vareomsætningen over Danzigs Havn, men den samlede

(Fortsættes Side 97)

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande:

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

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

Lods- og Bugserafgifter:

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

Ballast- og Vandafgifter:

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

Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

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

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

Friklager ved Tolboden.

KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5-9,5 m, Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nord fra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmønen 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 Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o.v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rutebartøjer og reparerende Fartøjer m.m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skilte 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 Dybtegaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. **Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 Kr. til 240 Kr.** Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr.** Vand betales med Kr. 1,75-2,50 pr. Ton. **Losning og Lading, i Frihavnen** besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. **I Toldhavnen** efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftets), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) m. Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk. Jernbane langs Havnen.

FREDERIKSHAVN

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

HELSINGØR

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

HOBRO

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

HOLBÆK

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

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

Ingen Lodstvang. Lods faas i Spodsbjerg og Holbæk.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

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

Losning og Lastning besørges af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overløbet ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tre-dobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Godv Oplagspladser, Kornelatorer, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

KORSØR

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

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

Lods og Bugsering

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

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

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

Losning og Lastning

besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsepil m. m.

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

MARSTAL

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

NEXØ

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig Vand 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 besørges af Modtageren.

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

NYBORG

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

I S M E L D I N G E R P R. 2. F E B R U A R 1 9 2 7

Sverige.

Lilljungfrun og nordlige Stationer lukket.
Ved Eggegrund isfrit, til Gävle Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Skutskärshamn Fastis, lukket.
Örskär isfrit, Öregrundsgrepen nordlige Del isfri, sydlige Del lukket.
Sandhamn-Stockholm Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Landsort-Stockholm Sjapis, lukket for Sejlskibe.
Idefjorden Fastis, Rende.

Finland.

Luppi og østligere Stationer lukket. Hogland ikke meldt.
Helsingfors S.-Havn Fastis, kun med Isbryderhjælp, ud for Sveaborg svær Fastis, lukket. Gråskärsbåarna usigtbart.
Porkal Drivis, kun med Isbryderhjælp.
Paröunds-fjärden svær Fastis, lukket.
Hangö Havn sammenpakket Sjapis, kun med Isbryderhjælp, V.-Fjorden Fastis, Rende.
Gullkronafjärd sydlige Del Fastis, lukket.
Abo Havn og Erstan Sjapis, lukket for Sejlskibe.
Lövsjär Fastis, kun for kraftige Dampere.
Skiftet Drivis, Föglö Fastis, begge Steder kun for kraftige Dampere.
Raumo Skærgaard svær Fastis, kun med Isbryderhjælp, Søen udfør isfri.

Räfsö og Mäntyluoito indre Havne Fastis, kun for kraftige Dampere, Mäntyluoito Red Fastis, lukket for Sejlskibe.
Ud for Kallö og Räfsö Pakis, usigtbart, længere ude isfrit.
Wacklot og nordligere Stationer lukket.

Rusland. (1')

Fra Leningrad til Kronstad Fastis, derfra til Hogland-Rødsvær skruende og pakkende Is. Issejlads 110 Sm. Isbrydere skal afventes ved Stebskær.

Estland.

Ekholm og Stensvær isfri.
Narva svær Drivis, lukket.
Kynö og Verder svær Fastis, lukket.
Vorms Sjapis, lukket for Sejlskibe.
Øvrige Stationer antagelig isfri.

Lettland.

Haynash Pakis, lukket.
Øvrige Stationer isfri.

Tyskland.

Pillau, Havnen sammenpakket Sjapis, Rende. Königsberg Kanal svær Fastis, Rende.

Fortsat fra Side 95).

Omsætning angives til noget over 6 Mill. Tons, af hvilke noget over 5½ Mill. Tons falder paa Udførslen, godt 600,000 Tons paa Indførslen. I 1925 androg Omsætningen 2,722,748 Tons, deraf Udførsel 2,031,969 Tons, Indførsel 690,779 Tons. Medens Udførslen altsaa er steget med over 250 pCt., er Indførslen endog gaaet en Ubetydelighed tilbage. Hovedudførslen falder som ofte angivet paa Kullene. Tallene for de vigtigste Udførselsgrupper androg:

Kul	ca. 3,351,000 Tons
Træ	- 1,355,000 —
Korn	- 254,000 —
Sukker	- 180,000 —
Olie	- 156,000 —

Endvidere er udført bl. a. Kali, Cement, Kød, Salt, Æg, Kløverfrø og som ovenfor berørt Jern til Japan.

Af de indførte Varer skal særlig nævnes Jernerts fra Sverige, — hvilken Indførsel er steget fra 99,000 Tons i 1925 til ca. 150,000 i 1926, — Sild, — hvilken Indførsel ogsaa viste en stærk Opgang, nemlig fra 41,000 Tons i 1925 til 74,000 i 1926, — og endelig Gødningsstoffer ca. 100,000 Tons.

EN HYRESAG FOR HØJESTERET

Højesteretssagfører *Thamsen* mødte Mandag i Højesteret for Maskinmester *Overgaard*, der har anlagt Sag mod sit gamle Selskab »Torm«, som lod sig repræsentere af Højesteretssagfører *Fenger*.

Maskinmester *Overgaard*, der siden 1922 har sejlet med »Torm«s Skibe, blev i 1925 efter den sædvanlige 3 Maaneders Opsigelsesfrist afmønstret i Newcastle med Hyre til Fratrædelsesdagen. Nu hævder Maskinmesteren, at han kun kan opsiges til Fratrædelse i dansk Havn, og kræver derfor sine Rejsseudgifter til dansk Havn og en Maanedes Hyre. Sit Krav støtter Maskinmesteren særlig paa Sølovens § 13, der imidlertid krydses af en Overenskomst, som Rederne i 1925

har indgaaet med Maskinmestrene. Spørgsmaalet er derfor, om § 13 stadig er det afgørende, eller om den suspenderes ved den senere Aftale.

Det sidste mente Sø- og Handelsretten, der frifandt Dampskibsselskabet »Torm« og idømte Maskinmesteren 100 Kr. i Sagsomkostninger.

Og denne Dom stadfæstede Højesteret Tirsdag samt lod Maskinmesteren betale Sagens Omkostninger med 300 Kr.

U G E T I L U G E (fortsat).

i Gang. Vort Partis Ordfører, Hr. *Lundborg*, havde let Spil overfor denne taabelige Paastand ved at paavise, at det ikke var Lønningerne o. s. v.«.

Det er jo selvfølgelig ogsaa en Maade at vejlede det primitive Publikum, som man maa gaa ud fra, at et saadant Blad skrives for og læses af. Men den vil give forfærdelig Bagslag en skønne Dag, naar det gaar op for Arbejderne, hvilket Tossernes Paradis deres Førere og Presse har ladet dem leve i.

Hvorledes man ser paa vore Lønningsforhold i Udlandet, fremgaar af følgende Bemærkning i et Brev, som et af vore store Rederier for et Par Dage siden modtog fra en af de største London-Mæglere:

»De, og vi, føler, at det er haabløst at forsøge at arrangere time charter Basis for nogen dansk Dampere paa Grund af den danske Besætnings højere Lønnings-Niveau«.

Hvor længe mon »vort Partis Ordfører« vil have let Spil ved at paavise, at denne ramsaltede Virkelighed er en taabelig Paastand?

Nitel Gjerfalk

C. L. OVERSIER

DORDRECHT (FILIAL I ROTTERDAM)

SKIBSMÆGLER · STEVEDOR · BEFRAGTER

OMSKIBNING AF LADNINGER MED MODERNE KRANER TIL MODERATE PRISER

NØRRESUNDBY

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

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

Lods og Bugsering.

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

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.
Ballast kan faas for en Betaling af Kr. 3,50 pr. Ton.

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

Losning og Lastning
besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

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

ODENSE

Med daglig Højvande: I Fjorden, Kanalen og Østre Havnebasin 24 Fod, i Vestre Havnebasin 12-14 Fod. **Havneafgifter pr. N. Reg. Ton:** Indenbys 20, 22, 25 Øre, Udenbys 30, 35, 40 Øre, saavel for Ind- som Udgaende. **Lodning:** Fra Søen til Stige Lodsfrilhed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe paa 80 Tons Brutto og derover. **Bugsering:** Faste, billige Takster ved Havnens Damp- og Motorbaade. **Ballastafgift:** 6 Øre pr. N. Reg. Ton. **Ballastpris:** 3 Kr. 10 Øre pr. Ton. **Losning og Lastning** besørges af Handelsforeningens Stevedor efter faste Takster. Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 10 T., Maskinværksteder, Skibsværter, Ophalerbeding for Skibe indtil 500 T. Vægt, Isbryder. Svajeplass for Skibe indtil ca. 490 Fod engelsk Længde.

AKTIEBOLAGET

JOHAN A. SVENSSON

SKIBSMÆGLERE
SPECIALITET: FARTYGSKLARERINGAR

MALMÖ
SKEPPSBRON 3

Telefoner: 1678-1853-6116 Telegram-Adr.: JOSVEN

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsgenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

**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

Sidebeddinge for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:
R. A. ROBERT, Amaliegade 29 A, København, K.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg. pr. Reg.-T.:** Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lods!). **Bugsering** faste billige Takster. **Ballastafgift** 4 Ø. pr. R.-T. **Ballastpris** f. Tiden 2.50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. **Losning- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8½ m. Ved Bolværk indtil 7 m. Bolværkernes Højde over daglig Vande 1,8 à 2,0 m.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton
Indenb. 12 Øre, Udenb. 30 Øre. Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, 5 Øre pr. Ton.

Ingen Lodstvang.

Naar Lods benyttes:

Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton

Udenbys Fartøjer 20 " " "

Er Lodshjælp benyttet for Indgaende betales ¼ for Udgaende.

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

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

Losning og Lastning udføres efter faste Takster.

Maskinfabriker, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Dykkerassistance forefindes. Køhalingssafgift 5 Øre daglig pr. Reg.-Ton. Jernbanespor ved Øst- og Sydsiden. Kuloplag med elektrisk Kullovningskran ved Kaj.

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

JOHAN BECKMANN
SKIBSMÆGLER-BEFRAGTER-STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat
ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL
Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegram-Adr. »Beckmann«

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN - BRUGES-BRUXELLES-VLISSINGEN-TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

GUSTAV METZLER
SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER
STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLER

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

**NORTHERN
SHIPPING AGENCY**

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

Telegram-Adresse (overalt): Northship.

Hvilken som helst Code

KULMARKEDET I 1926

Fra Repræsentanten for Firmaet Bessler, Waechter, Glover & Co. Ltd. i England, Grosserer A. F. Houmand, København, har vi modtaget en meget interessant Oversigt over Kulmarkedet i 1926, hvoraf vi tillader os at citere følgende:

I afvigte Aar kom endelig det store Opgør i den engelske Kulindustri. Lige siden Kulhandelen efter Krigen blev frigivet for Regeringsrestriktioner og atter overladt til det frie Initiativ maatte følge Verdensmarkedets Udvikling, har der været Uro indenfor Arbejdernes Rækker, idet de insisterede paa de høje Lønninger, de havde været vant til under Regeringens Ægide.

At Industrien umuligt kunde bære disse Lønninger, efterhaanden som Markedet mere og mere faldt tilbage i normalt Prisleje, var indlysende, men alligevel blev det endelige Opgør stadig udskudt ved Kompromiser, Subventioner og Kommissioner, der trods alle videnskabelige Udviklinger og Forslag ikke kunde komme udenom den fundamentale Lov for al Handel — Udbud og Efterspørgsel. Naar derfor andre Lande kunde producere billigere, og Regeringen ikke vedblivende paa Bekostning af Landets Skatteydere kunde opretholde Subventionen til denne Industri — ca. 25 Mill. Pund om Aaret — maatte Afgørelsen komme ved en Styrkeprøve for Hævdelsen af ovennævnte Handelsprincip.

Mindskede Produktionsomkostninger.

Resultatet af Striken blev baade Nedsættelse af Minimumslønningerne og Forlængelse af Arbejdstiden, samt at der blev indført Distriktoverenskomster i Stedet for den tidligere Landsoverenskomst.

Man regner med, at ca. 700,000 Mand nu arbejder 8 Timer og ca. 400,000 Mand $7\frac{1}{2}$ Time, og at dømme efter den hidtil, siden Strikens Ophør, gennemsnitlig præsterede Arbejdsydelse sammenlignet med før Striken, mener man Arbejderne kan opnaa deres tidligere Lønninger og endog i mange Tilfælde mere, idet Lønnen reguleres delvis efter Collieriernes Fortjeneste, saa hvis dette holder Stik er jo meget trods alt opnaaet.

I nogle Distrikter havde der allerede i nogen Tid været arbejdet delvist, men efter Strikens definitive Ophør kom Produktionen uventet hurtig i Gang og naaede ved Udgangen af December ca. $4\frac{1}{2}$ Mill. Tons mod normalt ca. $5\frac{1}{2}$ Mill. Tons for en fuld Arbejdsuge, altsaa 1 Mill. Tons under Normalen. Distributionen vanskeliggjordes imidlertid i meget høj Grad ved det pludselige Omslag fra en maanedlig Import paa ca. $3\frac{1}{2}$ Mill. Tons til en samtidig Eksport paa ca. 4 Mill. Tons, hvilket ikke kunde besørges af Banerne.

Strejkens Virkning i Tyskland.

Tysklands Kulproduktion steg i Løbet af Strikeperioden fra ca. 11 Mill. Tons til $13\frac{1}{2}$ Mill. Tons pr. Maaned og selve Eksporten fra Januar til Oktober, sammenlignet med 1925, fra ca. $11\frac{1}{2}$ Mill. Tons til ca. 24. Mill. Tons. I September 1925 var denne 1,243,768 Tons, September 1926 3,729,008, men faldt saa pludselig i Oktober til 690,266 Tons, hvilket var ca.

400,000 Tons under Eksporten i samme Maaned 1925. Det synes tydeligt at fremgaa heraf, hvad Køberne her ogsaa har haft Erfaringer for, at Syndikaterne maa have indset, at det i udstrakt Grad havde oversolgt sig paa Bekostning af sine indenlandske Forbrugere og andre, der ikke vilde betale Ekstrapriser, og derfor allerede paa dette Tidspunkt maatte tage Reb i Sejlene. Alt i alt producerede Tyskland af bituminøse Kul i 1925 Januar/November, ca. 121 Mill. Tons og importerede fra England ca. 4 Mill. Tons, i 1926 producerede ca. 131 Mill. Tons Januar/November og importerede ca. $1\frac{1}{2}$ Mill. Tons. Hvis Hjemmebehovet har været det samme som i 1925, er der eksporteret ca. $2\frac{1}{2}$ Mill. Tons paa Bekostning af dette foruden den normale Import fra U.K., idet Eksporten var ca. $12\frac{1}{2}$ Mill. Tons større, mod en Produktionsforøgelse af ca. 10 Mill. Tons. England regner med at have mistet en Eksport paa ca. 27 Mill. Tons.

Udsigterne.

Med Hensyn til hvorledes Markedet vil stille sig i indeværende Aar er det vanskeligt at profetere, idet det ofte viser sig, at uventede Momenter kommer til at spille ind.

De, der venter lavere Priser kan bl. a. ræsonere:

Kampen stod for lavere Produktionsomkostninger og længere Arbejdstid. Begge Dele er opnaaede, altsaa maa man ned paa samme Prisniveau som før Striken, eller endog før Krigs-Priser.

Herimod kan man anføre, at før Striken var der en Statsubvention paa flere shillings pr. Ton, medens den nu opnaaede Reduktion i Omkostningerne af nogle menes kun at kunne bereges til ca. $2/6$ pr. Ton. Da Minedriften imidlertid nu fuldstændig er henvist til at klare sig selv, maa Faldet standse naar det urentable Punkt er naaet, hvilket jo differerer for de forskellige Miner. Ansætter man skønmæssigt Englands Produktion i 1927 til mellem 250 og 260 Mill. Tons (i 1925 produceredes 244 Mill. Tons, hvoraf ca. 51 Mill. blev eksporteret), og tager man i Betragtning, at mange Miner ikke vil kunne eksistere, selv paa Førstrike-Priser og derfor antagelig maa lukke, vil det eventuelt komme dertil, at de Kvanta, der bliver til Eksport bliver mindre, særlig da England ligger inde med Ordre for 6 Maaneder i alle sine større Industrier, der efterhaanden som de kommer i fuld Gang, derfor vil blive større og større Aftagere. Den hurtige Nedgang i Prisen forklares ud fra, at Produktionen kom uventet hurtig i Gang, og at Markedet trykkes af de store-Kvanta udenlandske Kul, der stadig ankommer og skal afsættes for enhver Pris, samt af Vanskeligheder opstaaet ved Distributionen af disse, idet Vognmateriellet kun er tilstrækkeligt til Landets egne Eksportkul. Denne Omstændighed ventes at ville bortfalde i Slutningen af denne Maaned, til hvilken Tid Importkullene menes at være afsat, og de engelske Kul saaledes bliver alene paa Markedet, og det skulde da vise sig, hvor Markedet kan ventes at falde i Leje.

En anden Omstændighed er Muligheden af en Strike til April i de amerikanske bituminøse Kulminer, hvis Arbejdere er under Fagforening. Der er omtrent lige saa mange Union som Non-Union, men hvis de organiserede gaar i Strike, vil dette give den engelske oversøiske Kuleksport en betydelig Chance, der kan virke meget stimulerende paa Markedet i det Hele.

ÆNDRERE AFGIFTER I SPANIEN

I følge en fra Legationen i Madrid af Udenrigsministeriet modtaget Indberetning, har den spanske Regering ved et Dekret af 24. f. M., (offentliggjort i Gaceta de Madrid for den 5. ds.), for at støtte Eksporten af Jernmalm etc., nedsat den ved Dekret af 2. September 1922 indførte »Transportafgift« paa Jernmineral, -pyrit og -slagge (mineral, piritas y escorias de hierro) fra 1.00 til 0.75 Pesetas pr. Ton ved Lastning i udvidet Kystfart, og fra 2.00 til 1.50 i Langfart.

For at kompensere den herved opstaaede Mindreindtægt for Statskassen bestemmes det ved samme Dekret, at Transportafgiften ved Losning af Kolonialvarer (Sukker, Kaffe, The, Kakao, Kanel) forhøjes fra henholdsvis 12 og 15 til 50 Pesetas, af Automobileer fra 20 og 24 til 100 Pesetas pr. Ton i baade udvidet Kystfart og Langfart.

Nedsættelserne træder i Kraft straks, de forhøjede Satser i Løbet af 8 Dage fra Offentliggørelsesdagen den 5. ds. at regne.

Det tilføjes, at den spanske Eksport af Jernmineral og -pyrit i 1925 udgjorde ialt 5 Millioner Tons.



LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

LONDON

GLASGOW

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

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

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).
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.

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnmehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

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

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

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

GLASGOW

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

MONTREAL

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

DANZIG

IVERS & ARLT

REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGTNING

Køingsberg & Pillau

Telegramadresse: IVERSA

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

KØINGSBERG

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegira« · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

WISMAR

KRUSE & BLEICHWEHL

SKIBSHANDLERE

HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

HAMBURG

HANS VOSS

SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR

WISMAR

TELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMAKLER VOSS"
TELEFON: 79

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Pest paa de Canariske Øer.

Under 8. ds. er der forefaldet et nyt Tilfælde af Pest i Las Palmas. Der er taget yderligere energiske Forholdsregler til Bekæmpelse af Sygdommen og til at forhindre dens Udbredelse.

Den 7. ds. var der ligeledes et Tilfælde af Pest i Las Palmas og et i San Miquel, 80 km fra Santa Cruz de Tenerifa.

Kvindelig Besætning.

Til Livorno indkom nylig russisk Dampers »Karl Marx«, hvis Besætning udelukkende bestod af Kvinder. Kun Kaptajnen var en Mand. Den ejendommelige Besætning, der selvfølgelig vakte stor Opsigt, var helt igennem klædt som Mænd, og man maatte se nøje til for at skelne dem fra almindelige Søfolk. Kaptajnen erklærede, efter hvad »Hansa«, hvorfra vi

har taget Meddelelsen, udtaler, at han i sin mangeaarige Virksomhed paa Søen aldrig havde haft en flittigere eller dygtigere Besætning end denne.

Nyt Dampskibsselskab.

Skibsreder O. J. Eskildsen, som i 1924 stiftede et Dampskibsselskab »Botnia« paa to af »Atlantehavet«s tidligere Skibe, »Bottenhavet« og »Middelhavet«, har nu for nylig dannet et nyt Dampskibsselskab, der har faaet Navnet »Atlantehavet«. Aktiekapitalen er foreløbig paa 200,000 Kr.

Bestyrelsen bestaar af Overretssagfører Poul Torp, Direktør C. Thielst, »Danske Veritas«, Skibsreder A. W. Snowmann og Vekselerer Georg A. Christensen samt Rederen.

Det er Hensigten at erhverve en Dampers paa 3—4,000 Tons.

S A M M E N S L U T N I N G I V Æ R F T I N D U S T R I E N

Sammenslutningen mellem Reiherstieg, Wetzel & Freytag og Deutsche Werft er nu efter langvarige Forhandlinger blevet virkeliggjort til Trods for at man fra bremisk Side ved gunstige Tilbud om Fusion med de under Ledelse af den Schroeder'ske Bankgruppe sammensluttede Bremer Skibsbygningsvirksomheder har søgt at drage de paagældende hamborgske Virksomheder over til sig for derved at opnaa en større Indflydelse ogsaa paa Skibsbyggeriet ved Elben. Endvidere har Forhandlingerne været vanskeliggjort derved, at den hamborgske Stat har forlangt Ophævelse af den i sin Tid med Deutsche Werft afsluttede Forpagtningskontrakt angaaende Terrænet: »Tollerort«, hvor Deutsche Werft har store Reparationsværksteder. Den fortsatte Benyttelse deraf er nemlig en meget ubehagelig Forhindring for Skibsfarten fra og til den i Mellemtiden byggede store Kuhwärder Havn. Det nævnte Terræn havde den hamborgske Stat overladt Deutsche Werft for en lang Aarrække, og Lejemaalet udløber først i Aaret 1959; for at opgive dette paa nærværende Tidspunkt, er man ifølge Bladenes Meddelelse bleven enige om, at Staten betaler Deutsche Werft en Affindelsessum, der skal beløbe sig til 3 Millioner Reichsmark.

Den nu foreliggende Sammenslutning bekendtgøres i de hamborgske Blade ved den følgende officielle Erklæring fra Deutsche Werft:

»De mellem den hamborgske Stat, Deutsche Werft og Reiherstieg Schiffswerft und Maschinenfabrik og Wetzel & Freytag K.G.a.A. i længere Tid førte Forhandlinger kan nu betragtes som afsluttede. Begge Værfters Bestyrelser er bleven enige om, at de Deutsche Werft tilhørende Dok og Reparationsvirksomheder i Tollerort overflyttes til Reiherstiegværftet.

Reiherstieg Schiffswerft u. Maschinenfabrik — Wetzel & Freytag indstiller sin Virksomhed kaldet »Billwerke« og det øvrige omdannes til et Aktieselskab med 1.5 Million R.M. Kapital. Dette Aktieselskab for-

højer sin Kapital til 3.6 Millioner RM. og de nye Aktier overtages af Deutsche Werft. Selskabet forandrer derefter sit Firma til: Reiherstieg-Deutsche Werft A/G. Ved Siden af de hidtil fungerende, personlig ansvarlige Direktører Freytag og Schlüter indtræder nu de følgende Direktionsmedlemmer i Deutsche Werft: Dr. Scholz og Dr. Krull i Selskabets Direktion.

Deutsche Werfts Nybygningsværft i Finkenwärder berøres ikke af den trufne Overenskomst og føres uforandret videre som selvstændig Bedrift.

Deutsche Werft overtager saaledes Aktiekapitalforhøjelsen af 2.1 Millioner Mark til en Kurs, der ikke er bekendt, men turde være noget over 100 pCt., dækkende den Godtgørelse Værftet faar for at opgive Tollerortoverenskomsten. Aktierne i Reiherstiegværftet-Wetzel & Freytag, der som tidligere meddelte den 8. ds. noteredes i 95, var den 21. ds. steget til 102 pCt. Adskillige Spørgsmaal som Fusionen giver Anledning til, er forbeholdt senere Besvarelse, saaledes om Deutsche Werft herefter vil bibeholde sin ifjor til 5 Millioner Mk. forhøjede Aktiekapital nu da Reparationsforretningen gaar ud af Driften.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1. Februar 1927.

London	18,19	Madrid	63,25
New York	375,50	Amsterdam	150,15
Berlin	89,00	Stockholm	100,15
Paris	14,95	Oslo	97,25
Antwerpen	10,48	Helsingfors	9,47
Zürich	72,30	Prag	11,14
Rom	16,25	Wien	53,05

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—17.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (Fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«, Stats Tilf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

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

W.E. RIPPON
DAMPKIBS AGENT

GENOA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER:
BOE,
WATKINS,
A.B.C. 5^{te} & 6^{te} UDG.

CODER:
BENTLEY'S,
SCOTT'S 9^{de} & 10^{de} UDG.

POSITIONSLISTE PR. 31. JANUAR 1927

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Dok i Helsingør siden 21.1.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Danzig 28.1.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Kbh. 31.1.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Port Said 30.1. til St. Nazaire.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Jaffa 30.1.
 s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Beirut 29.1. til Seriphos.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Valencia 21.1. til Kbh.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Bluefields 17.12.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Rotterdam 28.1. til Antwerpen.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Fenit 31.1.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Singapore 30.1.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Kbh. 26.1.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 22.1. til Kbh.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Sarpsborg 22.1. til Portland Me.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Antwerpen 30.1.
 s.s. *Askø*, Hjorth, afg. Methil 27.1. til Vejle.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. San Pedro 24.1.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Kaolak 29.1.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Houston 21.1. til Norfolk.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. Port Lincoln 25.1.
 m.s. *Avance*, Hansen, ank. Grangemouth 25.1.
 s.s. *Æxel*, Kanstrup, ank. Aberdeen 27.1.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nicolaisen, ank. Hobro 31.1.
 s.s. *Bergenhus*, zum Vohrde, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, afg. Newport 15.1. til West Afrika.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Cardiff 19.1. til St. Vincent.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Kbh. 30.1.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Dover 31.1. p. R. t. Livorno.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Durban 29.1.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Norfolk, Vir. 27.1.
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Kbh. 1.2.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Göteborg 30.1.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Rio de Janeiro 28.1. til Bahia.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Houston 28.1.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Barcelona 29.1.
 s.s. *Brelland*, Hansen, ank. Danzig 31.1.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Tunis 30.1.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Genua 25.1.
 s.s. *Børglum*, Jensen, pass. Finisterre 28.1.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Rotterdam 13.1. til Buenos Aires.
 s.s. *Charkow*, ank. Newcastle 30.1.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. Esbjerg 31.1.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Aabenraa 26.1.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Jaffa 25.1. til Liverpool.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Helsingør 31.1.
 s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Ibiza 27.1.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Rt.
 s.s. *Dan*, Borch-Clausen, pass. Kieler Kanal 27.1. paa Rejse til Newport.
 s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Carboneras Bay 31.1.
 s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Christianssand 31.1.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Baltimore 24.1. til New Orleans.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Kobe 30.1.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Salem Mass 28.1.
 s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbh. 31.1. til Königsberg.
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Melilla 29.1. til Algier.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Antwerpen 28.1. til Tanger.
 s.s. *Elie*, Jessen-Clausen, afg. Dakar 26.1. til Rotterdam.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Oran 30.1.
 s.s. *Elsborg*, Sønnichsen, afg. Warrington 29.1.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Huelva 29.1.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, afg. Newport 29.1. til Vestafrika.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Cadiz 20.1.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Danzig 27.1.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbh.-Randers Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbh.-sydfynske m. fl. Pladser.

m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Cape Bon 31.1. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Gr Yarmouth 30.1.
 s.s. *Ficaria*, oplagt.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbh.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Penang 27.1. til Suez.
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Barry 29.1. til Kingston.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Manchester 29.1.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Philadelphia 28.1.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, oplagt i Kbh.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Gibraltar 26.1.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
 s.s. *Frode*, Bastholm, ank. Kbh. 31.1.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Havana 25.1.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Port Talbot 25.1.

H

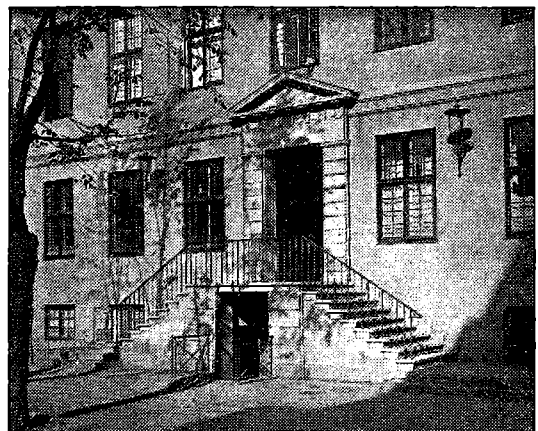
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbh. 29.1.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Reval 29.1. til Kbh.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Genua 30.1.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Kaolak 29.1.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. South Georgia 17.1.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Liverpool 30.1.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Susa 21.1. til London.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 27.1.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Prawle Point 30.1.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Danzig 26.1.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Manchester 29.1.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Hamburg 28.1.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Aalesund 24.1.

SKIBSJOLLE

En saa god som ny Skibsjolle 13 Fod med en 2 Cylinder svensk Paahængsmotor billigt til Salg.
A. I. Danielsen, Frederiksværk. Telf. Frederiksv. 9.

KONTORLOKALER
TIL LEJE

I Dansk Dampskibsrederiforenings Ejendom, Amaliegade 33, er nogle moderne indrettede Kontorlokaler til Leje, eventuelt straks.
 Henvendelse til Foreningens Kontor i Ejendommen, Telefon 14088.

s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Lissabon 21.1. til Vestafrika.
s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Kbh. 29.1. til Antwerpen.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Cardiff 17.1. til St. John (N.B.).
m.s. *Java*, Topp, ank. Yokohama 29.1.
s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Nuevitas 29.1.
s.s. *Jolaniha*, Jørgensen, i Kbh.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Ushant 27.1.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Gloucester Mon. 29.1.
s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Tarragona 25.1.
m.s. *Jutlandia*, Heindorn, ank. Bangkok 24.1.
m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Brunsbüttel 30.1.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Cardiff 27.1. til Teneriffe.
s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Murmansk 21.1.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Susa 23.1. til Grangemouth.
s.s. *Kentucky*, Karstensen, afg. New Orleans 18.1. til Esbjerg.
s.s. *Kina*, Bronér, pass. Brunsbüttel 31.1. paa Rejse til Stettin.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Tyne 28.1. til Malta.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbh.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Norfolk Va. 22.1.
m.s. *København*, Christensen, ank. Thevenard 13.1.

L

s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Antwerpen 15.1.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Sagres 27.1.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rute fart Kbh.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. Newcastle 22.1. til Halifax.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Barry 27.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbh. 29.1. til Reval.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Baltimore 29.1. til Bremen.
s.s. *Maj-Fjeldborg*, i Aarhus-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Kobsichang 27.1.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Aarhus 31.1.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Rufisque 25.1. til Harburg.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Blyth 24.1. til Piambino.
s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Frederikshavn 30.1. til Tyne.
s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Buenos Aires 14.1.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Cape Race 28.1.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Swansea 20.1. til Halifax.
s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Cadiz 31.1. til Lissabon.
s.s. *Møen*, Tvergaard, i Kbh.-Stege og Kbh.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *Natal*, Madsen, afg. Barcelona 28.1.
s.s. *Nevada*, Fischer, afg. New York 21.1. til Kbh.
s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Dakar 23.1.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Bordeaux 30.1.
s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Kbh. 29.1. til Rotterdam.
s.s. *Orion*, Olsen, Timecharter i America.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbh. 18.1.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Helsingør 21.1.
m.s. *Panama*, Væring, ank. Antwerpen 30.1.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Victoria BC. 4.1.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Nuevitas 21.1.
m.s. *Peru*, Borch, ank. Cape Town 19.1.
s.s. *Phonia*, Rute fart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Lissabon 30.1. til Bremen.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Colombo 21.1.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. Kbh. 28.1.
s.s. *Romø*, Olesen, afg. Grimsby 28.1. til Aalborg.
s.s. *Rosenborg*, Lund, pass. Skagen 20.1.
s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tramp, ank. Middelfart 29.1.
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Nyborg 27.1.
s.s. *Scotia*, Roshæk, ank. Aarhus 30.1.
s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Riga 27.1.
m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Suez 28.1. til Colombo.
m.s. *Siam*, Hansen, pass. Cape of Good Hope 6.1. paa Rejse til Brisbane.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Kbh. 29.1. til Antwerpen.
s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, pass. Gibraltar 29.1.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Kalundborg 29.1.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Kaolack 30.1.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Porto Empedocle 26.1.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Aarhus 31.1. til Randers.
s.s. *Skodsborg*, Wendt, ank. Tunis 24.1.
s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Fecamp 24.1.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Monastir 29.1.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Baltimore 22.1. til St. John.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Leith 30.1.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. St. John N.B. 29.1. til Oslo.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Horsens 30.1.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Susa 15.1. til Aberdeen.
s.s. *Svend*, Clemmensen, ank. Stockton on Tees 20.1.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Kings Lynn Roads 27.1.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Buenos Aires 29.1.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbh. 15.1.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 29.1. til Swansea.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Seattle Wash. 17.1.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. New Orleans 9.1. til Aalborg.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Ankersen, afg. Newcastle 31.1. til Kbh.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 28.1. til Kbh.
s.s. *Tjaldur*, Kolster, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Odense 29.1.
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. San Francisco 26.1.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Durban 30.1.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Valencia 31.1. til Kbh.
s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Sfax 26.1.
s.s. *Ulj*, Rasmussen, ank. Bordeaux 25.1.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbh. 28.1. til New York.
s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Rosario 29.1.

V

s.s. *Vega*, Madsen, afg. Dakar 15.1. til Harburg.
s.s. *Venus*, Terkildsen, afg. Huelva 28.1. til New York.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Methil 31.1.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Maracaibo 24.1.
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Burntisland 27.1.
s.s. *Vidar*, Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 7.1. til Guanape Islands.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. Kbh. 20.1.
m.s. *Virginia*, (Ø.K.), Andersen, ank. Randers 29.1.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. River Tyne 1.2.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Andersen, pass. Gibraltar 23.1. p. R. t. Malta.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Petersen, i Kbh.-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Rufisque 11.1.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Ushant 29.1.

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

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSEKSPEDITION

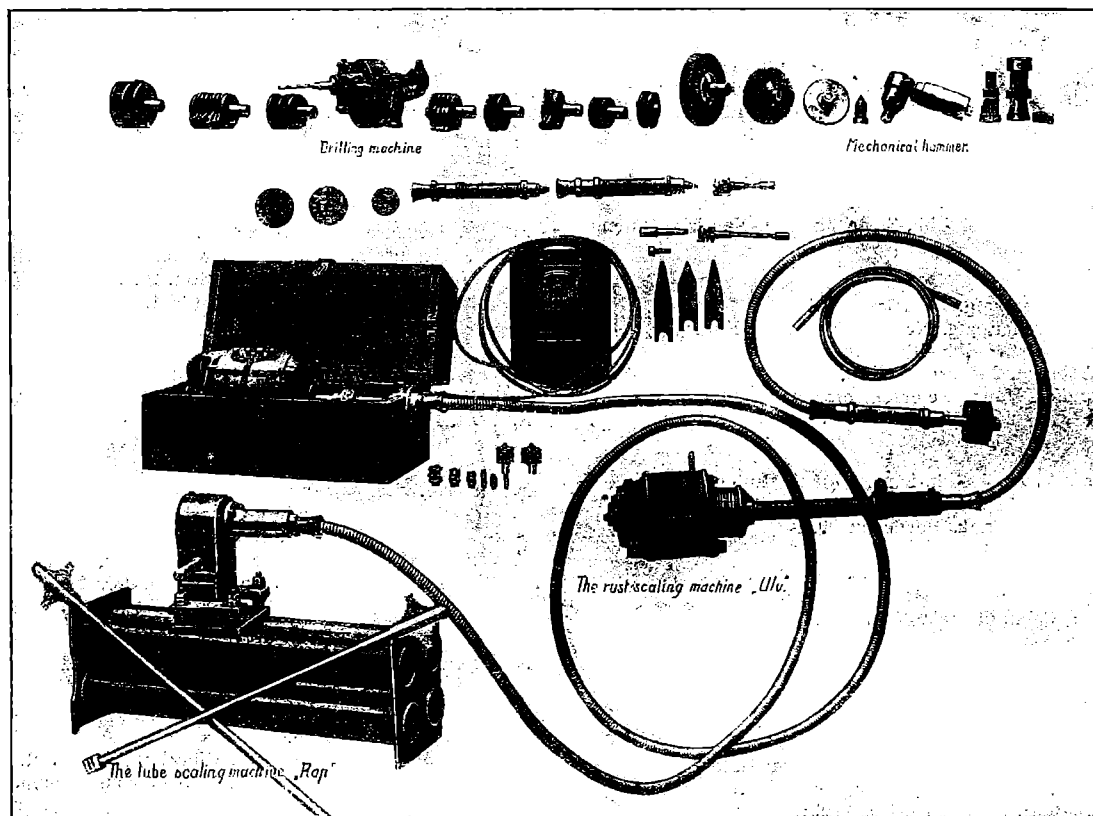
Agent for:

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

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

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

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



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

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

HERSKIND & WULFF

TELEGRAM-ADR.: MASKINULV

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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	»Lamberte
Newport, Mon., 151, 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.....	»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


Carlsberg
Export
Øl

slanke Flasker
m. Guld-Etk.



Pryder et
festdækket
Bord.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

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

TEGNER
SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

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

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

AKTIESELSKABET HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

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

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AKTIESELSKABET DET DANSK-FRANSKE DAMPKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Telf. 1234 · 12443 · 12843 · Statstef. 224 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

AMALIEGADE 29 A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12.267 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULDE«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 500.000 KR.

★

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

STEGMANN

N.F. EDSV. SKIBSMÆGLER
TELEFONER 18 & 918 TELEGRAFER »STEGMANN«
NØRRE SUNDBY

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP. (S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8 Mezz.** TLF. 3491 & 13370KAJ OG PAKHUSE: **HOLMS PLADS** TLF. AMAGER 4921

EFTER KONTORTID KALDES S. OLSEN TLF. HELRUP 539 Y

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

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

TELEFON CENTRAL
7281-7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsproviantering · Lager af alle Skibsfornødenheder (Schiffshandler) (Ship Chandler)

AMALIEGADE 37
KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telegr.-Adr. »GINGE«

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACOBSON

TH. IBSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT

NYHAVN 35

★

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

P. POULSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT

NYHAVN 39

★

TELEF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM · 7

FREDAG · 11. FEBRUAR 1927

34 · AARG

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

MIT SPÅCK FÅNGT MAN MÅUSE.

Danmark er et af de faa Lande i Verden, hvor Skibsværfterne i Øjeblikket har godt at bestille. Vi bygger mange Skibe for os selv. Og endnu flere for andre — paa Eksportkredit. Vi staar i Øjeblikket som Nummer 6 af Verdens skibsbyggende Nationer. En fin Rekord, som vækker berettiget Opsigt, og Misundelse, Verden over.

Vi kunde sikkert faa endnu mere at bestille paa vore Værfter. For Rusland er nu i Markedet og vil forøge sin Handelsflaade i stor Stil. Naar alle andre Nationer har for mange Skibe, hvorfor skulde saa ikke ogsaa den russiske Kolos forøge sin Handelsflaade. Og navnlig, hvis den kan faa andre Nationer til at finansiere en saadan Forøgelse. For det er Rusland ude efter. Fornylig bragte *Izvestia*, det officielle russiske Presseorgan, den Føler, at Sovjets Trafikkommissariat har faaet Tilbud fra et stort engelsk Skibsværft paa Bygning af Skibe til Sovjetunionen. Og *Izvestia* tilføjer, at det engelske Firma skal have tilbudt at give Kredit paa indtil 200 Millioner Rubler paa 10 Aar med første Udbetaling om 3 Aar.

Af forskellige Grunde lyder dette utroligt. Med det spændte Forhold mellem England og Rusland i mente — store engelske Blade bringer stadig Rygter om forestaaende Afbrydelse af den diplomatiske Forbindelse mellem de to Lande paa Grund af Ruslands Ophidsningspolitik i Kina — er det næppe sandsynligt, at et engelsk Værft skulde indlade sig paa en saa stortilet Kredit-Politik. Lad os, *for the sake of argument*, gaa ud fra, at et saadant Tilbud foreligger, hvorfor akcepterer Rusland det da ikke med Kyshaand? Nej, man gør vist klogest i at se paa *Izvestia* Meddelelsen som en Madding til at fange godtroende udenlandske Værfter paa. Ikke sandt, hvad de forsigtige Englændere kan indlade sig paa, der kan vi ogsaa entrere.

Det viser sig da ogsaa, at de Regeringer, der igennem deres Diplomater har forespurgt de officielt ansvarlige Myndigheder, ikke har faaet Meddelelsens Rigtighed direkte bekræftet. Derimod har de faaet oplyst, at det er rigtigt nok, at den russiske Regerings Plan for Indkøb af Skibe i de næste 5-10 Aar er meget vidtrækkende. Ligeledes, at Spørgsmaalet om lang Kredit er af største Vigtighed, og at de russiske Myndigheder — af usædvanlig gode Grunde — særlig vil tage dette i Betragtning ved det endelige Valg af de udenlandske Skibsværfter, der skal overtage Bestillingerne.

NYESTE FORM FOR DISCRIMINATION

England forbereder en formel Protest imod den amerikanske Immigration Bill 1917, som i disse Dage er vedtaget af Senatet, og hvis Vedtagelse i Kongressen kun er et Spørgsmaal om Dage, da den er varmt anbefalet baade af de administrative Myndigheder og af Sømændenes faglige Sammenslutning.

Lovfæstelsen af dette Forslag vil ramme mange Nationers Skibsfart, navnlig da Englands. Lovforslaget paabyder nemlig, at intet Skib maa benytte amerikansk Havn, hvis dets Besætning rummer Elementer, der ikke opfylder de Betingelser, der kræves for at faa Adgang til de Forenede Stater. For Eksempel, hvis der ombord paa et dansk Skib er en eller flere Indiere eller Kinesere eller Malajer blandt Besætningen, kan dette Skib, ifølge det ny Lovforslag, nægtes Adgang til amerikansk Havn.

Tilsyneladende er hele Formaålet med Lovforslaget at forhindre Indsmugling af Orientalere i Staterne — der er ikke noget at sige til at Onkel Sam ikke ønsker for meget gult Blod i den nationale »Melting Pot«. Men det er næppe *hele* Formaålet med dette Lovforslag. Dets ivrigste fortalere er netop de Mænd, der staar forrest i Rækken i Kampen for Opretholdelsen af en stor amerikansk Handelsmarine, og ethvert Straa, der lægges andre søfarende Nationer i Vejen, bereder dem Glæde — som oftest har de selv fundet Straaet. Disse Mennesker mener selvfølgelig, at Afskaffelsen af den billigere farvede Besætning ombord i europæiske Skibe, vil forøges disses Udgifter, saaledes at den nuværende Forskel imellem de fleste europæiske Hyrer og de amerikanske forringes i nogen Grad.

DANMARKS SKIBSLISTE

Den officielle Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe — Flagbogen — for 1927 er udkommen, som sædvanlig paa det kongelige Søkortarkivs Forlag. Skibslisten er holdt i samme Form og Udstyr som sine Forgængere, og Indholdet meddelt paa sædvanlig Vis.

I Indledningen er det paa Side XI under Overskrift »Meddelelser om Is, Vrag og andre Farer for Navigeringen« indskærpet, at det paahviler enhver Fører af dansk Skib, der møder Drivis eller Vrag af farlig Beskaffenhed, eller som iagttager nogen anden alvorlig og overhængende Fare for de Søfarende, uopholdelig at give Underretning herom til Myndighederne paa det første Sted paa Kysten, hvormed han kan komme i Forbindelse.

Ved Udgangen af 1926 bestod den danske Handelsflaade af 586 Dampskibe paa 778,404 Brutto Tons, 1,024 Motorskibe paa 263,814 Tons og 384 Sejlskibe paa 50,654 Tons, ialt 1,994 Skibe paa tilsammen 1,092,872 Brutto Tons.

Dampskibsflaaden blev i Aarets Løb formindsket med 21 Skibe paa 30,374 Tons, Motorskibene forøget med 65 Skibe paa 25,338 Tons og Sejlskibene formindsket med 44 Skibe paa 3,966 Tons. Antallet af Skibe forblev saaledes uforandret, men Tonnagen blev 9,002 Brutto Tons mindre.

DANSK SEJLSKIBSREDERI-FORENING FOR MINDRE SKIBE

Dansk Sejskibsrederi-Forening for mindre Skibe holdt i Fredags Generalforsamling i Odense. Translatør *Rasmussen*, Svendborg, bød velkommen, og efter at Sagfører *Christiansen*, Odense, var valgt til Dirigent, mindedes han de to Bestyrelsesmedlemmer, Kaptajn *N. P. Hansen*, Stege, og Kaptajn *Christiansen*, Aarhus, der er døde. I Stedet for er Kaptajn *G. Hansen*, Lohals, og Kaptajn *Jensen Stege*, samt Kaptajn *Christensen*, Aalborg, indtraadt i Bestyrelsen.

Regnskabet, der udviste en Indtægt paa 14,544 Kr. og en Udgift paa 12,217 Kr., godkendtes.

Formuen er nu 24,024 Kr.

Hjælpefondens Regnskab havde en Indtægt paa 6,863 Kr. og en Udgift paa 3,357 Kr. Formuen er paa 50,064 Kr.

Translatør *Rasmussen* aflagde Aarsberetningen, hvoraf vi skal gengive de vigtigste Punkter efter *Sub. Amtst.*

Fragttilskudet fra Staten.

Af de Opgaver, som det ved sidste Generalforsamling blev overdraget Foreningen at arbejde med, var den, at man skulde søge udvirket hos Regeringen, at det Fragttilskud, som af Staten ydes til Transport af visse Varer, som f. Eks. Teglværksprodukter, Kalk, Sten, Gødningskalk o.s.v. blev gjort betinget af, at Varerne blev transporteret med danske Skibe. Fragttilskudet var jo oprindeligt ment som en Hjælp til Industrien for at kunne konkurrere med Ulandet, men ganske naturligt har vi syntes, at et Krav om, at Varerne agsaa skulde transporteres med danske Skibe, var saare rimeligt, og i Henhold til Beslutningen paa Generalforsamlingen tog vi saa Arbejdet op med Løsning af den Sag for Øje. Efter lange Forhandlinger med Handelsministeriet er Sagen nu bragt saa vidt, at den med Handelsministeriets Anbefaling fra det Ministerium er afgivet til Indenrigsministeriet.

Fragtraterne.

blev, som bekendt, midlertidig annullerede i Maj Maaned — efter grundig Overvejelse og efter en Urafstemning blandt Medlemmerne.

Nedsættelsen var fremtvunget af forskellige samvirkende Aarsager. Først og fremmest blev den tyske Konkurrence saa generende, at vi var nødt til at gøre noget, idet et enkelt Mæglerfirma udbød de mange tyske Skibe, som søgte her til Landet, efter at de tyske Rater var gaaet i Stykker, til Fragter, som stadig laa under vore, saaledes at Forholdene blev saadanne, at danske Skibe ikke kunde faa noget at sejle med.

En anden medvirkende Aarsag var den, at der inden for vore egne Rækker var opstaaet en ikke ringe Spænding mellem de Skibe, som sejlede i fast Fart, og de Skibe, som var fastsluttede, og da navnlig i Cementsejladsen.

Medlemmerne ønsker direkte Medbestemmelsesret.

Det, som vi i Aarenes Løb har naaet, og det er i Virkeligheden saare meget, er naaet gennem Bestyrelsens besindige Forhandlingspolitik. I de senere Aar havde der jo imidlertid bredt sig en mere demokratisk Aand blandt vore Medlemmer; det var, ligesom man mente, at alle skulde have direkte Med-

bestemmelsesret, og Resultatet blev, at Bestyrelsen var saaledes bundet, at den ikke kunde — fordi den ikke maatte — foretage de Skridt, som det var vor Overbevisning, kunde have holdt Fragtraterne oppe med Overenskomstsysteet med en Gennemsnitsfragt af 5 Kr. i Indenrigsfarten.

Resultatet af Annulleringen blev, at Fragterne raslede ned. Enkelte Steder, som Cementsejladsen og Stensejladsen fra Bornholm, holdt nogenlunde, men ellers blev det hurtigt den rene Elendighed.

At Kulminestrejken i England nu i Efteraaret bragte en kortvarig Opblussen af Fragterne, var jo glædeligt og sikkert af stor Betydning for mange, for saa vidt som der derved indtjentes et sikkert saare haardt tiltrængt Plus til den magre Indtægt; men noget varigt kunde det selvfølgelig ikke blive, og Udsigterne for det kommende Aar er saare triste.

I Fremtiden vil vort Arbejde mere end nogen Sinde komme til at gaa ud paa at søge at faa Regering og Rigsdag til at forstaa, at den Kurs, som Lovgivningsmagten herhjemme har fulgt i de sidste 25 Aar, nemlig stadig væk at lægge Byrder paa Erhvervene, nu maa ændres.

Ikke flere Byrder.

Fragtspørgsmaalet var derefter Genstand for Behandling.

Translatør *Rasmussen* oplyste, at der fra Sverrig og Finland er rettet Henvendelse om Samarbejde. Man har svaret, at man paa dette Tidspunkt ikke kan binde sig til de svenske Rater. I Tyskland er Forholdet det, at der ikke er noget Hold paa den tyske Forening, saa man kan tage Fragtspørgsmaalet op med effektiv Styrke.

Vi stiller os skeptisk over for internationalt Samarbejde med Henblik paa tidligere Erfaringer. Det vil ikke være tilraadeligt at tage Fragtspørgsmaalet op i Øjeblikket, men naar det sker, maa man forbeholde sig Tid til Overvejelser og en saadan Myndighed, at man ikke gaar med til Aftaler, uden at de kan overholdes. Man maa forhandle med Afskibere og Mæglere og eventuelt søge Støtte hos Regeringen, saaledes at man f. Eks. kan faa forskellige Vareafgifter paa Varer, der forsendes med danske og udenlandske Skibe.

Der er inden for Bestyrelsen nogle, som ønsker, at man skal gaa mere kraftigt til Værks, men foreløbig har vi meddelt Svenskerne, at man sympatiserer med deres Tanke og eventuelt senere vil gaa til Forhandling.

Ulykkesforsikringen.

Formanden forelagde et Forslag til Ændring af Ulykkesforsikringsloven. I dette foreslaas, at Maksimum for Erstatning til forliste Sømands Enker nedsættes til Halvdelen, 6,000 Kr., og Dagpengene ligeledes til Halvdelen, 3 Kr., samt at Staten betaler Halvdelen af Præmien, og at Ejere af Skibe kan lade sig forsikre for kun Halvdelen af Maksimum.

Forsamlingen gav efter en længere Diskussion enstemmig Tilslutning til, at Bestyrelsen indsendte Forslaget til Regeringen.

Til Mødested næste Aar valgtes Aalborg.

WELTHAFENREGISTER EUROPA

Fra *Eckhardt & Messtorffs* nautiske Forlag i Hamborg foreligger en af *Christian Andresen* udarbejdet Fortegnelse over alle Søhavne i Europa. Bogen indeholder for hver Havn Oplysning om dennes Beliggenhed angivet ved Bredde og Længde med Angivelse af, om det er en Sø-, Flod- eller Kanalhavn; endvidere gives der i meget sammentrængt Form Oplysning om Springflodens Højde, Vanddybde ved Springflods Højvande, Kaj og Dokanlæg, hvis Skibene ligger tør ved Lavvande, angives den som Tørhavn; endvidere gives der Oplysning om de vigtigste Ind- og Udførselsvarer, om der findes Telegraf og Toldvæsen etc.

Bogen vil uden Tvivl kunne være til Nytte for Redere, Befragtere, Købmænd, Agenter o. a., der søger Oplysning om Havnenes Forhold, forinden Skib eller Varer destineres dertil. Hvor ikke mere udførlige Oplysninger, end de Bogen indeholder, kræves, vil disse i mange Tilfælde spare de søgende for en vidtløftig Gennemgang af Haandbøger, idet nærværende Bog ved sin praktiske og overskuelige Inddeling gør det muligt at finde disse i Løbet af Sekunder.

Det er Forlagets Hensigt at lade denne Udgave efterfølge af en Fortegnelse over Havne i Asien og Afrika samlet i et Bind, som er under Udarbejdelse.

POLENS KULEKSPORT I DECEMBER

Tallene for de af Polen i December Maaned d. A. Eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande, er som følger:

	1000 Tons
Østrig	290
Ungarn	74
Sverige	193
Danmark	107
Czekoslovakiet	61
Danzig	30
Letland	26
Jugoslavien	15
Svejts	58
Italien	169
Rumænien	14
Lithauen	5
Memel	7
Holland	—
Finland	42
Frankrig	18
Norge	14
England	118
Tyskland	—
Rusland	39
Andre Lande	—
	1,280
Bunkerkul	7
	1,287

ARBEJDSFORHOLDENE I AUSTRALSKE HAVNE

Et dansk Rederi har nylig fra en af sine Skibsførere modtaget en Indberetning angaaende Arbejdsforholdene i australske Havne, hvoraf vi gengiver nedenstaaende Uddrag:

Lasterne blev surveyed meget grundigt og blev godkendt, hvorefter Svovlingen paabegyndtes Kl. 2.20 pm., Lugerne aabnedes Kl. 8.30 Aften, og næste Morgen Kl. 6 tog vi alle Luger og Skærestokke af for at være klar til Lastningen Kl. 8.

Repræsentanten fra Westaustralien Farmers Ltd. Mr. Burns var nede ombord, og jeg talte med denne Kl. 7, jeg spurgte da, hvornaar de vilde begynde med Lastningen, og om han var tilfreds med Skibet. Mr. Burns udtalte, at alt var i Orden, og de vilde begynde Kl. 8.

Kl. 8.30 gik jeg op paa Kontoret for at give Meddelelse om, at vi var lastklare, og jeg erfarede da, at der ikke

kunde arbejdes i Lasterne (paa Grund af Svovldunsten) før end Kl. 1 Eftermiddag. Arbejdernes Komité havde været nede og prøvet, hvorledes Luften var i Lasterne og fundet, at den ikke var til at udholde før end Kl. 1 pm.

Mr. Burns og jeg traf Komitéens Formand, og jeg bad denne om at gaa med ned ombord en Gang til og prøve, for jeg vidste, at der var ingen Svovllugt i Lasterne, vore Folk havde arbejdet i Lasterne fra Kl. 6, og de var hverken kommen til at nyse eller hoste. Formanden var meget utilnærmelig; de havde afgivet deres Kendelse, sagde han, og Lasterne var ikke fri for Svovl før end Kl. 1 pm., og hvis de vilde gaa efter Loven, kunde de forlange, at vi skulde have Luften prøvet med en Maskine. Et Apparat til at prøve Luften med fandtes ikke i Geraldton, saa jeg kunde først indgive Meddelelse Kl. 1 pm., om at vi var lastklare.

Arbejderne bestemmer alt, og ingen tør gaa imod dem.

HAMBURG-SÜDAMERIKANISCHE DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFTS UDBYTTE

Paa et Bestyrelsesmøde den 27. Januar i »Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft« blev det vedtaget, at man paa Generalforsamlingen den 17. Februar vil stille Forslag om Udbetaling af en Dividende paa 8 pCt. (ligesom i Fjor). Endvidere skal Generalforsamlingen sanktionere Udstedelsen af 10 Millioner Mk. Stamaktier, for at Selskabet kan

»være rustet imod alle kommende Eventualiteter.« Aktiekapitalen forhøjes ved denne nye Transaktion til 40 Millioner Mk.

Der er i længere Tid gaaet Rygter om, at Intriger er i Gang, tilsigtende »Hamburg-Süd«s Opslugning af andre Selskaber. Det menes, at Forhøjelsen af Aktiekapitalen er et Modtræk imod Intrigerne, altsaa sigtende til at sikre Selskabets uafhængige Eksistens.

PASSAGERTRAFIKEN OVER ATLANTERHAVET

Statistiken over Passagerfarten paa Nordatlantershavet giver altid interessante Oplysninger, der kan belyse Vekselvirkningen mellem den gamle og saakaldte nye Verden. Man aner Konkurrencen mellem de forskellige Linier, der hver for sig søger at tilrive sig en saa stor Andel som mulig af Trafiken, og samlede søger at friste Folk til at dyrke Rejselivet. Omfanget af Passagertrafiken ses af hosstaaende Tabel, der ikke er helt udtømmende, da man udover Cosulich-Linien, ikke har medtaget den italienske Linertrafik og heller ikke Tallene fra Aarets sidste Uge for de 19 Linier, der tilhører Atlantic Conference. Den sidste Uges Tal er dog ikke saa store, alt ialt omfatter den maaske ca. 6,000 Personer. Tabellen viser Passagerantallet med Atlantic Conference Lines i Løbet af 1926 og er afsluttet den 23. December.

Linier	vestgaaende	østgaaende	Ialt
Cunard	116,860	76,579	193,439
White Star	88,414	57,865	146,279
Canadian Pacific	80,649	32,945	113,594
Norddeutscher Lloyd	46,960	22,997	69,957
United States Lines	45,300	32,421	77,721
C.G.T.	32,890	35,439	68,329
Hamburg-Amerika	36,026	14,534	50,560
Anchor	28,182	12,664	39,146
Svenska-Amerika	20,415	12,949	33,364
Holland-Amerika	16,573	11,108	27,681
Red Star	15,838	6,926	22,764
Norsk-Amerika	11,699	6,250	17,949
Skandinavien-Amerika	11,804	6,504	18,308
Anchor-Donaldson	8,811	4,684	13,495
Royal Mail	7,310	6,823	14,133
Atlantic Transport	5,872	6,189	12,061
Baltic America	5,858	2,008	7,866
United American Lines	3,441	5,832	9,273
Cosulich	852	2,832	3,684
	582,054	357,649	939,703

I Løbet af 1926 foretoges vestefter 986 Rejser eller 10 færre end i det foregaaende Aar, da der transporteredes 72,231 Personer færre fra Europa. Østgaaende Rejser beløb sig til 936 imod 963 for Aaret 1925.

I 1926 transporteredes østefter 3,000 Personer flere end i 1925. Cunard Line stod højest med 170 Rejser

fra Staterne og 191 fra England, derefter kommer White Star med 123 og 125, og de britiske Linier tog 56 pCt. af den samlede Trafik.

De to tyske Liniers Trafik gaar frem, og Selskaberne arbejder støt henimod den Trafik, de havde før Krigen. »United States Lines«s Trafik er ogsaa ret betydelig, og der anføres i *Syren and Shipping*, at »Leviathan« paa sin sidste vestgaaende Rejse, der begyndte den 14. December, tog om Bord i Southampton 139 Passagerer paa første, 78 paa anden, 81 paa Turist- og 156 paa almindelig tredie Klasse. Alt ialt henholdsvis 454 og 794 Passagerer.

De fleste Rejsende tog paa tredie Klasse, og alt ialt transporteredes paa denne Klasse 400,000 Personer. Paa første Klasse rejste 179,056 Passagerer, hvilket viser den store Betydning, som Selskaberne kan tillægge Luksustrafiken. Turistklassen har ogsaa faaet en smuk Start, idet der vestefter rejste 41,032 og til England 39,386 Personer, og denne Klasse eksisterede ikke i Aaret 1925.

SKIBSAFGIFTER I TUNIS

I følge Indberetning fra Konsulatet i Tunis er Skibsafgifterne i Tunis, Sousse, Sfax og Bizerte fra og med den 1. Januar 1927 forandrede som følger:

Kajafgift — pr. Dag Frc. 0.05 pr. Netto Registerton, Minimum 10 Dage, Nedsættelse til det halve for Skibe, der ankommer fra anden tunesisk Havn.

Lodsafgift — for Skibe, der kommer ind om Dagen Frc. 0.03 pr. netto Registerton; — for Skibe, der kommer ind om Natten Frc. 0.06 pr. netto Registerton.

Losse- og Lasteafgift — Frc. 1.50 pr. Ton indlastede eller udlossede Varer. Reduktion til Frc. 1.00 for Gødning, Affald fra Olivenpresser, Jernmalm, Fosfat og Salt.

Ovenstaaende Takster er yderligere indtil videre forhøjet med 50 pCt.

Endvidere er ligeledes fra og med den 1. Januar 1927 Skibsafgifterne for Losning og Lastning af Varer i Monastir, Mahdia, Adjim, El-Kantara, Bougrara og Zarzis forhøjet fra Frc. 0.50 plus 65 pCt. til Frc. 2.00 pr. Ton.

S K I B S F A R T E N P A A R E V A L I 1 9 2 6

I Løbet af 1926 ind- og udklaredes i Revals Havn henholdsvis 2,846 (i 1925: 3,326) og 2,712 (i 1925: 3,329) Skibe.

Af Skibe i udenrigsk Fart, saavel Dampere som Sejlskibe med og uden Motor, ankom ialt 1,324 (1,571), hvis samlede Tonnage udgjorde 580,574 (654,116) Netto-Register-Tons og hvoraf 909 (1,025) Skibe paa ialt 470,823 (523,819) Register Tons ankom i Last.

Af Skibe i udenrigsk Fart afgik 1,106 (1,551), hvis samlede Tonnage ialt androg 583,639 (647,958) Reg. Tons, og hvoraf 881 (1,156) Skibe afgik med Ladning, Resten, 225, i Ballast.

Medens der i Kystfart ankom 1,522 (1,755) Skibe, der tilsammen udgjorde 86,071 (91,782) Tons og hvoraf 1,278 (1,407) — hvis totale Tonnage udgjorde 65,941 (70,802) Reg. Tons — ankom med Last, — afgik, i Cabotagefart fra Revals Havn, 1,546 (1,778) Skibe paa ialt 84,832 (94,008) Reg. Tons, hvoraf 683 (861), der tilsammen maalte 50,303 (60,049) Tons, var lastede.

Skibsfarten paa og fra Reval har for Udenrigsfartens Vedkommende i Henhold til den officielle Statistik været størst i Juli Maaned, der viser 162 ind- og 147 udgaaede Skibe, hvilket imidlertid skyldes Passager-Rutedamperne, særlig tyske og finske, som kun opholder sig i Havnen nogle faa Timer ad Gangen.

For den store Fragtfarts Vedkommende var Maanederne Februar, Marts og April de udslaggørende. I disse Maaneder var Transiten til og fra Rusland over Reval — trods vanskelige Isforhold og takket være den gode Isbrydertjeneste udført af de fire estniske Stats-Isbrydere »Suur Töll«, »Tasuja«, »Jüri Wilms« og »Jaana Poska« — ret betydelig.

Som allerede nævnt ankom i 1926 ialt 1,324 (1,571) Skibe i udenrigsk Fart; heraf var:

421 (455).....	tyske,
394 (490).....	estniske,
250 (352).....	finske,
85 (73).....	svenske,
56 (72).....	engelske,
45 (55).....	danske,
28 (21).....	norske,
14 (2).....	fra Danzig,
13 (6).....	russiske,
5 (22).....	lettiske,
4	belgiske,
3 (13).....	franske,
2	amerikanske,
2 (10).....	hollandske og
2	italienske.

1324(1571)

I større Fragtfart med Baade paa 1,000 Tons og derover har Rækkefølgen imidlertid været:

1) Tyskland, 2) Estland, 3) England, 4) Danmark og 5) Norge,

idet førnævnte svenske og finske Besejlinger skyldes den ugentlige Trafik med mindre svenske og finske Passager- og Fragtdampere henholdsvis mellem Stockholm og Reval og mellem Helsingfors og Reval.

Foruden nævnte Handelsskibe blev Reval i 1926 anløbet af følgende Krigsskibe: 1 tysk, 2 amerikanske, 1 lettisk og 2 finske; endvidere af et polsk Skoleskib, flere russiske Isbrydere og den danske Stats-Isbryder »Isbjørn«.

De her indtagne Skibsladninger bestod hovedsagelig af

Korn (mest russisk), Hør, Hørfrø, levende og slagtet Kvæg (frosset), Smør, Æg, Fisk, Papir, Finér og Tændstikker.

Hovedbestanddelen af den indgaaende Fragt bestod af Kolonialvarer, Manufaktur, Sild, Kul, Jern, Petroleum, Korn, Kunstgødning, Landbrugs- og Mejerimaskiner.

Til Rusland afskibedes hovedsagelig div. Maskiner og Maskindele, Kraner og et betydeligt Antal Automobile.

Af førstaaende Tal ser man, at der i Revals Havn i 1926 indgik 480 færre Skibe end i Aaret 1925. For den udenrigske Fart betød denne Nedgang 247 Skibe og 64,319 Netto Register Tons.

DØDFALD

D.F.D.S. har modtaget Telegram om, at en af Selskabets Kaptajner er død om Bord paa sit Skib i udenlandsk Havn.

Det er Kaptajn Chr. Petersen, Fører af Damperen »Charkow«. Skibet har for nylig været paa Rejse fra Middelhavet til Themsen med en Ladning Frugt. Denne Ladning var udlosset for kort Tid siden, hvorefter Skibet dirigeredes til Tynen for der at indlade Kul til Sevilla. Da Damperen Torsdag Aften forlod Themsen, følte Kaptajn Petersen sig utilpas, og under Rejsen op langs den engelske Kyst døde han pludselig. Kaptajn Petersen, der er født i 1872, har siden 1897 været ansat i D.F.D.S.

OPLÆGNINGERNE STIGER

Den 8. ds. var der af de under Dansk Dampskibsrederforening hørende Skibe oplagt ialt 12 Dampere med en samlet Bruttotonnage af 12,864 Tons. Dødvægttonnagen andrager 17,592 Tons.

DER TARIFVERTRAG FÜR DIE SEESCHIFFFAHRT

Fra Schroedter & Hauers Forlag i Hamborg er udgivet en af Hr. Rechtsanwalt, Dr. Paul Ehlers udarbejdet Bog om Overenskomstaftaler med Besætningerne i tyske Skibe. Der gives heri en udførlig Fremstilling af Udviklingen af Aftalerne, der til Trods for, at de første Aftaler daterer sig efter Omvæltningen i Tyskland ved Krigens Slutning allerede har været Genstand for over et Tusinde Voldgiftskendelser. Under det nye Regime viste det sig, at den i 1902 vedtagne »Seemannsordnung« ikke opfyldte Nutidens Krav, hvorom de senere trufne Aftaler vidner, idet disse er afpasset efter Nutidens Krav uden at komme

i Strid med Lovens Grundlag. Det er indlysende, at den foreliggende Bog hovedsagelig har Interesse for tyske Rets- og Søfartskredse, men det er ikke uinteressant for andre, der har Forbindelse med de i Bogen omhandlede Forhold at gøre Bekendtskab med disse, der paa mange Punkter har Lighed med den Udvikling, der har fundet Sted paa dette Omraade her i Landet.

AARSUDBYTTE

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har i 1926 haft et Overskud paa 385,925 Kr. Heraf afskrives paa Skibe og Bygninger 108,115 Kr. og der henlægges til Reservefonden 62,000 Kr. og til Dispositionsfonden 50,000 Kr. I Udbytte til Aktionærer udbetales 14 pCt. eller 140,000 Kr. og i Tantiømer 25,002 Kroner.

Selskabet nedsætter fra 1. Marts Godsfragter for visse Landbrugs- og Fiskeriprodukter med 10 à 20 pCt.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, den 8. Februar 1927.

Afskillige Redere, der læser de gennemgaaende ret Optimistiske Beretninger fra Fragtmarkederne, som inden- og udenlandske Blade for Tiden indeholder, studser sikkert og ryster uforstaaende paa Hovedet — og med Rette. Vi tænker herved paa de Redere, der, paa Grund af deres Baades Størrelse og Art, er henvist til Kul- og Trælastmarkedet som vigtigste Aftagere af deres Tonnage. At Trælastmarkedet ikke byder paa øjeblikkelig Beskæftigelse af mere end minimal Betydning, siger sig selv, men at ogsaa Kulmarkedet er stillestaaende og elendigt for Tiden, volder mangen en Reder adskilligt Hovedbrud. Kun med Besvær faar saadan Reder sin Tonnage anbragt, og til en daarlig Rate. Aarsagen til den ringe Kulimport er antagelig lige saa meget det hidtil ualmindeligt milde Vintervejr og den hermed forbundne Indskrænkning af Forbruget af Husholdningskul og -okes, som den Stagnation, der for Tiden raader indenfor vort Erhvervsliv, og da navnlig Industrien. Selv naar disse uheldige Forhold toges i Betragtning var en forøget Kulimport sikkert ventet i Betragtning af den forudgaaende begrænsede Import, der skyldtes den engelske Minestrejke. Det er betegnende, at det — heldigvis forholdsvis ringe — Antal danske Dampere, som for Tiden er oplagt, netop tilhører den førnævnte Klasse Tonnage, og desværre bragte Ugen, der svandt, endnu et Par Oplæggere.

Vender vi derimod Blikket fra de mere hjemlige Farvande udover de andre Markeder, maa det atter indrømmes, at Situationen er i Redernes Favør. Ikke et af de ledende Markeder er faldet af siden sidste Rapport, men flere har tværtimod yderligere læstnet sig.

TRÆLASTMARKEDET

De faa prompte Ordre fra tilgængelige Pladser, som fra Tid til anden kommer frem, er ikke Omtale og langt mindre Interesse værd, men finder alligevel som Regel Aftagere. Der kommer vedblivende nye Ordre frem for f.o.w. og senere Afskibning, navnlig til England og Holland, og Afslutninger finder fortsat Sted. Det er bemærkelsesværdigt, at de fleste af de foretagne Afslutninger er pr. Juni og Juli Afskibning, medens der kun rapporteres forholdsvis faa Afslutninger pr. f.o.w. Dette kan synes tilfældigt, men er dog sikkert snarere et Led i Befragternes Politik. Dels forventer de formodentlig ved at holde f.o.w. Ordrene tilbage til henimod Sejladens Genaabning at kunne trykke Raterne, naar et samtidigt Masseudbud af Tonnage pr. denne Termin finder Sted, og dels vil de sikkert antyde Berettigelsen af at faa Tonnage til lavere Rater pr. f.o.w. under Henvielse til de allerede længere Tid forinden foretagne Afslutninger pr. senere Terminer. Ydermere ønsker de vel at sikre deres Tonnagebehov pr. anden Rejse til en moderat Rate, og assurerer sig derved mod en eventuel Stigning af Fragtraterne.

Der har ofte været Tale om et finsk Eksportforbud for Pulpwood. At Regeringen er under stærkt Pres fra de finske Papirfabrikanter Side, er sikkert nok, men alligevel maa det meget betvivles, at Forbudet bliver Virkelighed. Et saadant vilde sikkert ogsaa kun føre til en saa meget større Udskibning af Pulpwood fra Rusland, idet de franske, hollandske og tyske Aftagere sikkert foretrækker selv at bearbejde Træet. Af de sidst foretagne Befragtninger anføres:

1,100 Std. DBB Kaskö/London 15/7 42/-, 570 Std. DBB Trångsund/Kings Lynn 15/6 50/- (gross), 570 Std. DBB Björkö/Kings Lynn 15/7 50/- (gross), 1,000 Std. DBB Trångsund/Hull, f.o.w., 41/6d., 350 Std. DBB Yxpilä/London, f.o.w., 45/-, 500 Std. DBB Brahestad/Hull 30/6 46/6d., 660 Std. DBB Räfsö/London 1/6 42/6d., 720

Std. DBB Uleåborg/Bristol 30/6 58/-, 700 Std. DBB Umeå/London, f.o.w., 44/-, 880 Std. DBB 2/3 svenske Pladser/Cardiff, f.o.w., 50/-, og af særlig afskrækkende Eksempler kan anføres: 650 Std. DBB Trångsund/Hull 40/6d. (!), 480 Std. DBB Danzig/London 33/- prompt (Vinterdækslast) samt en Kontrakt paa 20,000 Favne Props fra Danzig og Stettin til Calais til 33/- pr. Favn.

CANADA

Den sidst omtalte prompte Ordre fra Halifax blev taget af en dansk 525 Std.s Baad til 85/- een, 87/6d. to Pladser W.B.E.I.

KUL, KOKS ETC.

Det hjemlige Marked er den rene Elendighed. — Afslutningerne er faatallige og Raterne tabbringende, selv i det heldigste Tilfælde. Af Noteringerne kan anføres:

12/1,400 Tons Cokes London/København 8/3d., ca. 2,200 Tons Kul Blyth/Nakskov 5/6d., 6/-, 28/3,000 Tons Kul Tyne Range/god dansk Havn 5/6d., 28/3,000 Tons Kul Danzig eller Gdynia/København 5/-, 5/3d., 14/1,600 Tons Kul Forthet/København 6/3d. og til Sverige er Raterne endnu ringere.

MIDDELHAVET ETC.

Kulbefragtningerne fortsættes, og til opretholdt eller forbedrede Rater; dog var det yderst vanskelig at placere prompte Baade fra Østkysten. Naar blot Chancerne for en lønnende hjemgaaende Beskæftigelse havde været bedre, vilde der have været nogen Fortjeneste at hente i dette Marked, men som Forholdene nu er, sættes den beskedne Fortjeneste paa Nedrejsen til paa Hjemturen. Der blev bl. a. sluttet følgende: fra Wales: Lissabon 1,700 Tons prompt 9/6d., Gibraltar 1,800 Tons 9/- spot, Algiers 3,300 Tons 10/1½ prompt, Valencia 2,000 Tons 13/6d. prompt, Marseilles 4,000 Tons 11/- prompt, Genoa 7,200 Tons. 10/- prompt, Venedig 4,000 Tons 14/- prompt (imod sidst 12/- for 6,000 Tonner), Alexandria 6,000 Tonner 13/6d., prompt, Port Said 7,000 Tons 12/6d. ppt., Øerne 1,800 Tons 9/6d. prompt.

Hjemgaaende Laster er som sagt sparsomme. — Frugtnoteringerne er som sidst, og Salt betaler til Eksempel kun 13 à 13½ norske Kroner fra Ibiza til Vestnorge for 1,500/2,000 Tonner, og 2,000 Tons fra Port Said noteres i max. 14 og 14½ n. Kr. til 2 Pladser henholdsvis nordligst Harstad og Vardø. Der er kun faa Espartoladninger pr. denne Maaned og ingen pr. Marts. Oran/Grantan ca. 1,200 Tons sluttet til 17/-. Alexandria/Hull tog adskillige Baade til 13/6d. pr. 60 Cbf.

Sortehavet er nærmest uforandret, snarere lidt svagere og med kun faa Afslutninger.

Fra Donau (Sulina) betales for 5,000 Tonner 17/9d. Antwerpen/Rotterdam, 18/- Hamburg, 20/3 Annullering. Fra sædvanlig Range antydes 20/-, 21/- for handy size til 2 gode danske Havne, men mere opnaas sikkert senere.

NORD AMERIKA, GULFEN. CANADA ETC.

Samtlige ovennævnte Markeder er udpræget faste, i Særdeleshed for prompte Baade. Som ventet maatte Montreal forbedre de hidtil betalte Rater, og bl. a. sluttet en 6,000 Tonner til Hamburg direkte til 17 Cents mod tidligere 15½ Cents Antwerpen/Rotterdam.

Endvidere sluttet: 1/2 Gulfen/Bombay 400,000 cbf. bale 15 Cents pr. cbf., 2. Halvdel af Marts, medens lignende dansk Motorskib opnaede samme Fragt pr. April, option af Japan 1 Cent mindre. Gulfen/Buenos

(Fortsættes Side 112)¶

L Y S O G M Ø R K E

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Den sidste Tids Begivenheder i Asien tyder paa, at det meget let kan komme til en saa alvorlig Konflikt, at det ikke blot vil være vanskeligt for Europæerne at bevare deres gamle Prestige, men den Spænding, der nu vokser Dag for Dag, kan let faa skæbnesvangre Følger for Europas Handel og Søfart i det yderste Østen. Det bolsjevikiske Undermineringsarbejde gør sit til at styrke Fremmedhadet, og man drager Fordel deraf, at der ikke er og ikke kan opnaas nogen Enighed blandt Stormagterne. Som tidligere paavist paa dette Sted, bestiller de ikke andet end at rivalisere. Resultatet er paa Forhaand givet; inden længe vil der komme en kraftig Opposition imod europæiske Varer og europæisk Handel i det hele taget.

Da vi gik ind i 1926 var de engelske Finansmænd meget optimistiske, og vi kunde bringe en hel Række Udtalelser, som vidnede om et sjældent Lyssyn. Men det blev jo desværre ved Forhaabningerne. Den syv Maaneder lange Kulstrike foraarsagede saa stor indre Uro, at man endnu ikke har forvundet Virkningerne. Men til Trods for dette var man dog ret forhaabningsfulde, da vi gik i dette Aar. Den store Arbejds-konflikt havde skabt saa mange Huller, der nu skulde stoppes, og Industrien nærrede derfor godt Haab om at faa noget at gøre, blot der kom Arbejdsfred. Men saa er det, at den sorte Sky viser sig paa den kinesiske Himmel, det trækker op til et Uvejr, som ingen kan overse Virkningen af. Det fjærne Østen er nu saa truende, at der er en stor Fare for, at de engelske Optimister paany vil blive gjort til Skamme. Det er nødvendigt allerede nu at sende en hel Division Soldater afsted til Kina, og samtidig hermed begynder det paany at bryde for Alvor i Indien.

De europæiske Stater, og i første Række England, har nedlagt enorme Værdier i Kina, og de Kapitaler, som er laant til det himmelske Rige, er fabelagtig store. Sikkerheden for disse Penge er Toldindtægterne. Men hvis de nu kommer til at svigte. Det vil ramme Europa meget haardt, og det er et Spørgsmaal, om det ikke vil blive et saa skæbnesvangert Stød for den engelske Økonomi, at det er tvivlsomt, om den kan tage det. Eksporten af Bomuld fra England til Kina er af den allerstørste Vigtighed for hele det engelske Bomuldsmarked — men ogsaa dette trues

nu. Læser man Dr. *Helmer Keys* Bøger, faar man et levende Indtryk heraf. Denne udmærkede Forfatter fortæller i »Ny Kolonialpolitik«, at Japan i 1925 havde 5.3 Millioner Bomuldsspindere mod 1.9 Million i 1910, og i det samme Tidsrum har Indien forøget sit Antal fra 5.7 til 8.5 og Kina fra 1.6 til 3.5 Millioner i 1920. Forøgelsen i Storbritannien var i det samme Tidsrum kun 4 Millioner. Fremmarschen i Østen paa dette Industriomraade er saaledes meget hurtigere i de sidste 15 Aar end i England. Saa meget vigtigere er det derfor for England at kunne bevare det Marked, som endnu findes. Det gælder frem for alt om at bevare det kinesiske Marked, som nu er truet, derfor heller intet Under at der er en hel Del Nervøsitet i England.

Men bortset herfra burde de økonomiske Udsigter for 1927 være lyse. Saneringsarbejdet i Europa gør trods alt gode Fremskridt, og det er med udelt Tilfredshed at alle Venner af Samarbejde ser den stadig større Tilnærmelse mellem Tyskland og Frankrig. De Karteller, der er dannet af de to Lande, arbejder til alles Bedste, og den europæiske Valutastabiliseringspolitik er god i sit Anlæg. Den vil blive fortsat ogsaa i Aar og vil sikkert kunde fremvise gode Resultater inden Udgangen af 1927. Danmark og Belgien er vendt tilbage til Guldet, Norges Valuta er nær ved Pari, og Frankrig og Italien har vist, at det er Alvor, naar de vil se at faa Balance paa Budgetterne. At de først skal gennem en besværlig Deflationskrise er imidlertid givet, men den kan maaske blive af kortere Varighed, end man nu tror. Eksporten bliver mindre, det samme gælder Turiststrømmen og Vareomsætningen i Landet, og Arbejdsløsheden tager til. Det maa ganske uundgaaeligt føre til en Krise, og det vil uden Tvivl være bedst for begge Landene, om de snarest vender tilbage til Guldet. Konsejlspræsident *Poincaré* er ogsaa inde paa det, men for Frankrig er der den store Vanskelighed, at dette forpinte Land først maa ratificere Aftalen om Krigsgælden til Amerika og England, og unægtelig er det et meget surt Æble at bide i. Stabiliseringsanstrengelserne fører imidlertid for Naboerne det Gode med sig, at Dumping umuliggøres fra Udlandets Side og Konkurrencen bliver saaledes sundere end før.

Tyskland har vandret Deflationens via dolorosa tilende, og hvis man ikke havde de uhyre store Gælds-

(Fortsættes Side 113)

(Fragtmarkedet fortsat.)

Aires tog ca. 1,200 Stds. Baad til Doll. 17.50. San Francisco betales indtil 39/6d. for Marts Tonnage, og for Asfalt fra Baltimore til Hamburg/Rotterdam betales Doll. 5.00 en, Doll. 5.25 to Pladser.

SYDAMERIKA

La Plata har været en mægtig Støtte for mange Redere, saavel direkte som indirekte, idet dette Marked, foruden i de 2 foregaaende Maaneder at have aftaget en vældig Tonnagemængde, selvsagt har virket yderst stimulerende paa de andre ledende Markeder, navnlig Australien. Ifølge engelske Beretninger er der i December/Januar sluttet næsten 2,150,000 Tons fra Argentina alene. 6,500 Tonner fik 29/- fra Bahia Blanca eller San Lorenzo til U.K., option Holland/Belgien 6d. Reduktion 25/3 Annullering mod sidst f. Eks. 27/- pr. 20/3 Annullering. 5,000 Tonner opnaaede 30/- fra Rosario til Bordeaux/Hamburg 10/3 Annullering. En 6,000 Tons Baad sluttedes for saa sèn Annullering som 20. Juni til 25/6d. fra n.a. San Lorenzo til Antwerpen/Hamburg, hvilket bør kunne tages som et godt Varsel for Fremtiden. Udgaende Kul er vedblivende daarligt betalt, f. Eks. Wales/Santos, 4,500 Tons Februar 12/9d.,

Rosario 4,500 Tons Februar 14/-, Montevideo 6,000 Tons, 7/2., 13/6d., Glasgow/Montevideo eller Buenos Aires, 4,800 Tons 13/3d. en, 13/10½d. 2 Pladser.

ØSTEN

Af Østens Markeder er det navnlig Australien, der fanger Opmærksomheden. Fra Vestaustralien blev betalt indtil 45/- for 7,500 Tonner til U.K./Cont., 5/3 Annullering, og lignende Baade fik atter 48/9d. fra Sydaustralien 15/3 Annullering og 45/- for April Afskibning, medens 9,000 Tons Motorskib fik 43/- fra Vestaustralien til 1 Plads U.K./Cont. med 9d. Tillæg for hver extra Havn, max. 3 Lossehavne ialt, 25/3 Annullering.

For 6,000 Tonner betales fra Burmah til Antwerpen/Hamburg 33/9d., 20/3 Annullering, medens lignende Baad for 15/4 Annullering fik 32/6d.

TIME CHARTER

Dette Marked udviser fortsat stor Aktivitet, og af de foretagne Afslutninger anføres:

3,050 tons d.w., 12 Maaneder, Doll. 1.80; 2,800 tons d.w., 3 Maaneder, Doll. 1.90; 3,150 tons d.w., 6 Mdr., Doll. 1.75; 5,400 tons d.w., 3 Mdr., Doll. 1.35.

I S M E L D I N G E R P R. 9. F E B R U A R 1 9 2 7

Sverige.

Lilljungfrun og nordlige Stationer lukket.
Ved Eggegrund isfrit, til Gävle Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Skutskärhamn Fastis, lukket.
Öregrundsgrepen sydlige Del lukket.
Ved Grundkallen Fyrskib Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Sandhamn-Stockholm og Landsort-Stockholm Sjapis, lukket for Sejlskibe.
Idefjorden Fastis, lukket for Sejlskibe.

Finland.

Isbryderen »Voima« vil ogsaa efter 10. Februar opretholde Vintertrafikken paa Mäntyluoto; denne vil efter al Sandsynlighed vare Februar ud, i det mindste.

Rusland. (7')

Fra Leningrad til Krasnaja Gorka Fastis, derfra til Stenskær afvekslende Fastis, Pakis og Isskruninger, vestlige til Juminda Drivis, Nord for Nargø spredt Drivis.

Estland.

Zerel Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.

Filsand, Dagerort, Dagø N., Odensholm og Pakerort isfrit.
Nargø N. Drivis, lukket for Sejlskibe.
Reval Red uhindrende Sjapis.
Kokskær Sjapis, lukket for Sejlskibe.
Ekholm sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere.
Stenskær Drivis, kun for kraftige Dampere.
Narva svær Drivis, lukket.
Kynø og Verder svær Fastis, lukket. Vorms sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere.

Letland.

Papensee, Libau, Steinort, Vindau og Lysserort isfri.
Michaelsturm Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
Domesnæs, mod N. sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere, mod NO. Drivis, vanskeligt for Sejlskibe, mod SO. isfrit.

Messanagotsem Drivis, lukket for Sejlskibe.
Riga, Søen og Havnen Fastis, kun for kraftige Dampere.
Maynash Skrueis, lukket.

Tyskland.

Pillau, Havnen isfri, Königsberg Kanal svær Fastis, Rende.

F R A S Ø, H A V N O G V Æ R F T

Det islandske Inspektionsskib „Odin“.

Den islandske Regerings Damp, Fiskeri-Inspektionsskibet »Odinn«, der har gennemgaaet en større Forandring ved Københavns Flydedok og Skibsværft, afsejlede Søndag til Island.

Skibet, der er blevet forlænget 13 Fod, var paa Prøvetur i Fredags, og denne forløb i enhver Henseende tilfredsstillende. »Odinn«, der tidligere havde Plads til 140 Tons Bunkers, havde paa Prøveturen indtaget 220 Tons. Man opnaede den samme Hastighed, som Skibet havde inden Forlængelsen, nemlig 14 Knob, og Manøvrevenen var ligeledes som hidtil god. »Odinn« skal straks efter Ankomsten til Island optage Inspektionstjenesten og udføre denne sammen med det danske Inspektionsskib »Fylla«, da det store Foraars-

fiskeri allerede nu er i fuld Gang, og der er ankommet mange fremmede Fiskefartøjer for at deltage i det betydelige Fiskeri.

Kullene slap op.

Esbjerg-Dampere »Nordsøen« tilhørende Konsul Lauritzens Rederi har paa sin forrige Rejse været ude for haarde Storme, dog det er ikke det værste; men under Stormene havde man opbrugt alle Kullene, og da saa Kaptajnen sig nødsaget til at give Ordre til, at det Træværk, som bruges til Afstivning af Lasten eventuelt Lugerne skulde brændes for at holde Dampen oppe. Altsaa brugte man Træ og fyrede, idet Kursen blev sat mod Kings Lynn. Træ er imidlertid ikke noget fortræffeligt Brændselmateriale for Dampere, og det svandt hurtigt i Beholdningen. Man skulde lige til at brænde Lugerne — det sidste man griber til i Stormvejr især — da Skibet naaede velholdent i Havn.

(Fortsat fra Side 112)

poster og de mange Arbejdsløse vilde den nærmeste Fremtid være rosenrød, set fra et økonomisk Synspunkt. Arbejdsløsheden er imidlertid ganske forfærdende. Ser man paa den officielle tyske Statistik var Antallet af Arbejdssøgende den 15. December 1926 mere end 1.6 Million Mænd. Hertil kom saa 400,000 Kvinder. Til Sammenligning kan det anføres, at de Arbejdsløse i England var 1.4 Million den 10. Januar, og at dette Tal paa en Uge reduceredes med ca. 64,000.

Det er Arbejdsløsheden, der nu først og fremmest rammer den tyske Nation og tvinger den til at stifte ny Gæld, som det ikke vil være den muligt at komme ud af i de nærmeste Aartier. Medens mangt og meget ellers tegner sig med lyse Farver i Tyskland, er dette store Overskud af Arbejdskraft den Skygge, som synes at blive mere og mere truende og som meget vel kan faa det sunde Saneringsarbejde til at stagnere.

Johannes Lehmann.

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telgr.-Adr.: "Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	"Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	"Karelia"
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	"Sohn"
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	"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. Hängö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	"Newstevedoring"
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	"Export"
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"Wahlbroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Wasa	A.B. Stevedore O.Y.	"Stevedore"
do.	Merivälitys 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	"Thompson"
Uleåborg & Haukipuda	Stuvarbolaget	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	"Bygglin"
do.	Stuvarbolaget	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoring"

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon. 2256
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

HADERSLEV

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

HOLBÆK

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«**Rechnitzer, Thomsen & Co.**
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★**JØRGEN L. FISKER**
(H. MUNCH'S EFTFL.)EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40 Telegr.-Adr.: »Fisker«
HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PÅ PLADSEN

HORSENS

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORGTelefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
»UTZON«**WILH. CHR. BECH**
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENSFIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

ASSENS

MOURITZ G. KRAG
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
ASSENS

Telf. 200 / Statstelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENSTelegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KALLUNDBORG

FINSEN & SCHULTZ
EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORGTELEFON: 601 TELEGR.-ADR.: FINSEN
Coder: Scott's 10th Ed., A.B.C. 5th Ed. Impr.

ESBJERG

C. BREINHOLTINDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN · ESBJERG,
British Vice-Consul, Lloyds Agent.Skibsrederi · Skibsbefragtning · Klarering
Spedition · Haveriagentur · Assurance.Telefon 57 & 1262 · Statstelefon No. 8 · Telegram-Adr. Breinholt,
Watkins & Scott's Code.

KOLDING

TELEFON NR. 166

Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER SWORN SHIPBROKER

KORSØR

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
EsbjergBEFRAGNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822**P. JØRGENSEN & CO.**
(ETABLERET 1867)
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØRTelefoner: Provins Nr. 6·16·68
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

POSITIONSLISTE PR. 7. FEBRUAR 1927

MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING.

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, afg. Helsingør 7.2. til Esbjerg.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, afg. Danzig 5.2.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbh.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Blyth 5.2.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 6.2. p. R. t. St. Nazaire.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Jaffa 30.1.
 s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Seriphos 6.2. til Bagnoli.
 s.s. *Alfred Hage*, ank. Dakar 5.2.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Kbh. 5.2. til Antwerpen.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Bluefields 17.12.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, pass. Vlissingen 6.2. p. R. t. Dunkirk.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Limerick 2.2.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Colombo 5.2.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Kbh. 7.2. til Aabenraa.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 22.1. til Kbh.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Sarpsborg 22.1. til Portland Me.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, pass. Ushant 3.2. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Askø*, Hjorth, afg. Vejle 5.2. til Burntisland.
 m.s. *Astoria*, Beldring, pass. Colon 5.2.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Dakar 5.2.
 s.s. *Allantic*, Petersen, afg. Norfolk 31.1. til Bremen.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. Port Lincoln 25.1.
 m.s. *Advance*, Hansen, ank. Blyth 2.2.
 s.s. *Åvel*, Kanstrup, afg. Burntisland 4.2. til Kolding.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbh.-Anwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nicolaisen, ank. Hobro 7.2.
 s.s. *Bergenhus*, Zum Vohrde, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Vestafrika 1.2.
 s.s. *Birle*, Christensen, ank. St. Vincent 1.2.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Tuborg Havn 1.2.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Dover 31.1. p. R. t. Leghorn.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Durban 29.1.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. St. John N.B. 5.2.
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Danzig 6.2. til Kbh.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbh.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Göteborg 5.2. til Danzig.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Bahia 2.2. til Madeira.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Houston 28.1.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Ibiza 30.1.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbh. 6.2.

s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Messina 5.2. til Palermo.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Tunis 3.2.
 s.s. *Børglum*, Jensen, ank. Bristol 1.2.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbh.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Rotterdam 13.1. til Buenos Aires.
 s.s. *Charkow*, Lund, afg. Newcastle 5.2. til Sevilla.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. Kbh. 5.2.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Rufisque 5.2.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Åhus 2.2.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Dok i Frederikshavn siden 14.1.
 s.s. *Clara*, Nielsen, pass. Gibraltar 4.2. p. R. t. Liverpool.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Helsingør 31.1.
 s.s. *Cyrl*, Duhn, ank. Ibiza 27.1.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Newport Mon. 2.2.
 s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Carboneras Bay 31.1.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Frederikshavn 7.2.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. New Orleans 3.2.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Yokohama 6.2.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. New York 30.1.
 s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbh.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbh. 7.2.
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Rut.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, pass. Gibraltar 5.2.
 s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Livorno 7.1. til Genua.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Melilla 7.1. til Oran.
 s.s. *Elite*, Jessen-Clausen, pass. Casablanca 3.2. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, pass. Ushant 6.2.
 s.s. *Elsborg*, Sønnichsen, afg. Swansea 5.2.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Cette 5.2.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Dunkirk 7.2.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, pass. Las Palmas 6.2. p. R. t. Vestafrika.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Cadiz 20.1.
 s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Danzig 27.1.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbh.-Randers Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbh.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Gibraltar 3.2. p. R. t. Antwerpen.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Gr. Yarmouth 3.2. til Murmansk.
 s.s. *Ficaria*, oplagt.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbh.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Penang 27.1. til Suez.
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Barry 29.1. til Kingston.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Penarth 3.2.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Norfolk Va. 4.2.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, oplagt i Kbh.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Ipswich 2.2.

SKIBSJOLLE

En saa god som ny Skibsjolle 13 Fod med en 2 Cylinder svensk Paahængsmotor billigt til Salg.
A. I. Danielsen, Frederiksværk. Telf. Frederiksv. 9.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
 H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 37.
 Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eft.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
 ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8. Februar 1927.

London	18,20	Madrid	63,00
New York	375,50	Amsterdam	150,40
Berlin	89,00	Stockholm	100,20
Paris	14,90	Oslo	96,60
Antwerpen	10,48	Helsingfors	9,47
Zürich	72,35	Prag	11,14
Rom	16,15	Wien	53,05

BRUG KUN

Hempels  Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

ODENSE

ALFRED CHRISTENSEN

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

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: »HOPPE«

"MYREN"

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holm&W"

Amaliegade 38

AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFONER: 386 & 786 · TELEGRAM ADR.: "MÆGLEREN"

SKIVE

NØRRESUNDBY

SVENDBORG

N. C. BACHEDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

Telefoner: Mæglerkontoret (Befragteren) 26 og Stat 3. Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Ers.« 262.
Varemægleren: 133. A. Thejll (privat) 1080. Telegram-Adr.: »Hude«, Svendborg.
Codes: Watkin's & Appuldin, Booth's 10th Ed., Bentley's new Ed., Wiegner Billit Code.

E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORG

Etableret 1892

A. THEJLL

Etableret 1882

EDSVOREN SKIBSMÆGLERE, DAMPKIBSAGENTER OG SKIBSREDERER
BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FORSIKRINGSAGENTER

Køb og Salg af Seflakke og Dampere etc. · Spedition · Bunkerkul Forsyning.

LLOYD'S AGENT

TYSKE KONSULAB-AGENTER

Agent for: Det fornuede Dampskibsselskab, København. Det østasiatiske Kompagni, København. Walford (London) Ltd. Fjerde Forsikringselskab, Kbhvn. Dampskibsselsk. »Ers.«, Århuskøbing.

ODENSE

VEJLE

FRIIS & FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 29 A

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KØBENHAVN

ODENSE

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

RANDERS

N. P. HANSEN & CO, ODENSE

Kontrol af Korn- og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter.

Assurance Befragtning.

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

Hamburg—Odense og vice versa.

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

KØBENHAVN

AKTIESELSKABET
NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

*Maskin- og Dæksrekvisitter.
Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.*

NIELS KONGSBÆK · TELEFON: 3760

NR. SUNDØY

P. Brown jun. & Co

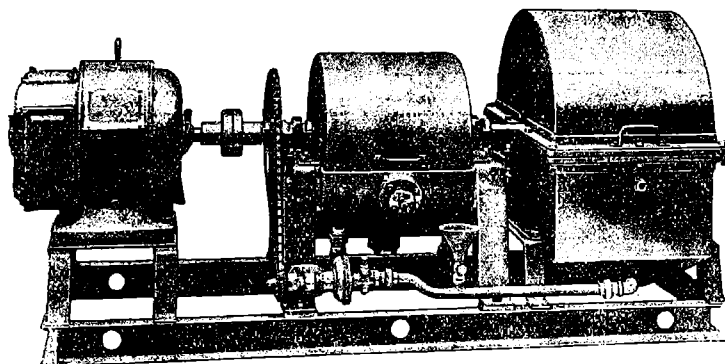
Amaliegade 45 · København · Danmark

★
Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Nordens«

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF **A/S ATLAS** KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT

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

Repræsentanter:

DANMARK:
Glent & Co., København.

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

NORGE:
A/S Mejeribureauet, Oslo.

s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Kbh. 7.2. til Oslo.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbh.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Caibarien 7.1. til New Orleans.
s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Oporto 31.1.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, pass. Las Palmas 5.2.
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Esbjerg 7.2.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Kbh. 3.2. til Dunkirk.
s.s. *Holland*, Haure Petersen, ank. Livorno 5.2.
s.s. *Hamlet*, Skou, afg. Dakar 5.2. til Hamborg.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. South Georgia 4.2.
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Liverpool 4.2. til Port Said.
s.s. *Harald*, Christensen, afg. London 7.2. til Queenborough.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, ank. Odense 7.2.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 7.2. til Kbh.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Dungeness 5.2.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbh. 5.2. til Manchester.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Liverpool 4.2.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbh.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Kaolakh 1.2.
m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Antwerpen 7.2.
s.s. *Inga Nielsen*, afg. Aalesund 1.2. til Cardiff.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Vestafrika 28.1.
s.s. *Island*, Frandsen, i Kbh.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Antwerpen 3.2.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Cardiff 17.1. til St. John N.B.
m.s. *Java*, Topp, afg. Yokohama 1.2. til Vancouver.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Philadelphia 5.2.
s.s. *Jolantha*, Jørgensen, i Kbh.-Hamborg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Hull 30.1.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. New Jersey 5.2. til Havana.
s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Cette 3.2.
m.s. *Jullandia*, Heindorn, ank. Bangkok 24.1.

m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. London 2.2.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Cardiff 27.1. til Teneriffe.
s.s. *Kalø*, Andresen, pass. Lødingen 4.2. p. R. t. Bergen.
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Grangemouth 5.2.
s.s. *Kenucky*, Karstensen, afg. New Orleans 18.1. til Esbjerg.
s.s. *Kina*, Bronér, ank. Stettin 4.2.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Dok i Kbh. sid. 1.2.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Leith 8.2.
s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Tyne 28.1. til Malta.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbh.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Leith-Kbh.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Willemstad 31.1.
m.s. *København*, Christensen, ank. Thevenard 13.1.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Teneriffe 5.2.
s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Antwerp 15.1.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Beckton 6.2.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbh.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. New York 3.2.
s.s. *London*, Caspersen, afg. Svendborg 5.2. til Blyth, pass. Skagen 6.2.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Barry 27.1.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbh.-Frederikshavn-Oslo Rut.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Danzig 7.2.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Baltimore 29.1. til Bremen.
s.s. *Maja*, Fjeldborg, i Aarhus-Hamborg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, ang. Kohsichang 27.1.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Helsingør 4.2.
s.s. *Margit*, Jensen, pass. Ushant 7.2. p. R. t. Harburg.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbh.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Gibraltar 5.2. p. R. t. Piam-bino.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Tyne 5.2.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Buenos Aires 4.2. til Santos.
m.s. *Mexico*, Eggers, ank. Aarhus 7.2.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Swansea 20.1. til Halifax.
s.s. *Minsk*, Ankersen, afg. Lissabon 3.2. til Leixoes.
s.s. *Møen*, Tvergaard, i Kbh.-Stège og Kbh.-Nakskov Ruten.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

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

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGØ

Skibredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N.B.

STETTIN

KARL BRESEMANN

STEVEDOR
SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT
BUNKERKUL-LEVERANDØR

STETTIN

Telegram Adr. "BREMAKA"

**BALTISCH-ENGLISCHES
SCHIFFSFRACHTEN-KONTOR**

H. A. EDMUND KOHLMOOS

SKIBSMÆGLER, BEFRAGTNING OG ASSURANCE

STETTIN

Telegram Adresse: "Engko". Coder: Scotts 10. Ed., Mosse & Boe.

DANZIG

DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G. m. b. H.(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)
Medlemmer af the Baltic and White Sea Conference**DANZIG**

Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerkul · Befragtning

Telegr.-Adr. Navigation
Coder: Watkins, Scotts, Boe**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.
DANZIG (FILIAL I GDYNIA)**

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerkul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER**SIVEWRIGHT, BACON & CO.**Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Frugt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

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

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

GLASGOW

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vomchrene«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

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

CARDIFF

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED**CARDIFF**
Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.**NEWPORT**
Eastern Dry Dock.**BARRY**
Commercial Dry Dock.**AVONMOUTH**
Commercial Dry Dock.REPRÆSENTERET I DANMARK VED **O. J. ESKILDSEN & CO.** ST. ANNÆ PLADS 26 · KØBENHAVN K.

LONDON

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresse: Receptive, London (Foreign).
Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

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

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GHENT

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibarederforening
Danske Rederes Retsvern Reassuranceforeningens Skuld
Danske Sejlskibsvederiers Protection Club

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

LISSABON

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

*Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.***N**

s.s. *N. F. Højding*, pass. Finisterre 5.2.
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. London 6.2.
 s.s. *Nevada*, Fischer, afg. New York 21.1. til Kbh.
 s.s. *Nidaros*, Holst, i Kbh.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbh.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Dakar 23.1.

O

m.s. *Odense*, Viero, i Kbh.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbh.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Bordeaux 4.2. til Barry.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 3.2. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Olsen, Timecharter America.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, i Dok i Kbh. siden 3.2.

P

s.s. *P. Madsen*, pass. Azores 5.2.
 s.s. *P. N. Damn*, afg. København 5.2.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Helsingør 21.1.
 m.s. *Panama*, Væring, afg. Antwerpen 5.2. til St. Thomas.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Port Kembla 5.2.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. New York 31.1.
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Algoa Bay 3.2.
 s.s. *Phoenix*, i Rute fart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Bremen 6.2.
 s.s. *Prinula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Stavanger 2.2.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Perim 1.2.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbh.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Danzig 3.2.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Aalborg 4.2. til Dunston.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Burntisland 2.2.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Rut.

S

s.s. *Saga*, Tramp, ank. Antwerpen 3.2.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 2.2. p. R. t. New York.
 s.s. *Scolia*, Rosbæk, ank. Methil 7.2.
 s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Reval 3.2.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, pass. Perim 2.2. p. R. t. Colombo.
 m.s. *Siam*, Hansen, ank. Sydney 7.2.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 3.2.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, pass. Ushant 3.2.
 s.s. *Simone*, Christensen, afg. Kalundborg 4.2. til Blyth.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Dakar 6.2.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Porto Empedocle 2.2.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Vejle 7.2. til Odense.
 s.s. *Skodsberg*, Wendt, pass. Gibraltar 5.2.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbh.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Stesvig*, Berendsen, afg. Boness 5.2.

s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Monastir 29.1.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Baltimore 22.1. til St. John.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Flamborough Head 6.2.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. St. John NB. 31.1. til Oslo.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 5.2.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Aberdeen 7.2. til Tyne.
 s.s. *Svend Pii*, pass. Gibraltar 6.2.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Kings Lynn Dock 1.2.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Buenos Aires 4.2.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbh.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Rotterdam 5.2.
 s.s. *Taarborg*, Hansen, ank. København 15.1.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Swansea 2.2. til Kbh.
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Kobe 7.2.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Aalborg 6.2.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Ankersen, ank. Kbh. 4.2.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Skien 6.2.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, i Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Antwerpen 4.2.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. San Francisco 31.1. til Cristobal.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Durban 31.1.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbh.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Lissabon 4.2. til Kbh.
 s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Sfax 31.1. til Aberdeen.
 s.s. *Ulj*, Rasmussen, afg. Havre 7-8.2. til Dunkirk.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 29.1. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Rosario 29.1.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Harburg 2.2.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer 7.2.
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Huelva 28.1. til New York.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Aalborg 5.2.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Maracaibo 24.1.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 6.2.
 s.s. *Vidar*, Poulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 7.1. til Guanape Islands.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. Kbh. 20.1.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Kbh. 2.2.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Vlaardingen 6.2.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbh.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, afg. Constantinopel 5.2. til Piræus.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Bastholm, i Kbh.-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. New Orleans 5.2.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Stolzenhagen 3.2.

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havn: Björkö-Sund · Trångesund · Wiborg · Frederikshamn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors · Sörnäes · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Riihä · Kristineestad · Kaaskö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Yxpilä · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**SKIBSBYGGERE · MARINE-, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIÖRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

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

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Øvne 46,000 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, Amallegade 29 A, København, K.

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869

METHIL

Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

TEL.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«Telegram-Adr.:
SleepmaasDirektor: J. BURGER
ROTTERDAM
Terwanakker, 14-15Telefoner Nr.:
8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amallegade 29 B

København

Telf. Central 1504

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Færlastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786**SØ OG TRANSPORTFORSIKRING**

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

**DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ & KRIGS

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE
REFRAGNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE
KULEKSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	} Lamberte
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.....	} Lambrose, 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

BP BRITISK PRODUKT BP

Persisk Dieselolie "BP" Benzin + Fuel Oil Persisk Petroleum

*Bunkerstation Frihavnen
Kapacitet 450 Tons pr. Time.*

Amaliegade 22. København. Centr. 5455. Telegr. Adr. Unitedoil

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI 1/5 BP

FERD. PHILIPSON & CO.

Tel.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphillips»

AMALIEGADE 29 B

KØBENHAVN K



REPRESENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEKSPORTØRER

BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING-PROVIANT-STORES
OG TUGBOATS

AADNESEN & DAHL

LIMITED

FILIALER:

NEWPORT · SWANSEA · PORT TALBOT

TELEGRAM-ADR.: "DAHL"

CARDIFF



SKIBSMÆGLERE &
KULEKSPORTØRER



BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

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

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 29 A, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHITS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION


KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal fra Theodor Zelse

ALTONA · ELBE



Brug
Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK ^{AG}

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

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 29 A

*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af

Skibsbesætninger

*

PENSIONS-FORSIKRINGS ANSTALTEN

AKTIESELSKAB

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN 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.

STEVEDORE

Telefoner: 537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.: Høllandsresch

Aalborg

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lanterner med Certificat, Kompashætter, Fortinning.

ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873

Aktiekapital (fuldt indbetalt) Kr. 50.000.000

Reservefond Kr. 30.144.468

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-
gade 58 · Strandvej 96 · Sølvgade 84 · Østerbrogade 28

Filialer i:

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

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 8

FREDAG 18. FEBRUAR 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

STATSLAAN OG STATSSUBVENTIONER.

I disse Spalter har vi mere end een Gang peget paa, at Danmarks Skibsfart i Modsætning til de fleste andre Landes, intet modtager fra Staten. Tværtimod. Den danske Stat har altid betragtet Skibsfarten som en Malkeko og endda ladet den bære Udgifter, som var Skibsfarten ganske utedkommende. I denne Forbindelse er det ganske betegnende, at københavnske Redere — baade som Købere og som Sælgere — endnu den Dag idag maa betale til Københavns Fattigvæsen $\frac{1}{8}$ pCt. af Salgssummen paa Skibe hjemmehørende i København. Dette meningsløse Forhold har Hjemmel i en skimlet Lov af 9. Marts 1792, og stammer altsaa fra en Tid, da Skibsfart var Landets eneste store Erhverv og dets eneste virkelige Skattekilde — hele Landets Velfærd saa at sige beroede paa Skibsfarten. Skibsfarten er endnu Danmarks næststørste Erhverv, og dens Skibe pløjer stadig Guldet hjem, der skal dække Underskuddet paa den nationale Handelsbalance. Men Skibsfarten er ikke mere ene om at bære Landets Byrder. Basis er blevet bredere, og det er kun rimeligt, at Regeringen lidt efter lidt letter Skibsfarten i alt Fald for de Byrder, der er den helt utedkommende. I det fortræffelige Lovforslag om Skibes Registrering m. m., som vi ret indgaaende omtalte Ugen før sidste, har Regeringen da ogsaa foreslaaet at lade den absurde Omsætningsskat til Fattigvæsenet forsvinde.

I andre Lande er Forholdet det omvendte. Der køles der for Skibsfarten. Der maa hele Samfundet ofte bære Byrder, som i Virkeligheden burde bæres af Skibsfarten. Men i de Lande har man en levende Forstaaelse af, hvad Skibsfart betyder for Erhvervslevet, og hvorledes Skibsfarten tilfører Nationen de saa haardt tiltrængte »usynlige« Indtægter, der muliggør visse nationale og individuelle Ekstravagancer. Det er man saaledes ganske klar over i Finland. Den finske Handelsflaade er i de sidste Aar gaaet betydelig tilbage. I 1877 androg den 302,800 Reg.-Tons, i Begyndelsen af 1926 kun 202,000 Reg. Tons, d. v. s. ca. 13 pCt. af Norges, 20 pCt. af Sveriges og 30 pCt. af Danmarks Handelsflaader. Af den finske Handelsflaade er kun 58,4 pCt. maskindrevne Fartøjer imod 94,8 pCt. i Sverige, 96,1 pCt. i Norge og 86 pCt. i Danmark.

Ifølge en Indberetning fra den danske Gesandt i Helsingfors svarer de finske Nettointrader af Finlands Skibsfart end ikke til ovennævnte Procentsatser. En Sammenligning foretaget af vor finske Kollega, *Hufvudstadsbladet*, viser dette i tørre Tal, i dette Tilfælde i finske Mark. Tallene er for Aaret 1921:

Finland	146 Mill. Fmk.
Norge	2652 » »
Sverige	2316 » »
Danmark	1179 » »

Mangelen paa indenlandsk Tonnage har bevirket, at den langt overvejende Del af den finske Im- og Eksport finder Sted med udenlandske Skibe; af Finlands Total-Udenrigshandel transporteres nu kun 24 pCt.

(af Mængden) med finske Skibe. I en Betænkning, som den finske Regering har ladet udarbejde, redegøres derefter for de uheldige Konsekvenser, dette Forhold medfører, *dels indirekte for det finske Erhvervsliv og dels direkte, nationaløkonomisk set som en mistet Indtægtskilde.*

Efter at have omtalt de Statsforanstaltninger, der i en Række Lande er truffet til Støtte af den indenlandske Skibsfart, derunder specielt den svenske Rederilaanefonds Virksomhed, anfører Betænkningen som Resultat følgende 3 Forholdsregler, som maa anses for mest hensigtsmæssige under de givne Forhold i Finland:

- 1) Statslaan til Rederivirksomhed,
- 2) Subventioner til Lineskibsfart,
- 3) Afskaffelse af Told paa til Finland indkøbte Skibe.

Ad 1. Der foreslaas indført en Rederilaanefond, hvor de efterhaanden tilbagebetalte Midler tilgaar Fondens til Meddelelse af nye Laan.

Fondens Størrelse foreslaas sat til 100 Millioner finske Mark, for hvilket Beløb der ifølge Redegørelsen til en Begyndelse vil kunne anskaffes 15—20 Fartøjer og derefter aarligt 2 à 3 Stykker.

STATEN OG SKIBSHYPOTEK-BANK.

I vore Artikler om det urimelige i, at norske Redere, Dansk Skibsfarts værste Konkurrenter, byggede Skibe her i Danmark paa dansk Eksportkredit og andre lempelige Betalingsvilkaar, medens danske Redere, der ønskede at komplettere deres Flaade, maatte laane den nødvendige Kapital i Udlandet for at kunne bygge paa danske Værfter, pegede vi paa, at denne Urimelighed kunde afværges ved Oprettelsen af en Skibsbygnings-Hypotekbank, hvori Staten enten var direkte interesseret ved kontante Midler eller indirekte i Form af visse Garantier overfor udenlandske Pengeinstituter.

Denne Tanke er siden blevet debatteret i vide Kredse, og i *Berlingske Tidende* for iforgaars, fremsetter Grosserer *Arni Riis* bl. a. følgende:

»Forskellige Banker her har ydet Laan til Rederier, men en Bank, der udelukkende baseredes paa Laan til Skibsfarten, har aldrig eksisteret her i Landet.

En saadan Bank vilde være til stor Støtte for Skibsfarten og vilde sikkert være et godt Aktiv, da jeg ikke anser det for at være nogen stor Risiko at laane Penge til velbyggede, gode Skibe, naar man har Anledning til at kontrollere Typen, og der da gives et rimeligt Laan i Forhold til Byggeværdien eller Markedsværdien, og man gør det under normale Tider og paa rimelige Vilkaar. I Holland findes der 3—4 saadanne Banker, der arbejder udmærket. I Norge har Norges Rederforbund afsat 8 Mill. Kr. til Oprettelse af en Kreditinstitution i ovennævnte Øjemed, og Spørgsmaalet om en Skibshypotekbank er under Overvejelse.

Norske Redere har opnaaet Laan indtil 65 pCt. af Byggesummen her i Landet til Nybygninger paa danske Værfter, og deraf har den danske Stat overtaget 50 pCt. Disse Penge er tagne af Eksportkrediten for at støtte indenlandsk Industri og hjælper dermed ogsaa til at hæve Valutaen.

Den danske Stat burde støtte dansk Skibsfart ved at yde Tilskud til Oprettelsen af en Skibshypotekbank her i Landet. Skibsfarten har aldrig henvendt sig til Staten om Hjælp, men tværtimod gjort Staten og Landet uvurderlige Tjenester, f. Eks. ved under Verdenskrigen at opretholde Forbindelsen med Udlandet.

Det kunde være interessant at høre Udtalelser om ovennævnte Emne fra skibsinteresserede Side.

Tanken om en saadan dansk Skibshypotekbank er ingenlunde ny. Den har været fremme til Debat flere Gange, senest for 3 Aar siden, hvor Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer kom til det Resultat, at en saadan Bank næppe var ønskelig af forskellige og særdeles vægtige Grunde. Men Forholdene har ændret sig noget siden da. Der er ikke, som man paa det Tidspunkt haabede, blevet rigeligere likvid Kapital i Landet. Heller ikke synes nogen af vore Banker tilfulde at forstaa, at vor Handelsflaade stadig maa fornyes for at kunne konkurrere med Udlandets, men nøjes med at konstatere, at Verdenstonnagen i Øjeblikket er langt større end Behovet, og ergo bør man ikke yderligere forøge denne. Mange Sparere, som tidligere saa paa Dampskibsaktier som Anlægspapir, synes i nogen Grad at have ændret Mening, vel sagtens under Indflydelse af den Ravage, som visse af Børsens Sjalak-Elementer har foranstaltet ved en ganske uanstændig Form for Spekulation i Dampskibsaktier. Og hertil kommer den ud fra Tanken om at finde Beskæftigelse for saa mange danske Hænder som muligt ny Anvendelse af Statens Eksportkreditter til Bygning af ny Tonnage til den danske Skibsfarts Konkurrenter, og hvorved, som sagt, vi handicappes i det internationale Kapløb efter Fragterne.

Disse ændrede Forhold har sikkert faaet mangan dansk Reder til at revidere sin Opfattelse af Hypotekbankspørgsmaalet, selv om denne Nyopfattelse endnu ikke har givet sig Udslag i Diskussion eller Resolution indenfor Redernes faglige Organisation.

DEN POLSKE KULINDUSTRI.

Polens Kulindustri fik takket være den engelske Kulstrejke en Højrenæssance, hvis Virkninger paa hele Polens økonomiske Liv maa have været

meget følelige og i det store og hele særdeles behagelige.

Da den engelske Strejke endte, spaaede man forskellige Steder, at dermed vilde ogsaa den polske Kul eksport svinde ind til det forholdsvis beskedne Omfang, den havde før Strejken. Dette er sikkert en Fejlkalkulation. Man synes at have glemt den Kendsgerning, at allerede før den engelske Kulstrejke var den polske Kuleksport i konstant Stigning, og der er ingen Anledning til at tro, at denne Stigning ikke vil blive fortsat. Man maa selvfølgelig betragte hele den engelske Kulstrejke-Periode som et Interregnum og regne med Tallene umiddelbart før denne og med de, der fremkommer fra det Tidspunkt, hvor Eksporten igen er normal og upaavirket af de under Strejken givne ekstraordinære Ordre.

I Anledning af Afslutningen af den omtalte engelske Strejke har iøvrigt en polsk Kommission af Kul eksperter gjort den polske Kulmineindustri til Genstand for en nærmere Undersøgelse for at Regeringen kan danne sig et nogenlunde klart Begreb om, hvorledes Polens Kulproduktion i Fremtiden vil forme sig. Denne Kommission har nu afgivet en Beretning, og ifølge denne har de polske Kullejer en Dybde af 1000 Meter og indeholder 76 Milliarder Tons. Kuldistriktet dækkes af en Overflade paa 51 km².

Betingelserne for at udnytte Kullejerne er betydeligt gunstigere i Polen end i de andre evropæiske Lande, hvor der findes Kulminer, hævder Kommissionen. I Polen kan Kullene nemlig hentes i en Dybde af 200 til 400 Meter, medens de westfalske og engelske Kul maa hentes ca. 1000 Meter nede. Allerede før Krigen producerede en øvreslesisk Kulminearbejder ca. 10 pCt. mere end en engelsk og 20 pCt. mere end en westfalsk Arbejder. I Øjeblikket udgør en polsk Minearbejders gennemsnitlige Maanedproduktion 1278 Tons. Da de polske Arbejdere har et lavere Eksistensminimum end de tyske og engelske, bliver følgelig Arbejdskraften billigere i Polen end i Tyskland og England.

Kommissionen kommer sluttelig til det Resultat, at de geologiske Forhold, Minernes tekniske Indretning, den lavere Arbejds løn og gunstige Transportforhold antagelig vil tillade en aarlig Produktion af polske Kul paa 12,100,000 Tons.



AMERIKANSK SKIBSFART.

Den amerikanske Handelsflaade androg pr. 1. December f. A. i Sammenligning med 1. November s. A.:

	Skibenes Størrelse over 500 Tons Gross:			
	pr. 1ste Decbr. 1926 Antal Skibe	Gross Tons	pr. 1ste Novbr. 1926 Antal Skibe	Gross Tons
Ejet af private Rederier	1983	6,794,823	1981	6,780,209
Ejet af U. S. Shipp. Board.	940	4,756,111	949	4,787,835
	2923	11,550,934	2930	11,568,054

Af de 2923 Skibe, som den 1. December f. A. var under amerikansk Flag, er 2256 Skibe med en Brutto Tonnage paa 10,740,250 Tons bygget af Staal, og af disse ejedes 1316 Skibe paa ialt 5,984,139 Tons Brutto af private Rederier.

I Henhold til Beretning fra Bureau of Navigation, Dept. of Commerce, var der endvidere pr. 1. December 1926 under Bygning eller bestilt af private Rederier 230 Staal-Skibe paa 291,027 Brutto Tons, samt 56 Træskibe paa ialt 25,594 Brutto Tons.

I udenlandsk Fart anvendtes ialt 727 amerikanske Skibe med en samlet Tonnage af 4,143,619 Tons den 1. Januar 1927, hvilket er mere end paa noget Tidspunkt i de sidste fire Aar. Til den privat ejede amerikanske Handelsflaade hørte den 1. Januar 1927 1,225 Damp- og Motorskibe paa 1000 Tons og derover. Denne Flaade havde en samlet Bruttotonnage af 5,924,480 Tons, og af disse Skibe var 379 beskæftigede i udenrigsk Fart og 712 i Kystfart eller i Fart mellem Atlanterhavskysten og Stillehavskysten, saaledes at ca. 11 pCt. af den privat ejede Handelsflaade var oplagt. Paa samme Tidspunkt bestod den statsejede Handelsflaade af 847 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 4,563,000 Tons, af hvilken omtrent 42 pCt. var i Drift, mod den 1. Oktober 1926 31 pCt., hvilken Stigning skyldes det Antal Skibe, Shipping Board satte i Fart under den britiske Kulstrejke. Hele den amerikanske Handelsflaade til Raadighed for udenrigsk Fart og Kystfart androg d. 1. Januar 1927 2,072 Skibe med en samlet Bruttotonnage af 10,487,000 Tons.

DE INTERNATIONALE SKIBSFARTS-OVERENSKOMSTER

De norske Redere fraraader Vedtagelse.

Stortinget vil faa forelagt af Socialdepartementet Spørgsmaalet om, hvorvidt Norge bør tiltræde de Konventioner, som er vedtaget af den 9. internationale Arbejdskonference.

Handelsdepartementet har udbedt sig en Udtalelse i Sagen fra Norges Rederforbund, som i en Skrivelse herom til Departementet bl. a. bemærker, at de foreliggende Udkast til Konventioner vedrørende international Søfartslovbog er bragt i Stand paa en irregulær Maade, idet det internationale Arbejdsbureaus Forslag blev fremlagt for Arbejdskonferencen uden at have passeret den paritære Søfartskomité (Joint Maritime Commission). Naar det erindres, at der i Arbejdskonferencen deltager Repræsentanter for Stater som enten slet ingen Skibsfart har, eller kun har en meget lille, og væsentlig lokal Skibsfart, og at disse Repræsentanter paa sidste Konference havde ligesaa mange Stemmer som de virkelige Søfartslande, da maa disse sidste efter vor Opfattelse ved enhver Anledning værne om det Princip, at ethvert Forslag fra Arbejdsbureauet, som vedrører Søfarten, skal behandles af den nævnte Komité, før det forelægges for Konferencen. Principet har den største reelle Værdi med Henblik baade paa Behandlingens Resultater og paa det Forbrug af Tid, Penge og Kræfter, som en direkte Behandling paa Konferencen altid, ligesom denne Gang vil medføre. Efter vort Skøn maa derfor Søfartslændenes Interesser tilsiige, at deres Regeringer markerer deres principielle Stilling ved at forholde sig køligt overfor de foreliggende Udkast til Konventioner, medmindre disse skulde frembyde særlige og reelle Fordele.

Angaaende Udkastet til Konvention om Sømænds Hyreaftale bemærker Forbundet, at Udkastet væsentlig

afviger fra gældende norsk Ret paa dette Omraade, og vi har ikke kunnet opdage Fordele ved Udkastet fremfor den norske Sømændslov. Denne sidste er kun 3—4 Aar gammel og Spørgsmaalet er da, om man efter kun saa kort Tids Forløb atter bør paatage sig de Ulemper, som en Forandring af Lovtekst altid fører med sig: Usikkerhed i Anvendelsen, ikke blot herhjemme i Centraladministrationen og hos de hjemmeværende Parter. Men ogsaa hos vore Konsuler og vore Søfolk, som er spredt over hele Verden, og for hvem Usikkerhed om denne Lovs Fortolkning betyder saa overordentlig stor Ulejlighed, fordi Leilighed til Vejledning og Berigtigelse er saa fjern. Muligheden for senere Ændringer og Forbedringer begrænses derhos i betænkelig Grad ved Vedtagelse af Konventionen, og en Lov, der griber saa stærkt ind i en stor Befolkningsklasses daglige Liv som Sømændsloven, maa ikke være stiv og uforanderlig, saa den ikke kan lempes med Retsopfattelsens Udvikling. Opgiver man allerede nu Sømændsloven vil derhos atter og ganske overflødig Udgifter med ny Lovforberedelse løbe paa.

Vi ser saaledes ingen Grund for Norge til at vedtage dette Udkast.

Udkastet til Konvention om Hjemsendelse af Sømænd passer, bemærker Forbundet videre, maaske for en Handelsflaade som jævnlig sejler paa Hjemlandet (f. Eks. den franske og mange flere). Men for den norske Handelsflaade, som for mindst 60 pCt.s vedkommende maa sejle i fremmed Fragtfart og næppe nogensinde kommer til norsk Havn, er det ikke skrevet. For os staar det som et typisk Eksempel paa teoretiske Spekulationer uden nogensomhelst Tilknytning til det praktiske Liv.

CANADAS EKSPORT AF BACON.

Det canadiske Landbrugsdepartement fører for Tiden Forhandlinger med de nordatlantiske Dampskibsselskaber om en Revision af Fragtsatserne. Fragten for bacon, der er bleven forhøjet med 15 Cents til 90 Cents pr. 100 lbs. fra 1. Januar, nævnes særligt. Det fremhæves, at der er bleven anvendt en Mængde Penge paa at instruere canadiske Farmere angaaende den Art bacon, det var fordelagtigt at udføre til England, og man frygter nu for, at disse Bestræbelser skal have været forgæves, saafremt Fragten ikke nedsættes. Fra den anden Side hævdes det, at en Nedsættelse af 15 Cents pr. 100 lbs. kun vil andrage $\frac{1}{12}$ Penny pr. lb., og de kan ikke tænke sig, at britiske Forbrugere vil have nogen som helst Fordel af

en saadan Nedsættelse. Omkostningerne ved Transport af bacon siges at være steagne. Før Krigen var almindelig Stuvning tilstrækkelig til at sikre Aflevering i tilfredsstillende Tilstand, medens bacon nu produceres paa forskellige Maader og ofte maa staves i afkølede Rum. Fragtraterne har varieret efter den Maade, hvorpaa Varen var pakket samt efter den særlige Temperatur Afskiberne ønskede. Det menes, at Transport-Omkostningerne vil stige yderligere som Følge af Bestemmelserne i det nye britiske Sundhedsregulativ, der træder i Kraft fra 1. Juli, og hvorved Anvendelse af Boraks til Preservering forbydes. Som et Resultat af de nye Bestemmelser venter man en mere udstrakt Anvendelse af Kølerum ved Transporten.

HAMBURG—AMERIKA-LINIEN.

Hamburg—Amerika-Liniens Aarsberetning vil først foreligge engang i Marts Maaned; Selskabet har dog allerede nu, i tydeligt agitatorisk Øjemed, ladet

Pressen tilgaa en Ekstrakt, hvis Hovedsum kan sammenfattes derhen, at Selskabet nu med en Flaade paa 886,000 Brutto Register Tons, atter er paa sin gamle Højde.

HAMBURG — SÜDAMERIKANISCHE DAMPF SCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT

Selskabet har udsendt Regnskab og Beretning for Sdet sidst forløbne Aar. Selskabet betaler et Udbytte af 8 pCt. til Aktionærerne — ialt 2 Millioner Mark, Selskabets Vindings- og Tabskonto balancerer med 5,685,130 Rmk. og dets Aktiver og Passiver med 61,132,697 Rmk.

Beretningen indeholder bl. a. en Passus, som formentlig vil interessere ogsaa danske Skibsfartskredse. Den lyder saaledes:

»Vi har i den forløbne Tid bevist, at vi er i Stand

til at udbetale vore Aktionærer en antagelig Dividende. Dette gunstige Resultat skyldes i første Række den Omstændighed, at vi — fri for alle Hensyn — er i Stand til selvstændig at fatte vore Beslutninger. Vi er overbevist om, at vore Aktionærer, som trofast holder fast ved vort Selskab, vil billige en Forholdsregel, som er skikket til at bevare vor Selvstændighed. De saa meget priste Sammenslutninger er ikke altid et Bevis paa Styrke, men derimod langt hyppigere paa Svaghed. Vi føler os stærke nok til uden

(Fortsættes Side 132)

RADIO I NAVIGATIONENS TJENESTE

At Radiotelegrafen kan være af den største Betydning for Skibe i vanskelige Situationer er kendt nok, og Eksempler herpaa fremkommer ofte. Blandt de mange Tilfælde skal vi citere et, hvorom en dansk Skibsfører har givet Bladet »Radiotelegrafens« Meddelelse. Den paagældende Kaptajn udtaler bl. a.:

Jeg kunde ønske at fortælle om den Nytte, jeg havde af Skibets Radiostation paa en lige afsluttet Rejse fra Galveston, Texas, til Campbellton, N. B., i December Maaned 1926:

Enhver Skibsfører og Søfarende, nogenlunde kendt med Vejrforhold og Farvandet ved Nova Scotia, vil vide, hvad Vejrforhold man kan vente sig paa denne Aarstid.

Allerede den 3. December begyndte det at blæse op, delvis taaget og diset, hvorfor et Par Radiopejlinger fra nærliggende Radiostationer maatte tages for at fastsætte Skibets Position i Mangel af astronomiske Observationer. Ligesaa den 5., 6. og 7. December, hvor et sandt Uvejr med forrygende nordostlig Snestorm, Styrke 10—11, og tilsvarende Styrke Sø, rasede, maatte flere Radiopejlinger tages for at bestemme Skibets Position.

Grundet paa NO Storm og Snetykning var det umuligt at navigere den ca. 80 miles kortere Vej gennem Gut of Canso. Jeg var derfor nødsaget til at gaa nord om Cape Breton Island. Den forrygende Snestorm varede i 3 Dage, og det var derfor komplet umuligt ved astronomisk eller terrestrisk Observation af fastslaa Positionen og derved foretage mulige Ændringer i den styrede Kurs. Under disse Omstændigheder betænkte jeg mig ikke paa at tage flere Radiopejlinger fra de to Kyststationer Cape Canso og St. Paul Island, der viste, at Vind og Strøm stadig truede med at sætte Skibet paa Land. Da Skibets Position til enhver Tid

gennem Pejlingerne var bekendt, kunde Kursen — takket være Radiopejlingerne — forandres saaledes, at Skibet blev holdt klar af Land.

Skønt jeg var klar over disse Pejlingers Fortræffelighed og navigerede derefter, besluttede jeg den 8. December, da Vejrforholdene tilnærmelsesvis var normale, og Skibets nøjagtige Position kendt, at foretage en Prøve-Radiopejling. Til Trods for, at Pejlingen fra Canso delvis gik over Land, faldt disse to Pejlinger, Canso og St. Paul Island, med største Nøjagtighed overet med Skibets Position.

I Fremtiden navigerer jeg med største Tryghed og selv i de vanskeligste Farvande, efter Radiopejlinger, naar astronomisk eller terrestrisk Observation ikke kan tages. At det lykkedes at holde Skibet klar af Land paa denne Rejse, tilskriver jeg udelukkende disse fortræffelige Radiopejlinger.

Endvidere tilføjer jeg, at i de 3 Dage Stormen varede, var jeg saa godt som altid underrettet om nære og fjernere liggende Skibes Position og Vejrforhold, som, i Forbindelse med Vejrberetninger fra Land, satte mig i Stand til at fastslaa Vejrforholdenes Karakter.

Jeg kan ikke tilstrækkelig prise den værdifulde Hjælp, Radiopejlinger — med kompetent og erfaren Betjening ved Radiostationen — er for Navigatorerne.

Idealet vilde jo være Installation af Radiopejlaparat i alle Skibe.

Og maa jeg til Slut paatale det urimelige i Englands, Sveriges ja, saa vidt mig bekendt alle europæiske Landes Gebyrer for Radiopejlinger. De forenede Stater i Nordamerika og Canada yder denne Tjeneste gratis; hvorfor kan Europa ikke ogsaa give denne Tjeneste gratis?

D Ø D S F A L D

Fhv. Kaptajn, Skibsreder *Peter Mærsk Møller*, er afgaaet ved Døden, godt 90 Aar gammel.

Kaptajn Mærsk Møller var født paa Romø og kom til Søs i Konfirmationsalderen; men allerede i 1862, 26 Aar gammel, blev han Fører af Skonnerten »Prima«.

Han førte nu Sejlskibe i flere Aar, bl. a. Barken »Valkyrien«, hvormed han den 14. December 1883 forliste paa den engelske Kyst. I nogen Tide derefter førte Kaptajn Mærsk Møller, efter at have taget engelsk Navigationseksamen, en Damper under engelsk Flag paa Kysten af England, til han 1886 overtog sit eget Skib S/S. »Laura«, hvormed han sejlede paa Nord- og Østersøen. Dette Skib førte han, indtil han i November 1898 overlod det til sin ældste Søn, Kaptajn H. Mærsk Møller, og selv gik i Land.

Han var nu bosiddende i Svendborg, hvor han stadig var Reder for Dampskibsselskabet »Svendborg«, der ejer 9 Dampere og 2 Motorskibe. Kaptajn Mærsk Møller var trods sin høje Alder aandsfrisk og rørig. Han var en af Søens Hædersmænd og var dekoreret med Ridderkorset af Dannebrog. En Søn er Skibsreder A. P. Møller.

Begravelsen fandt Sted Mandag fra St. Jørgens Kirke i Svendborg under enestaaende stor Deltagelse. Pastor Birk, Svendborg, talte ved Baaren og fremhævede Mærsk Møllers virksomme Liv. Derefter talte Sømandsmissionens Sekretær, Pastor Storm.

Sønner og Sønesønner af den Afdøde bar Kisten til Graven.

Forhøjet Afgift i Algier.

Afgiften for Navigationsinspektørens Visit er fra 1. Januar forhøjet fra Frs. 60.— til Frs. 100.—

Kanaltrafikken fra og til Danzig gennem »Einlager Schleuse« til Weichselhavnene i Aaret 1926.

En Aarsstatistik over Flodtrafikken fra og til Danzig gennem »Einlager Schleuse« og Træflaadningen paa Weichsel til Danzig i Aaret 1926 viste, at Slusen passeredes i Aarets Løb for:

nedgaaende af

7150 Skibe med 961.273 t. Lasteevne og 530.702 t. Gods mod
5142 Skibe med 430.556 t. Lasteevne og 121.291 t. Gods i 1925.

opgaaende af

6985 Skibe med 937.608 t. Lasteevne og 87.836 t. Gods mod
5168 Skibe med 445.768 t. Lasteevne og 86.618,5 t. Gods i 1925.

Begrundet paa den milde Vinter begyndte Flodskibsfarten allerede i Januar Maaned; sidst i Februar indtraf de første Transporter af polsk Sukker og Korn. Den 18. Maj indtraf de første Kultransporter fra Dirschau, hvilke Transporter lagde Beslag paa en Masse Pramtonnage, der delvis endog maatte skaffes tilveje fra Stettin og Königsberg. Vandstanden var hele Sommeren god, saa Transporterne hele Tiden har kunnet foregaa uhindret med fuld Ladning.

Betydningen af Tømmertransporten paa Floden forringes fra Aar til Aar; medens der i 1925 endnu transporteredes 116 Flaader med 45.270 t, gik Transporten i 1926 ned til 63 Flaader med 22.937 t.

SØRETEN i KØBENHAVNS AMT.

Fisker *Jens Peter Olsen* af Vedbæk, er under 10. ds. bleven beskikket til for Tiden indtil 1. Januar 1929 at være Soretsmedlem i Københavns Amt i Stedet for fhv. Skibsbygger *Alfred Ørum*, der er afgaaet ved Døden.

NY SKIBSTYPE.

En tysk Skibsbygnings-Ingeniør, A. Börner, har konstrueret en ny Skibstype, Forel-Typen, hvorved man skulde kunne opnaa langt større Hastigheder end hidtil. Angaaende den nye Baadtype foreligger der nu nogle Detailler, hvorefter Ingeniør Börner har søgt at faa de samme Principper frem som synes at gælde for Fiskenes Bevægelse i Vandet. Han fandt, at de hurtigste Fisk havde de største og fleste Gæller og kom derved til den Overbevisning, at Fiskene bevæger sig ved at tage Vandet ind gennem Munden og presse det ud gennem Gællerne. Herved dannes der Hvirvler i Vandet, som støder mod Skællene paa Fiskens Sider og hjælper til at give den Fart gennem Vandet. Finnerne anvender Fiskene efter Börners Mening kun til at holde Ligevægt med, og Halefinnen til at sætte sig i Gang med og som Ror.

De Principper, Börner saaledes har ment at kunne fastslaa for Fiskenes Bevægelse, har han søgt at tillempe ved Skibsbygningen, og for kort Tid siden blev foretaget en Prøvetur med hans Baad »Forelle« paa Elben ved Dresden-Loschwitz. Baadens Dimensioner er følgende 9,0 m × 1,2 m × 0,65 m, Ballast

400 kg. Propellen har en Diameter af 0,47 m og drives af en Motor paa 6 H.K. Af Form ligner Baaden en Fisk og bliver smallere agter. Propellen sidder i Boven under Vandlinjen. Den suger ved sin Bevægelse Vandet ind gennem en tragtførmig Aabning og presser det derpaa ud gennem et Par Rør, som munder ud paa Baadens Sider. Paa Baadens Sider findes Rifler paalangs, der gør samme Tjeneste som Skællene, at tage Energi fra Vandhvirvlerne.

Resultatet af Prøveturen svarede ganske til de teoretiske Beregninger. »Forelle« gik mod Strømmen, og trods stærk Fart gennem Vandet var Bøvdandet ubetydeligt, og kun en svag Bølge agter var Baadens Spor i Vandet. Den vendte hurtigt og let, og det mest forbausende var, at den standsede omtrent paa Stedet. Naar Motoren sloges fra, standsede Baaden med det samme.

Ingeniøren nærer selvfølgelig store Forhaabninger til sin Opfindelse og venter, at Farten ved Skibe af denne Type vil kunne forøges betydeligt. Fremtiden vil vise, om dette holder Stik.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

København, den 15. Februar 1927.

Desværre — omend ikke uventet — bragte Ugen, der svandt, en Forøgelse af den oplagte Tonnage, og det er næsten overflødig at tilføje, at det var Nord-Østersøbaade. Som sidst omtalt er denne Gren af Skibsfarten for Tiden Fragtmarkedets Stedbarn. I en Tid, hvor de fleste Erhverv er ude i en Krise, kan det synes lidt ømskindet at jamre fordi ca. 15.000 Tons d. w. dansk Tonnage er oplagt, men dette er langt fra Tilfældet. Sagen er desværre den, at Oplægningen af et saa forholdsvis ringe Antal Baade ikke kan tages som noget Bevis for, at Forholdene iaar er saa meget bedre end paa samme Tid sidste Aar, da Oplægningerne var af et ganske anderledes Omfang. Det er nemlig alt for ofte Tilfældet, at Rederens Kalkulationer ikke tjener til at beregne et større eller mindre Overskud paa den enkelte Rejse, men derimod kun til at konstatere om der sættes færre Penge over Styr ved at sejle end ved at ligge stille. Udenforstaaende tror det næppe, men ikke desto mindre er det et Faktum, og vi betvivler, at ret mange andre Erhverv arbejder under til Tider saa trykkende Kaar. Vil blot det forholdsvis milde Vintervejr vedvare endnu en Tid, er der vel Haab om, at Østersøens Genaabning falder tidligere end sædvanlig og dermed bedre Tider for Kul- og Trælastbaadene oprinder.

Hvad den »større Skibsfart« angaar, er Forholdet heldigvis et andet, men dette vil fremgaa af Omtalen af de enkelte Markeder.

TRÆLASTMARKEDET.

Som tidligere fremhævet bør bedre Rater kunne forventes, naar blot den nødvendige Fasthed eller Tilbageholdenhed udvises fra Redernes Side. Dette kan synes vanskeligt og til Tider unyttigt, navnlig dersom Tonnageefterspørgslen ikke staa Maal med Tonnage-tilbudet. Som imidlertid ogsaa hævdet tyder de til Dato foreliggende Rapporter paa, at betydelige Afskibninger er forestaaende, og en Kendsgerning er det, at en Del af Befragterne — navnlig de engelske — synes at være klar herover. I det mindste er de engelske Befragtere villige til at betale forholdsvis bedre Rater, end deres kontinentale Kolleger. Medens der f. Eks. næppe for Tiden opnaas mere end

Hfl. 22,00—22,50 (37/6d.—38/6d.) fra Sydfinland til Holland for middelstore Baade, betales der for ca. 1000 Stds. Baade fra Sydfinland til E.C.U.K. og London ca. 42/6d. Ganske vist er Omkostningerne i England større end i Holland, men til Gengæld vil Baaden i de fleste Tilfælde samtidig være paa Laste- og Bunkerplads, og ydermere maa tages i Betragtning, at Ladningerne til Holland kun i meget faa Tilfælde kan staa Maal med de engelske. Til Frankrig og Belgien synes der endnu ikke at være foretaget nævneværdige Afslutninger, men ogsaa dette er en yderligere Aarsag for Rederne til at se Tiden an, eller holde ud for højere Rater ved Afslutninger til andre Destinationer. Ogsaa for franske og belgiske Ladninger er der god Grund til at stramme Fordringerne, idet Omkostningerne i disse Lande er undergaaet en ganske betydelig Stigning siden sidste Sommer, hvilket enkelte Redere allerede fik at mærke paa Slutningen af sidste Saison. Efter norske Søfartsblade at dømme, synes de norske Redere besluttet paa at holde ud for bedre Trælastfragter, og de fleste tyske og svenske Redere er antagelig af samme Mening, omend Størsteparten af de foretagne Afslutninger er foretaget af sidstnævnte.

Der blev i Ugens Løb bl. a. sluttet flere 500—550 Favne Dampere, Props, Sydfinland/Grangemouth eller Boness, 40/-, 900 Stds. D.B.B. Råfsö/London 15/7, 43/6d., 680 Stds. D.B.B. Lowisa/London 15/6, 42/6d. 1100 Stds. D.B.B. Trångsund/London 15/6, 42/6d., 400 Stds. D.B.B. Trångsund/Portsmouth 15/6—45/-, 675 Stds. D.B.B. Piteå/London, f.o.w., 46/-, 900 Stds. D.B.B. Umeå/Hull 46/-; og af Noteringer anføres: 500 Stds. D.B.B., 2 Østnorge/Hull, prompt, 30/-, samt en Kontrakt for Afskibning over Sæsonen af 10—15.000 Favne Props fra 1/2 Sydfinland til Calais, Dunkerque eller Ghent à 36/- »try more«. — Canada: For 500—550 Stds. D.B.B. fra Halifax til W.B.E.I. pr. Marts noteres 85/-. — Noteringerne fra Miramichi o. s. v. pr. f.o.w. og senere er for 1000—1500 Stds. Baade 65/- til een, 67/6d. til to Pladser.

KUL, KOKS ETC.

Hvad det hjemlige Kulmarked angaar, er Diagnosen faktisk stillet allerede i Indledningen. — Afslutninger som f. Eks. 1750 Tons Kul, Danzig/Nørre Sundby 5/10½d., 1800 Tons Kul Methil/København 5/10½d.,

400 Tons Kul Danzig/Faaborg 7/3d., siger alt, og i Tilgift maa tages i Betragtning, at Skibene paa denne Aarstid sejler paa Vintermærkerne og ofte er udsat for Forsinkelser og dertil hørende Ekstraforbrug af Kul.

MIDDELHAVET ETC.

Her er endelig et Kulmarked, hvorom der kan siges noget godt. Efterspørgslen var vedblivende god, og endog til yderlig forbedrede Rater, i Særdeleshed for de østlige Destinationers Vedkommende. — Der blev bl. a. sluttet fra *Wales*: 2800 Tonner Malta 11/6d. prompt (sidst 10/3d. for noget større Baad); Venezia 6200 Tons 12/9d. 12. Marts Annull., Alexandria 5200 Tons 14/- (sidst 13/6d. 6000 Tonnes); Salonica 4500 Tons 14/6d. ppt.; Algiers 3000 Tons, 10/6d. 15. Februar, Port Said 8000 Tons 14/- prompt (sidst 7000 Tons ppt. 12/6d.). — Tyne/Almeria betalte 14/- for 1400 Tons, spot, og gav en ualmindelig fin Ekspedition i Købet. — Til Øerne betaltes 9/3d. for prompt 3500 Tonner, og til Dakar 9/- for prompt 1900 Tonner.

Hjemgaaende er desværre fortsat flovt. Frugt noteres i £850, £950, £1000 og £1050 for henholdsvis 80-, 90-, 100 og 110-Tusind cbf. Dampere fra 3 Barcelona/Tarragona til vanlig range. — 101,000 Cbfd. Damper sluttetes fra 2—3 Pladser B/T til U.K./Cont. £1000 Basis én Lossehavn, option 2 Havne à £75 ekstra, 26/2. Annullering.

SORTEHAVET

staar tilsyneladende fast ved de i Begyndelsen af Maa-neden betalte 15/6d. Basis U.K., medens der for Oliekager betaltes 17/- for en 4000 Tonner til Liverpool, Februar.

DONAU.

Herfra opnaaede 5500 Tonner 18/6d. til Antwerpen/Hamburg, ult. d. M., medens en anden lignende Baad tog 17/- til Antwerpen, ogsaa Februar.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Befragtningerne fra saavel Gulfen, Northern Range som North Pacific gik paa et Tidspunkt næsten helt i Staa. — Tonnagetilbudet var imidlertid ligesaa ringe, og der er næppe nogen Grund til at vente en Svækkelse af disse Markeder, tværtimod. Stilstanden er sikkert kun en Overgang, og den udpræget faste Tone paa saavel det sydamerikanske som det australske Marked, vil sikkert bidrage sit hertil. Dertil kommer Montreal. Omend der er længe til Besejlingen af denne Plads genoptages, kan de for nogen Tid siden til Indledning gjorde Befragtninger maaske snart ventes efterfulgt af andre, og til forbedrede Rater.

Der sluttetes bl. a.: Halifax/Middelhavet 6500 Tons

20½ cents, 15/3. Annullering, 400,000 cbf. m/s. Gul-fen/Japan 13½ cents pr. cbf. option Bombay 14½ cents, Marts, 6000 Tons Oliekager Gulfen/4 danske Havne, Doll. 7,00, Februar (sidst Doll. 7,50 3000 Tonner, 2 Havne), 4500 Tons Asfalt New York—Rotterdam—Hamburg Doll. 6,00 én, Doll. 6¼ to Havne, prompt og fra *Cuba* 7000 Tons til picked ports Continentet 22/-, 1.—15. Marts.

SYDAMERIKA.

Som Tilfældet var med de nordamerikanske Markeder, var det hjemgaaende La Plata Marked en Overgang — omend kun ganske kort — stille, ihvorvel de faa Afslutninger skete til fuldt ud opretholdte Rater. Nu er Befragtningerne forlængst atter i fuldt Sving, og i Tilgift har de udgaaende Kulrater bedret sig med fra 1/- til 1/6d. Saaledes opnaaede 5000 Tonner 15/- Wales/Rosario, Februar, 6300 Tonner 14/9d. lower Ports d. M., og noget mindre Baad 14/6d. primo Marts Rosario. Udelukket er det vel ikke, at Kulkøbmændene frygter, at det i lange Tider ogsaa for dem gunstige hjemgaaende Marked ikke kan holdes, i hvilket Fald Kulraterne nødvendigvis maa forbedres betydeligt. Kendsgerningerne taler dog et andet Sprog; saaledes er der nu sluttet 7000 Tonner for saa sèn Annullering som 15/8, for hvilken Termin betaltes 25/- fra n.a. San Lorenzo! Basis U.K., mod sidst 25/6d. for 6000 Tonner, 25/6. Annullering. — Af hjemgaaende Afslutninger anføres yderligere: 7200 Tons Buenos Aires—Bordeaux—Hamburg, 30/6d., Antwerp/Rotterdam 6d. mindre, 26/2. Ann., 7000 Tonner Bahia Blanca/én Havn Bergen/Oslo 29/3d., option Göteborg/Stockholm 29/9d., 1/- Tillæg for hver ekstra Havn, maks. tre, 16/4. Annull.

ØSTEN.

Eksemplet smitter. Ogsaa Australien tog sig en lille Hvil, men ogsaa kun for en kort Stund, og er nu i Gang igen og til omtrentlig uforandrede Rater, maaske i enkelte Tilfælde forholdsvis lavere, saaledes bl. a.: 4400 Tonner Vesta Australien/U.K.—Cont. 45/- 20/3. Annull. (sidst 7500 Tonner 45/- 5/3. Annull.). — Endvidere: 5000 Tons Melbourne/U.K.—Cont., 48/-, 25/3. Annull. — Fra Sydaustralien opnaaede spot-prompt Sejlskib 4100 Tons, 41/- Basis U.K.—Cont. — Fra Vladivostock sluttetes 6000 Tons part cargo 15/5. Annullering til 31/3d. Basis Rotterdam/Hamburg.

TIMECHARTER.

Det amerikanske timecharter Marked var fortsat meget aktivt, men der fandt kun faa Afslutninger over længere Perioder Sted, hvorimod der blev anbragt mange Baade for enkelte Rundrejser.

REGELMÆSSIG FART MEXICO-DANMARK

Rederiet Wilh. Wilhelmsens, Norge Mexico Gulf Linien og A/B. Svenska Amerika Mexiko Linien arbejder som bekendt sammen paa den regelmæssige Rute mellem Gulfen og Skandinavien. Disse to Selskaber har nu afsluttet en Kontrakt med den mexikanske Regering, hvorefter de forpligter sig til at opretholde regelmæssige, maanedlige Sejlinger mellem Mexico og Skandinavien, mod at den mexikanske Regering betaler en nærmere fastsat Subvention. Arrangementet er allerede traadt i Kraft, og denne Udvidelse af Ruten vil ogsaa komme de danske Importører til Gode, idet Baadene paa Mexico Linien, der her i Landet repræsenteres af Firmaet C. K. Hansen, regelmæssigt anløber København og danske Provins-havne.

D.F.D.S. BEGRAVELSESKASSE

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1926. Af Beretningen fremgaar det, at Begravelseskassen ved Udgangen af 1926 havde 1,105 Medlemmer mod 1,095 ved Aarets Begyndelse. Begravelseshjælpen er ved et Bestyrelsesmøde den 14. Januar 1927 fastsat til 500 Kr. pr. Dødsfald for Tidsrummet fra 1. April 1927-1. April 1928.

Regnskabet for det forløbne Aar balancerer med 21,362 Kr., og Kassens Formue androg den 31. December 1926 94,145 Kr., hvilket er en Formuefremgang i 1926 paa 9,637 Kr.

Generalforsamling afholdes den 26. Marts med følgende Dagsorden: Punkt 1. Beretning om Kassens Virksomhed i Aaret 1926. Punkt 2. Regnskabets Godkendelse. Punkt 3. Valg af 5 Bestyrelsesmedlemmer. Punkt 4. Valg af 1 Revisor. Punkt 5. Eventuelt.

T Y S K L A N D S N Y E K U R S AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN

Den nye tyske Regering er i udpræget Grad borgerlig; selv om dens Højrebetoning er blandet, er den dog meget let at faa Øje paa. Den lange og seje Kamp, med alle dens forvirrede Mellemspil, førte til sidst til den Tvedeling, som saa mange havde anset for at være usandsynlig omend ikke rent udelukket. Gennem Centrums Forening med de tysknationale kommer Højre i Kampstilling til Venstre. Valgets Tyngde laa som tidligere paavist hos Centrum, og den nye Situation er helt igennem skabt gennem en Viljesakt fra dette store katolske Partis Side. Efter som Forhandlingerne fortsattes vandt det mere og mere Terræn, og det staar vel nu saa stærkt som nogen-sinde takket være de virkelig politiske Begavelse, som staar i Spidsen for det.

Med Undtagelse af en ganske kort Periode før Locarnomødet har det tysknationale Parti, der er Rigets største borgerlige Fraktion, staaet udenfor Regeringen, lige siden Republikken blev indført. De Tysknationale stod i en Aarrække paa Stridsfod med denne nye Germania med frygisk Hue, men efterhaanden er deres Forhold til hende blevet bedre, fordi allehaande praktiske Hensyn har gjort sig gældende, og deres Stilling kan nu sammenlignes med den, som Mindretals-socialisterne har i en monarkisk Stat. Parallellen er i Virkeligheden ganske slaaende. De Tysknationale har imidlertid maattet finde sig i nogle ganske kontraktmæssige Formuleringer af de Grundanskuelser, som skal betragtes som det bindende Baand mellem den nye Regerings Støtter. De har ikke vaklet eller tvivlet, selv om det nu og da har holdt meget haardt under de hemmelige Forhandlinger. Særlig Spørgsmaalet om Rigsfarverne har været en meget vanskelig Følelsessag, men ogsaa dette er man kommet over, og rent objektivt kan det vel nu forstaaes, efter at man har faaet et nærmere Kendskab til de indre Forhandlinger, at de tysknationales Stilling til hele Flag-sagen mest af alt er et Spørgsmaal om Tradition, Re-

spekt for det Gamle, som man ikke mener, der er nogen dybere Grund til at forandre. At udlægge det som en Trusel mod Republikken er der næppe nogen Grund til.

At den nye Regering er blevet modtaget med den allerstørste Forbitrelse af Venstre, kan man ikke undre sig over. Dens blotte Tilsynekomst bekræfter jo Nederlaget, for den Venstreorientering, som skaffede de andre Partier Sejren. Da Socialdemokraterne i December løb Storm imod Kabinetet *Marx*, var det for først og fremmest at fjærne Rigsværnsminister *Gessler*. Nu sidder han stadig paa Magtens Tinde, ikke som Demokrat men som Fribytter, efter at han er gaaet ud af sit Parti, hvor han har maattet tage saa mangen haard Dyst. Doktor *Gessler* var paa en Maade Ophavet til hele Striden; hans nuværende Rolle viser allerbedst hvor kraftigt Bagslaget har været for det tyske Venstre.

Der kan ikke være Tvivl om, at den nye Regering vil fortsætte den Udenrigspolitik, som bærer Hr. *Stresemann's* Signatur, og der har næppe været nogen Uenighed blandt Regeringspartierne om dette. De Tysknationale er klare over, at de i størst mulig Udstrækning maa tage Konsekvenserne af Locarnoaftalen og af deres Indtræden i Nationernes Forbund. Og at *Stresemann* forbliver er ligesom et Underpant paa, at Kontinuiteten i Udenrigspolitikken fortsættes. Da han for nogle Dage siden blev interviewet i *Times*, betonedede han med Eftertryk, at Locarnopolitiken ikke vilde blive paavirket af de indre Forhold i Tyskland; og det er sikkert ganske ærligt ment. Hvad der end sker i Tyskland, vil Udenrigsministeren sikkert gøre hvad han formaar for at de engang truffne Aftaler skal blive overholdt. Det er et af de væsentligste Lyspunkter og man maa haabe, at *Stresemann* kan holde den Kurs han nu er inde paa, naar han skal til at forhandle om Rhinlandenes Rømning.

Johannes Lehmann.

DET DANSKE SEJLSKIBSREDERI

Aktieselskabet »Det danske Sejlskibsrederi« har indkaldt til ekstraordinær Generalforsamling i København den 11. Februar med Spørgsmaalet om Selskabets Rekonstruktion eller Likvidation paa Dagsordenen.

Selskabets første Driftsaar 1924 gav et Nettooverskud paa 952 Kr., men allerede næste Aar var der et Underskud paa 51,287 Kr., og da ogsaa 1926 har givet Driftsunderskud, har man nu besluttet at indkalde Generalforsamlingen for at tage Stilling til Selskabets Fremtid.

Da Selskabet i 1923 blev stiftet, var det under Hensyn til den store Betydning, som de danske Sejlskibe har for Uddannelsen af den danske Handelsflaades vordende Officerer, og for at bevare de 22 Marstal-Sejlskibe under det danske Flag. Det Østasiatiske Kompagni og en Række Dampskibsselskabers Ledere viste ved denne Lejlighed den største Interesse og Forstaaelse af denne vigtige Sag.

LIKVIDATIONEN VEDTAGET.

Ved Generalforsamlingen i Selskabet i Fredags valgtes Landretssagfører *Elmquist* til Dirigent.

Formanden *A. P. Møller* henviste til de tidligere Bestræbelser for en Rekonstruktion gennem Ombytning af Obligationer mod Aktier, respektive Præferencetier. Dette Forsøg havde ikke fundet tilstrækkelig Anklang. Bestyrelsen havde vel forstrakt Selskabet med

en Del Driftsmidler, men dette stod nu uden Midler, og med mindre man fra Aktionærside kunde foreslaa Udvej til en Rekonstruktion, saa Bestyrelsen ingen anden Vej end Likvidation. Rekonstruktionen syntes udelukket, og Likvidationen vedtoges derefter enstemmigt.

Landretssagfører *Elmquist*, Svendborg, og Skibsreder *Petersen*, Marstal, valgtes til Likvidatorer, Bankkasserer *Husen*, Svendborg, til Revisor.

Før Generalforsamlingen sluttedes, udtalte Formanden Bestyrelsens og sin levende Beklagelse af, at dette Forsøg paa at bevare 22 danske Sejlskibe under Dannebrog var glippet. Han mindede om, at Selskabet var startet med ca. Halvdelen Gæld, ca. Halvdelen Aktiekapital, paa et Tidspunkt, da Kronen stod i 60 pCt. De reelle Værdier, Skibene, var faldne noget i Værdi, og derved, samt ved Kronestigningen, var Aktiekapitalen automatisk forsvundet. Naar Sejladsen havde givet Underskud, skyldte han Rederen *Kromann* at sige, at dette efter Bestyrelsens bedste Overbevisning ikke skyldtes Mangel paa Indsigt, Ihærdighed eller Økonomi fra hans Side. Forholdene var vanskelige for Sejlskibene og Lønningerne under dansk Flag for høje. Det var meget beklageligt, at et saa haardt trængt Erhverv tilmed skulde lide under den langvarige, endnu bestaaende Blokade af Sømændenes Forbund, støttet af Dansk Arbejdsmandsforbund. Da alle de i de senere Maaneder solgte Skibe var gaaet til Sverige eller Letland, maatte man vel nu regne med, at ogsaa disse Skibe vilde forsvinde fra Danmark.

LINJEFARTEN PAA ØSTEN

Redere advares mod at slutte Baade med Last fra Antwerpen til Østen »on liners' terms«. Nordisk Skibsrederforenings Agent i Shanghai, *Olaf Thoresen*, gør opmærksom paa, at Skibets Fører og Officerer, som er vant til at sejle i løs Fart, ikke altid har den nødvendige Forstaaelse af, hvad der skal til for at forebygge Tab og Vidtløftigheder i Linjefarten, navnlig med Hensyn til Agtpaagivenhed ved Indlastning af Varer. Ialtfald tegnes der som Regel baade Konnossementer og Manifeste uden Forbehold, og uden at man ved med Sikkerhed, at den Last, som deri nævnes, virkelig er kommet ombord. Følgen heraf er svære Krav overfor Skibene paa Grund af manglende Last. Betegnende er det, at et Firma som har sine Skibe i Farten Hamburg/Antwerpen/Østen til at begynde med regelmæssigt betalte for manglende Last ca. £ 500.— pr. Skib paa ca. 6000 Tons d.w., men siden arrangerede Selskabet nøjagtigt Opsyn ved Skibning af Lasten, og Følgen var, at disse Fordringer praktisk talt forsvandt.

Advarslen som er baseret paa egen Erfaring, er vel begrundet og har i Virkeligheden en videre Adresse.

Ialtfald maa man kunne gaa ud fra, at man overalt, hvor et Skib tilfældigvis sættes i Linjefart, maa regne med, at der vil opstaa lignende Krav og Vanskeligheder. Foreningen har vistnok tidligere gjort opmærksom herpaa og forklaret, at det er nødvendigt at Rederne i det Certeparti, som afsluttes med Linjen, bør betinge sig Dækning af alle Ekstraudgifter som en Følge af de specielle Betingelser, hvorunder Linjefarten foregaar. Ellers risikerer Rederne paa Grundlag af et almindeligt Certeparti, hvorefter Lasten skal leveres og modtages ved Skibssiden, selv at maatte betale de svære Udgifter med Kontrol af Lastens Indlastning og Udlosning saa vel som ved dens Ilandbringelse og Fordeling blandt den store Mangfoldighed af forskellige Modtagere. Der har i alle Fald været adskillige Sager, hvor saadanne Udgifter har været paalagt Rederiet, hvilket jo er lidet rimeligt, eftersom det gælder specielle Betingelser, der følger med *Linjefarten*. Det er en Kendsgerning, at Rederne som Regel bliver overrasket, naar de hører, at de har paataget sig at udrede alle disse Specialudgifter, saafremt de ikke har taget særlig Reservation i Certepartiet.

PEAGE I ALGIER.

Som bekendt paabegyndte Nordisk Skibsrederforening for omkring 2 Aar siden en Aktion i Algier for at søge at faa fastslaaet, at denne Afgift er for Vareejernes Regning, naar der ikke findes specielle Bestemmelser i Certepartiet.

Efter at Foreningen rejste denne Aktion, har den taget de Sager op, som er anmeldt, og hvis Modtagerne eller Afskiberne har nægtet at betale, har den udtaget Stævning, saafremt den ikke har faaet en Erklæring om, at Vareejerne vil tilbagebetale Beløbet, hvis Dommen i sidste Instans gaar ud paa, at Skibet ikke er ansvarligt for Afgiften. Det har været nødvendigt at udtage Stævning i en Mængde Sager. I de fleste af disse er der afsagt Dom i Foreningens Favør. I enkelte Byer er Afgørelsen gaaet imod, og disse Sager har Foreningen da appelleret. Modparten paa sin Side appellerede først en Sag til Appelretten i Algier og derefter til Kassationsretten i Paris. En Stund før man kunde vente Dom, trak imidlertid Vedkommende Sagen tilbage, idet de betalte Beløbet. Andre Modtagere fremmede derefter en anden Sag, som nu snart vil blive behandlet ved Kassationsretten i Paris.

Efter som Foreningen vandt flere og flere af disse Sager, begyndte Befragterne at forsøge at faa ind Klausuler om at Peage skal være for Skibets Regning, og det skal nu være kommet saa vidt, at det maa betegnes som almindeligt, at Certepartiet indeholder en Tilføjelse om, at Skibet skal betale Peage.

Det er meget beklageligt. Det var ogsaa af Hensyn til Fremtiden, at Foreningen er gaaet til store Udgifter i denne Aktion, kanske større end de enkelte Krav berettiger. Skønt Peagespørgsmaalet ikke forekommer Foreningen tvivlsomt, er det dog særlig uheldigt, at der gives efter, saalænge selve Principspørgsmaalet verserer for Retten, og endnu ikke har faaet sin endelige Afgørelse ved Kassationsretten.

Det henstilles derfor længst muligt at modsætte sig Indførelsen af en ny og urimelig Bestemmelse i Certepartierne.

Den mindre Sejlskibsfart.

Efter Forlydende vil »Dansk Sejlskibsrederforening for mindre Skibe« i den nærmeste Fremtid genoptage Forhandlingerne med Handelsorganisationerne og de større Afskibere angaaende Fastsættelse af ensartede Fragter.

SØ- OG HANDELSRETSDOM

Sø- og Handelsretten afsagde den 3. ds. Dom i Kollisionssagen mellem den estiske Skonnert »Hai« og den sænkede Galease »Alfa«. Kollisionen fandt Sted ved Middgrundden den 3. November om Aftenen, og Søforhøret Dagen efter vakte i sin Tid betydelig Opsigt. »Hai«s Skipper og Styrmand foreviste nemlig Retten en stor, sin blankpudset Lanterne, som de paastod, var »Hai«s, men Højesteretssagfører *Schiørring* var i Stand til at bevise, at den var købt undervejs til Retsbygningen et Par Timer i Forvejen!

»Alfa«s Rederi har i den nu afsluttede Sag gjort Krav paa en Erstatning paa 11,120 Kr., og det har under Sagens Behandling ret forstaaeligt været vanskeligt for »Hai«s Besætning at faa Retten til at tro synderligt paa alle dens mange Forklaringer. »Hai«s Rederi blev dømt til at betale Erstatningen, der dog nedsattes med 2000 Kr., og en foretaget Arrest i Skibet blev kendt gyldig.

I MASKINGEVÆRILD

Under den nylig afsluttede Revolution i Portugal laa der i Oporto fire Marstalskibe, nemlig Skonnerterne »Activ«, »Albert«, »N. E. Schmidt« og »Energi«. Kaptajn Stegmann paa sidstnævnte Skib telegraferede paa Opfordring hjem og meldte »Alt vel«, men efter hvad der fremgaar af følgende Oplysninger, der stammer fra et Brev, som en af Besætningen paa 3m. Sk. »Activ« har sendt hjem, har det dog ikke været helt uden Fare at ligge i Oporto i de nævnte Dage.

Brevskriveren oplyser saaledes iflg. Ærø Avis, at Besætningen ikke kunde komme paa Dækket i 4—5 Dage, da Kugler fra Maskingeværer susede hen over Skibet. Flere Dele af Riggens blev skudt ned, og nogle Kugler gik igennem Sejlene. En enkelt Kugle gik ogsaa igennem 3 Skodder og ind i Kaptajnens Klædeskab, hvor noget Tøj blev gennemhullet.

Kaptajn Rasmussen paa »N. E. Schmidt«, som var kommen paa Besøg paa »Activ« inden Beskydningen begyndte, maatte blive om Bord i flere Dage, da han ikke turde vove sig op, saalænge Kugleregnet varede.

TYSK SØRETS DOM

Paa Svendborg Søassurances Generalforsamling forleden Dag refererede Foreningens Ekspert, Hr. Severin Andreasen, en interessant Dom, der var overgaaet 3m. Skonnert »P. Rasmussen«, som i Efteraaret var blevet paasejlet af en brasiliansk Damper med tysk Lods om Bord, medens Skibet krydsede i den engelske Kanal. Det var om Natten, men var stille, klart Vejr og Damperen har paa lang Afstand kunnet se Skonnertens Lanterner, der alle brændte klart. Damperen løb med en Fart af 12 Mil, Skonnerten 4 Mil. Damperen, der tilhørte den brasilianske Regering, blev tilbageholdt i Hamborg, hvor det Beløb, der kunde blive Tale om, maatte deponeres, inden den fik Lov at sejle videre.

Det havde været vanskeligt at faa Sagen afgjort, men nu er der endelig ved Retten i Hamborg afsagt Dom. For den brasilianske Regering førtes Sagen af en tysk Sagfører, der gjorde alt muligt for at faa Skylden for Uheldet lagt over paa Skonnerten; men Hr. Andreasen og Skibets Kaptajn havde været i Stand til at tilbage-

viser alle Angreb, og det blev Punkt for Punkt fastslaaet, at Skylden ene og alene laa hos Damperen, der ikke havde holdt tilstrækkelig Udkig. Dette fastslaaes ogsaa i Dommen; men alligevel gaar denne ud paa, at Damperen kun bærer $\frac{3}{4}$ af Skylden, medens Skonnerten selv maa bære den sidste Fjerdedel — trods det, at der ikke er begaaet den mindste Fejl fra Skibet, og dette havde sine Lanterner i Orden. Det, man har hængt sig i, er en Bestemmelse i de internationale Søvejsreglers § 29, som ogsaa den tyske Sagfører havde paaberaabt sig under hele Sagen. Denne Bestemmelse gaar ud paa, at der i en Situation som den foreliggende skulde have været afgivet Nød-blus fra Skibet; men dette har Kaptajnen paa Skonnerten selvfølgelig ment ganske overflødig, da Vejret var sigtbart og klart. Imidlertid viser nu denne Dom, at man under alle Forhold maa iagttage denne Regel, og Hr. Andreasen opfordrede alle Skibsførere til at være opmærksom paa dette.

COMPAGNIE INDUSTRIELLE MARITIME
LE HAVRE.

La Compagnie Industrielle Maritime meddeler, at det for dets Afdeling i Le Havre fra 1. Februar har ophævet de Kaj- og Havneafgifter (Frc. 0,50 pr. B.R.T. pr. Dag), der hidtil er blevet betalt af Skibe, der losse Petroleum i Selskabets Havn i Le Havre. Skibe, der losses i Selskabets Havn vil derfor fremtidig kun have at betale Afgift til de lokale Havnemyndigheder. Selskabet gør ligeledes opmærksom paa, at Bugserafgiften til dets Havn er lavere end de tilsvarende Afgifter til et hvilken som helst andet Sted i Le Havre, samt at det i en nær Fremtid vil kunne stille til Raadighed for Petroleums-Skibene en Maskine, der vil

sætte dem i Stand til hurtigt at faa Skibet tømt for Gas, før det afgaar fra Havnen.

Klarerings-Afgiften for Skibe er fra samme Dato fastsat til 1 Frc. pr. Ton losset.

DEN SVENSK-GRÆSKE HANDELSTRAKTAT

Den mellem Sverige og Grækenland under 10. September 1926 afsluttede Handelstraktat er den 2. d. M. blevet godkendt af den svenske Rigsdag.

Samtidig godkendtes et af den svenske Regering fremsat Forslag til de som Følge af Traktaten nødvendiggjorte Ændringer i den gældende Toldtarif, forsaavidt angaar Indførselstolden paa Rosiner og Korender, der nedsættes til 15 Øre pr. kg.

I S M E L D I N G E R P R. 1 6. F E B R U A R 1 9 2 7

Danmark

Kolding (10) Fjorden tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjælp.
Roskilde (12) Tynd Fastis, vanskeligt for Sejlskibe.
Præstø (14) Spredd Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.

Sverige

Lilljungfrun og nordligere Stationer lukket.
Ved Eggegrund Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe, til Gavle Fastis, kun med Isbryderhjælp. Skutskärshamn Fastis, lukket.
Ved Ørskar Sjapis, Øregrundsgrepen norl. Del Fastis, sydl. Del lukket.
Ved Grundkallen Fyrskib Fastis, kun for kraftige Dampere.
Sandhamn-Stockholm og Landsort-Stockholm Sjapis, lukket.
Idefjorden Fastis, lukket for Sejlskibe.

Rusland

.... Isbrydere skal afventes W for Pakerort. (15)

Esland

Zerel ikke meldt.
Filsand, Dagerort, Dago N, Odensholm og Pakerort isfri.
Nrgö N og Reval Red Drivis, kun for kraftige Dampere.
Kokskær usiglbart.
Ekholm og Stenskær svær Drivis, lukket.
Narva svær Fastis, lukket.
Kynö og Verder svær Fastis, lukket.
Vorms Pakis, kun for kraftige Dampere.

Letland

Papensee, Libau, Steinort, Vindau, Lysserort og Michaelsturm isfri.
Domesnæs mod NW, NE og SE Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
Messaragotsem Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
Riga, Søen Drivis, kun for kraftige Dampere, Havnen uhindrende Sjapis.
Laynash Skrueis, lukket.

Pillau, Königsberg Kanal svær Fastis, Rende.

ZEYEN & DE MEYER

ROTTERDAM (FILIAL I DORDRECHT)

Skibsmæglere ~ Stevedores ~ Befragtere ~ Befragtningsagenter

Stevedoring med moderne Kraner til moderate Priser

(Fortsat fra Side 125).

Tilknytning til andre Selskaber at udvide vort Foretagende og bidrage vor beskedne Andel til den tyske Flaades Genoprejsning. Det kan heller ikke være i Økonomiens Interesse i Almindelighed mere og mere at udelukke Individualiteten. Vi betragter det i vort

Selskabs Interesse som vor fornemste Opgave at gøre Front imod disse overhaandtagende Fusioner, og at sætte alt ind paa at beskytte os imod alle Eventualiteter.»

Trafikken i Kiel-Kanalen i 1926.

Nedenstaaende Tabel viser Trafikken gennem Kiel-Kanalen i 1926, givende Antal og samlet Tonnage af Skibe, der har benyttet Kanalen, ordnede efter Nationalitet.

	Ialt	
	Antal	N. R. T.
Tysk	33,037	7,596,855
Amerikansk	37	139,066
Belgisk	23	30,902
Britisk	1,541	1,927,214
Dansk	3,485	1,860,446
Danzig	252	149,885
Fransk	253	353,846
Japansk	2	8,508
Nederlandsk	1,974	776,597
Norsk	1,540	1,383,143
Russisk	252	274,775
Finsk	556	413,205
Svensk	3,457	2,320,178
Andre	741	956,923
	47,150	18,191,543

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG.

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg, respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i første Maaned af indeværende Aar sammenlignet med samme Periode i 1926 sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927:	1,327	2,088,245	1,127	1,780,850
1926:	1,103	1,708,523	860	1,361,147
Forskel:	+ 224	+ 379,722	+ 267	+ 419,760

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927:	1,215	1,509,306	954	1,665,367
1926:	1,030	1,291,044	844	1,557,042
Forskel:	+ 185	+ 218,262	+ 110	+ 108,325

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Suez- og Panama-Kanalerne.

1926 var Suezkanalen trafikeret af 20,060,000 Tons, men trods denne anselige Mængde, er Panama dog kommet ind som en fin Nr. 1 med 26,836,000 Tons. Henter man Tonnagemængden frem fra Kanalens første Leveaar, Aaret 1914—15, vil man forstaa Udviklingen. Kanalen trafikeres da af Skibe paa tilsammen 3,700,000 Tons, og selv om man tager i Betragtning, at Krigen her spillede ind, er Udviklingen alligevel enorm.

White Star køber Skibe.

White Star Line har købt to af Royal Mails Passengerdampere »Ohio« og »Orca«, der nu skal sejle mellem Liverpool og Kanada. De er omdøbt til »Albertic« og »Calgaric«; det første Skib er paa 18,939 Tons, bygget i Bremen i 1923 med Plads til 229 Passagerer paa første, 523 paa anden og 690 paa tredje Klasse, Maskinen er 4-Gangs. Det sidste Skib, der er paa 16,063 Tons, har Plads til 302,336 og 802 Passagerer paa tre Klasser, har 3 Skruer og 3-Gangs Maskiner. »Albertic« afsejler under White Stars Flag for første Gang den 22de April og »Calgaric« den 4. Maj.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eff., Amalgade 37.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eff.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havuegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

Kollision.

Dampskibsselskabet »Torm«s Dampner »Signe«, der var paa Vej fra Tyne til Las Palmas, er i Fredags kollideret ved South Goodwins Fyrskib med den italienske Baad »Francesco Ciampa«, der fik et Hul i Siden og sank 10 Minuter efter Kollisionen. Alle Mand kom i Baadene i rette Tid, og »Signe« fik dem bjerget i Løbet af en halv Times Tid, og indbragte dem til Dover. Taagen var umaadelig tæt, saa Skibene ikke kunde se hinanden, før i selve Kollisionøjeblikket.

»Signe« ligger nu i Dover. Forstavnen er beskadiget, og der er Vand i Forrummet. Den er bygget 1919 ved Kjøbenhavns Flydedok og laster ca. 2000 Tons.

Lægehjælp i rum Sø.

Hamburg-Amerika Linjens Dampner »Thuringia« modtog paa sin sidste Rejse til Boston fra den engelske Fragtdampner »Zimorodok« pr. traadløs Telegraf Anmodning om Lægehjælp. Det drejede sig om en svensk Sømand, der havde slugt nogle kunstige Tænder og var i Fare for at blive kvalt. Lægen blev i meget usigtbart Vejr bragt om Bord i den britiske Dampner, trods høj Sø, og det lykkedes ham at skaffe Patienten Lindring. Han konstaterede imidlertid samtidig, at Tænderne kun kunde fjernes ved et operativt Indgreb og foreslog som Følge heraf Kaptajnen paa »Zimorodok« at tage Svenskeren med til Boston. Dette gik Kaptajnen med til, hvorefter Matrosen blev baaret ned i Redningsbaaden, og efter kun 35 Minutters Forløb var Baaden atter paa Siden af »Thuringia«, der imidlertid havde lagt sig i Læ af Fragtdampneren for at lette Ophejsningen af Baaden, og fem Minutter efter fortsatte »Thuringia« Rejsen til Boston. Ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet var Sømanden udenfor Fare.

NY STIGNING I OPLÆGNINGERNE

Sidste Uge viste atter en Stigning i Oplægningerne, idet disse den 15. ds. androg 15 Dampere med en samlet Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 15.745 og 22.682 Tons af den under Dansk Dampskibsrederi hørende Tonnage.

Søvejsregler overfor Flettnerskib.

Erfaringen har vist, at Rotorskibe, naar de sejler med Rotorer alene, ikke er mere manøvedygtige end Sejlskibe. Da Rotoren kun er en anden Form for Sejl, maa Bestemmelserne i Søvejsreglerne, »Almindelige Bestemmelser, 2. Stykke«, finde Anvendelse overfor dem. Derefter er et Rotorskib, der kun sejler alene for Rotorer, at betragte som et Sejlskib. Et Rotorskib, der fremdrives ved Hjælp af en Maskine, hvad enten det har sine Rotorer i Gang eller ikke, er at betragte som et Dampskib.

OPHÆVET UDFØRSELSFORBUD

Forbudet mod Udførsel af Koks fra Frankrig er blevet hævet fra den 1. ds.

SKIBSJOLLE

En saa god som ny Skibsjolle 13 Fod med en 2 Cylinder svensk Paahængsmotor billigt til Salg.
A. I. Danielsen, Frederiksværk. Telf. Frederiksv. 9.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. Februar 1927.

London	18,21	Madrid.....	63,50
New York.....	375,75	Amsterdam	150,50
Berlin.....	89,05	Stockholm.....	100,25
Paris.....	14,95	Oslo.....	96,60
Antwerpen.....	10,48	Helsingfors.....	9,48
Zürich.....	72,35	Prag.....	11,14
Rom.....	16,35	Wien.....	53,10

POSITIONSLISTE PR. 14. FEBRUAR 1927

»MEDELTE AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. London 9.2.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Dok i Helsingør fra 15.2.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbhv.-Aarhus-Ruten.
 s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Kalundborg 13.2.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Dover 14.2. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Alexandra*, Ankersø, ank. Bagnoli 12.2.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Antwerpen 9.2.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Bluefields 9.2.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, pass. Ushant 12.2. p. R. t. Port Said.
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Cork 11.2. til Aarhus.
 s.s. *Arabien*, Harder, afg. Colombo 5.2.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, i Dok i Kiel, siden afg. 13.2.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Kbhvn. 13.2.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Portland Me 12.2.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Algiers 9.2. til Port Said.
 s.s. *Askø*, Hjort, ank. Odense 14.2.
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Port of Spain 11.2.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Dakar 7.2. til Carante.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Norfolk 31.1. til Bremen.
 m.s. *Australien*, Christensen, ank. Port Lincoln 25.1.
 m.s. *Advance*, Hansen, ank. Kbhvn. 10.2.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. Kbhvn. 13.2.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nicolaisen, ank. Hobro 14.2.
 s.s. *Bergenhus*, zum Vohrde, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Vestafrika 1.2.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Kaolack 12.2.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Livorno 13.2.
 s.s. *Boivia*, Prael, afg. Durban 29.1.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Halifax N. S. 12.2.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 12.2.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Danzig 7.2.
 s.s. *Brasitien*, Brocks, afg. Bahia 2.2. til Kbhvn.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Norfolk 5.2.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Ibiza 12.2.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 11.2.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Valencia 12.2. til Gandia.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Tunis 10.2. til Arzew.
 s.s. *Børglum*, Jensen, ank. Dieppe 11.2.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. Buenos Aires 10.2.
 s.s. *Charkow*, Lund, ank. Sevilla 12.2.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. Kbhvn. 15.2. til Nakskov.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Lysekil 13.2.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Liverpool 12.2.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Helsingør 31.1.
 s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Gibraltar 12.2. p. R. t. Færøerne.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Newport 2.2.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Methil 12.2.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Granton 14.2.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Galveston 11.2. til Danmark.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Vladivostok 14.2.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. New York 11.2.
 s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 14.2. til Køningsberg.
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Marseille 12.2. til Malaga.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Algier 11.2. til Tunis.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, ank. Rotterdam 11.2.
 s.s. *Ella* oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Hamburg 12.2.
 s.s. *Elsborg*, Sønnichsen, pass. Gibraltar 11.2.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, pass. Las Palmas 6.2. p. R. t. Vestafrika.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Casablanca 11.2.
 s.s. *Estonia*, Paulsen, afg. Newcastle o. Tyne 12.2. til Halifax.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbhvn.-Randers Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Hamburg 14.2.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Murmansk 13.2.
 s.s. *Ficaria* oplagt.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjyske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Dahl, afg. Port Said 13.2. til Nordenham.
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Barry 29.1. til Kingston.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Marseilles 13.2.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Houston 12.2.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Ipswich 2.2.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Sarpsborg 12.2. til Boston.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. New Orleans 11.2.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Sines 10.2.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Hartlepool 13.2.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. St. Nazaire 13.2.
 s.s. *Haltand*, Haure Petersen, ank. Buriana 11.2.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. South Georgia 4.2.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Liverpool 4.2. til Port Said.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Quensborough 14.2. til Wales.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Leith 14.15.2. til Kbhvn.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 8.2.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 13.2.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Manchester 11.2.
 s.s. *Hjelm* oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Liverpool 11.2. til Swansea.
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Therkelin, oplagt.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Gibraltar 12.2.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Cardiff 11.2. til Ceuta (Marokko).
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Rufisque 9.2. til Rotterdam.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Leth-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Antwerpen 8.2. til Baltimore.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. St. Jahn N. B. 14.2.
 m.s. *Java*, Topp, afg. Yokohama 3.2. til Pacific Kysten.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Baltimore 12.2.
 s.s. *Jolantha*, Jørgensen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Hull 30.1.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Havana 13.2.

LISSABON

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

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOA

· SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

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

GENOA

LISSABON

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat
ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL
Etableret 1916

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

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

AMSTERDAM

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

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

REPARATIONSVERFT

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

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

En » » » » 511 » » » 20.000 »

En » » » » 550 » » » 14.000 »

En » » » » 480 » » » 8.000 »

En » » » » 420 » » » 4.500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

TELEFON-NR.:

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

Agent for Danmark:

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

ROTTERDAM

GHENT

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KØNIGSBERG

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegir« · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition. Boe.

DANZIG

IVERS & ARLT

REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGTNING

Königsberg & Pillau

Telegramadresse: IVERSA

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

STETTIN



KØBENHAVN

HAMBURG

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLERAgent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,
Helsingfors · Neptun, Bremen.

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

KØBENHAVN

**SVITZERS BUGSERAFDELING**

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7446 · Palæ 3930 & 3902

Nattefoner: Palæ 3704 & Vester 9795

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

s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Bangit 12.2.
 m.s. *Jutlandia*, Heindorn, ank. Bangkok 24.1.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Ghent 11.2.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Teneriffe 12.2. til W. Africa.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. le Havre 12.2.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Grangemouth 14.15.2. til København.
 s.s. *Kentucky*, Karstensen, ank. Esbjerg 14.2.
 s.s. *Kina*, Broner, ank. Gøteborg 14.2.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Dok i Kbhvn. siden 1.2.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Aalborg 11.2.
 s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Malta 14.2. til Sasa-Sfax.
 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. Willemstad 9.2.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Thenevard 13.1.

L

s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Wilmington 10.2.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Kbhvn. 13.2.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen i Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. New York 8.2. til Hamburg.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Frederikshavn 14.2.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Barry 7.2. til La Plata.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbh.-Frhavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Kbhvn. 14.2. til Ghent.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Baltimore 29.1. til Bremen.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, Aarhus-Hamborg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Kohsichang 13.2. til Singapore.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Methil 13.2.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Harburg.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin*, Carl Larsen, ank. Piambo 11.2.
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Tyne 5.2. til Vestafrika.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rio de Janeiro 12.2. til Madeira.
 m.s. *Mezico*, Eggert, pass. Pentland 12.2. p. R. t. New York.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Halifax 13.2.
 s.s. *Minsk*, Andersen, ank. Kbhvn. 12.2.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Antwerpen 14.2.
 s.s. *Nevada*, Fischer, ank. Trelleborg 13.2.
 s.s. *Nidaros*, Holst, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Antwerpen 7.2.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Barry 11.2. til Catania.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 3.2. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Olsen, Timecharter America.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, i Dok i Kbhvn. siden 3.2.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, pass. Skagen 13.2. p. R. t. Hook of Holland.
 m.s. *Panama*, Væring, pass. Azores 12.2. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Adelaide 10.2.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Dok i Helsingør siden 11.2.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New York 11.2. til Kbhvn.
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Durban 13.2.
 s.s. *Phønix*, i Rutebart Esbjerg-Hamborg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Bremen 9.2. til Port Talbot.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Neufahrwasser 12.2.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Port Said 9.2.

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen afg. Danzig 11.2. til Garston.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Kbhvn. 13.2.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Burntisland 8.2.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tramp, ank. Odense 13.2.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 2.2. p. R. t. New York.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Aarhus 14.2. til Kbhvn.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Kbhvn. 14.2. til Ghent.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 13.2. til Penang.
 m.s. *Siam*, Hansen, ank. Sydney 7.2.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 13.2. til Esbjerg.
 s.s. *Silkeborg*, Thøgersen, ank. Kings Lynn 7.2.
 s.s. *Simone*, Christensen, ank. Kbhvn. 14.2.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Dakar 7.2.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Gibraltar 7.2.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Kbhvn. 11.2.
 s.s. *Skodsborg*, Wendl, pass. Finisterre 8.2.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Kbhvn. 14.2.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Oran 12.2.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. St. John N.B. 8.2. til Havana.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Flamborough Head 6.2.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. St. John N.B. 31.1. til Oslo.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Stettin 14.2. til Kbhvn.
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Tyne 11.2. til Almeria.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Kings Lynn Dock 1.2.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen afg. Buenos Aires 4.2.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 15.2.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Odense 14.-15.2. til Danzig.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Kobe 12.2.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Kbhvn. 13.2.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Stettin 14.2. til Riga.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, Halmstad-Malmø-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 10.2. til Tanger.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. San Francisco 31.1. til Cristobal.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Durban 30.1.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Kbhvn. 12.2.
 s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Sfax 31.1. til Aberdeen.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 11.2. til Kbhvn.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 10.2.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Rosario 12.1.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Harburg 10.2. til Swansea.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Goole 14.2. til Kbhvn.
 s.s. *Venus*, Nielsen afg. Huelva 28.1. til New York.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Methil 12.2.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Willemstad 7.2.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 12.2.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 7.1. til Guanape Islands.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Tofte 12.2. til Philadelphia.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbhvn. 13.2.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Panderma 6.2.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Bastholm, Kbhvn.-Aarhus-Hamborg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. New Orleans 11.2.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Kbhvn. 13.2.

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

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

*Frihavnens***Skibsprovieringsforretning**

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN

TELEFONER: CENTRAL 332 & PALÆ 967 Y

ESBJERG MASKINFABRIKJERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN*Specialitet:*ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- og KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

Agent for:

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

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**J. A. FINZI & YOUNG**8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

*Reparationer udføres i Bristol Kanalen***MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED****CARDIFF**Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.**NEWPORT**

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

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

Telefoner { Grimsby No. 621
{ Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York House« 57, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

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

FARVEFABRIKEN „TEMPORIN“

HAMMERSHUSGADE 10
K Ø B E N H A V N
TLF. C. 11276 OG RYVANG 2689

SKIBSFARVER
BUNDFARVER
MASKINGLASUR
LAK, PENSLER o.s.v.

SPECIALITET: „MATOLIEFARVE“ OG
„UNDERGRUND FOR EMAILLE“

INDEN- OG UDENLANDSK PATENT
INDHENT VORT TILBUD

Vi leverer Varer overalt til fremmede Havne

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

Æ

Tæres ikke

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

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE

KULEKSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDSSEL

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,
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
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 dokkættes 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. ROBERT, AMALIEGADE 33, KØBENHAVN

STEGMANN

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

STEVEDOR-KOMPAGNIET

AKTIESELSKAB

Esbjerg

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

SØREN ANDERSEN

STEVEDORE

HORSENS

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE
Randers

Forsikrings-Aktieselskabet
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Krøner.

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHERKONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telgr.-Adr.: "Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	— "Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	— "Karelia"
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	— "Sohn"
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	— "Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	— "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. Hängö Stevedoring O.Y.	— "Edvbjörklund"
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	— "Newstevedoring"
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	— "Export"
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	— "Wass"
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	— "Wahlbroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	— "Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	— "Lindqvist"
Wasa	A.B. Stevedore O.Y.	— "Stevedore"
do.	Merivälitys 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	— "Thompson"
Uleåborg & Haukipuda	Stuvarbolaget	— "Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	— "Bygglin"
do.	Stuvarbolaget	— "Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	— "Stevedoring"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 9

FREDAG 25. FEBRUAR 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

NYE KRAV — ELLER EN MANØVRE?

Paa dette Sted har vi paavist flere Gange, og uigen-driveligt, at danske Hyrer er de højeste i Evropa og ligefrem svimlende i Forhold til de tyske, franske og italienske Hyrer. Paa Baggrund af denne Kendsgerning og den højst aktuelle Nedskæringsproces, som Regeringen i Samfundets Interesse har været tvunget til at sætte paa Dagsordenen, virker det mildest talt provokerende, at saavel Sømændenes og Søfyrbøder-nes Forbund som Sørestauratørerne har fundet Øjeblikket belejligt til at fremsætte dristige Krav i deres Udkast til en ny Overenskomst i Stedet for den, der udløber ultimo Marts. Hvis disse Krav er noget andet end en taktisk Manøvre, et Forsøg paa at møde et eventuelt og berettiget Krav om Nedskæring fra Redernes Side ved at føre »Krigen over i Fjendens Lejr«, kan vi ikke se bedre end at de Herrers Krav om ny Fordele er en uhyre Dumhed — de Guderne vil ødelægge, gøre de blinde!

Vi kender ikke disse Kravs Enkeltheder, men holder os til, hvad et af vore store Dagblade i disse Dage har offentliggjort i saa Henseende. Ifølge dette stiller nævnte Organisationer selve Lønsørgsmaalet aabent, indtil Forhandlingerne, som man venter indledet i den nærmeste Fremtid, kommer i Gang. Derimod stilles der fra Organisationernes Side Forslag om forskellige Ændringer i de almindelige Bestemmelser m. H. t. Arbejdstiden. Bl. a. kræver Sømændene, der nu har to Vagthold gennem Døgnet med f. Eks. 14 og 10 Timer, Krav om, at der i de større Dampere, særlig i oversøisk Fart, skal træffes en Nyordning. Ogsaa Søfyrbøderne ønsker Arbejdstidsspørgsmaalet reguleret paa forskellige Omraader, særlig for de Medlemmer, der arbejder i ældre, ikke fuldt moderne Skibe, hvor f. Eks. Askeophejsning o. l. besværliggør Arbejdet.

Ligeledes forstaar vi, at Sømændene ønsker annulleret den Paragraf i deres Overenskomst med Rederne, der giver disse Ret til at afskedige Folk, som møder berusede til deres Arbejde. Og mange andre Krav.

Redernes Organisation har ikke ønsket at udtale sig om denne Sag, førend Forhandlingerne er til Ende. Vi kan derfor ikke, som allerede antydet, bringe de forskellige Krav in extenso. Men det foreliggende forekommer os forøvrigt tilstrækkeligt. Vi gaar ud fra som givet, at Skibsfarten umuligt kan imødekomme nogetsomhelst Krav, der direkte eller indirekte betyder større Udgifter til Skibenes Drift. Den er allerede for dyr. Og iøvrigt siger de stigende Oplægninger af danske Skibe, hvad der er at sige i denne Sag.

CHAMBER OF SHIPPING PRÆSIDENTER.

CHAMBER OF SHIPPING har i disse Dage holdt sit 50de Aarsmøde. Ved dette Møde præsiderede tidligere Handelsminister Walter Runciman, indtil hans Efterfølger var blevet valgt. Denne er Mr. Alexander Shaw, som baade er en fremragende Jurist og Politiker samt en meget indflydelsesrig Mand indenfor den Række Foretagender, hvis Formand er hans Svi-

gerfader, Lord Inchape, maaske den betydeligste Mand i den britiske Skibsfarts-Verden. Mr. Shaw blev valgt enstemmigt, og hans Faddere til Valget var to saa fremragende Mænd som Sir Frederick W. Lewis og Sir William H. Raeburn, der fremhævede hans store Arbejde for Shipping under Krigenes Koalitionsministerier.

Det er meget vanskeligt for Mr. Shaw at overtage Præsidiat i Chamber of Shipping, maaske Verdens mest indflydelsesrige Skibsfartsorganisation, efter en saa eminent Dygtighed som Walter Runciman. Lord Kysant fremhævede da ogsaa i sin Tale for den afgaaende Præsident som et stort Held, at hans Præsident-Tid var faldet sammen med International Shipping Conference's Møde, maaske det mest betydningsfulde siden nævnte Institutions Oprettelse. Denne Udtalelse kunde Lord Lysant faaet bekræftet af praktisk talt samtlige skandinaviske Deltagere i nævnte Shipping Conference Møde — de vendte hjem yderst begejstrede for den overlegne og dygtige Maade, hvorpaa Mr. Runciman havde ledet Forhandlinger, der vil sætte dybe Spor i den internationale Skibsfarts Udvikling.

S. O. S. ELLER JAZZ?

Under den haarde Storm, der rasede Juledag, kæmpede det tyske Motorskib »Frithiof« mod Vejr og Sø i Nærheden af Wulfsø paa den sydlige Side af den finske Bugt. Kort før Kl. 7 om Aftenen opfangede Hangø Radiostation det bekendte Nødsignal SOS; siden kom Meddelelsen, at »Frithiof« drev hjælpeløs for Vind og Vove med stærk Slagside. Man anmodede om øjeblikkelig Hjælp. Der er langt fra Wulfsøen i Estland til Hangø og endnu længere til Helsingfors. I Hangø fandtes der ingen Fartøjer, man kunde sende til Undsætning, og man maatte derfor indskrænke sig til at alarmere Helsingfors. Herfra sendtes Meddelelse pr. Kabel til Reval. »Frithiof«s Nødsignaler kunde nemlig ikke opfanges i Reval paa Grund af Udsendelse af Jazzmusik fra den nye kraftige Radiofonistation i Reval. Derfor maatte Meddelelsen transiteres via Hangø—Helsingfors pr. Kabel.

Man behøver ikke at være udrustet med nogen overvældende rig Fantasi for at forestille sig Situationen ombord i det tyske Fartøj; den voldsomme Storm, det havarerende Skib, der hjælpeløst drev mod et ukendt Maal, og med de iskolde Bølger, der hvert Øjeblik slog over Fartøjet og truede med at bringe det til at kæntrue. I sit lille Rum sidder Telegrafisten og udsender Nødsignaler, og imens arbejder Mandskabet med at kaste Dækslasten overbord for at søge at rette Skibet op. Fra Tid til anden kommer Kap-tajnen og spørger, om der er noget Svar paa hans Bøn om Hjælp, om der er noget Haab om, at et Skib vil blive sendt til Undsætning for ham og hans Besætning, inden det er for sent. Men Telegrafisten kan ikke opfatte noget Svar, alt hvad han hører er Jazzmusik fra Reval; Nødraabene overdøves af Trommer og Saxofoner. Med Angst og Fortvivlelse an-

strenger han sig til det yderste for at opfange et Svar fra Land eller fra et andet Skib, hvorfra der kan ventes Bistand; men umuligt, hele Luften dirrer af »Valencia« el. lign. Ogsaa Meddelelsen fra Hangø drukner i den glade Dansemusik; det er som om hele Verden er en eneste stor Dansesal, et eneste Kaos af Støj og Spektakel af Violiner, Saxofoner og dundrende Slag paa Messinginstrumenterne. Og midt i denne overvældende Glæde, som overdøver alt andet, driver Fartøjet videre imod Grunde eller Klipper, jaget af Stormen og Bølgerne i den kolde, mørke Juledagsaften. — —

Trods alt klarede Fartøjet sig denne Gang; men derfor er det sikkert ikke inoportunt, udtaler Bladet »Radiotelegraferen«, at stille det Spørgsmaal, om det kan anses for rigtigt at fylde Luften med Jazzmusik i de stormfulde, mørke Vinteraftener saaledes, at Nødraab fra Menesker, der kæmper for Livet paa Havet, drukner i Virvaret. Hvorfor kan det ikke blive paabudt af Myndighederne, at Radiofonistationerne tilpligtes at holde en konstant Lyttevagt paa 600 Meter Bølgelængde i den Tid, de udsender Underholdninger, saaledes at de kan indstille deres iøvrigt udmærkede Virksomhed, naar der raabes om Hjælp af nødstedte Sømænd. I Amerika og England er en saadan Ordning forlængst indført; men hvorfor tøver man med at gennemføre den internationalt?



FRAGTRATETALET FOR JANUAR 1927

Fragtratetalet er for Januar beregnet til 126,9. Fra December til Januar er der en Nedgang paa henimod 7 pCt. — Den største Nedgang viser Note-ringerne for udgaaende Fart fra Middelhavet (Fosfat m. m.) og Sortehavet; desuden led Frugttrafikken fra Middelhavet, der ellers paa den Tid er i fuld Gang, stort Afbræk som Følge af Frostskade paa de span-

Jan.—Marts 1925 gsnthl.	100,0
Januar 1926	103,1
Februar —	102,5
Marts —	100,6
April —	98,2
Maj —	93,0
Juni —	97,2
Juli —	104,4
August —	112,8
Septbr. —	129,8
Oktbr. —	159,5
Novbr. —	159,0
Decbr. —	136,1
Januar 1927	126,9

ske Sydfrugtafgrøder. — Ogsaa i transatlantisk Timecharter var der en betydelig Nedgang, men Forskellen mellem Raterne nu og før Kulstrejken er dog stadig langt større i denne Fart end i nogen anden af de Ruter, der er med i Indeksopgørelsen. Fragtnedgangen for engelske Kul var lidt mindre end Nedgangen i det samlede Gennemsnit, og Kulfragterne fra Rotterdam til Middelhavet var omtrent uforandrede i Gennemsnit af de to Maaneder.

SØFARTSTEKNISK KONFERENCE

De interskandinaviske Maskinmestres søfartstekniske Konference afholdes i København d. 10. og 11. Marts.

»The Interscandinavian Union of Engineers« bestaar af Maskinmesterforeningerne i de fire nordiske Lande, nemlig: Svenska Maskinbefålsförbundet, Det norske Maskinistforbund, Finska Maskinmästarförbundet og Maskinmestrenes Forening i Danmark, og repræsenterer tilsammen ca. 10,000 skandinaviske Maskinmestre. Sammenslutningen blev dannet i 1919 med det Formaal at drøfte fælles Interesser, ikke mindst med Hensyn til Lovgivningen for de Søfarende.

En af de væsentligste Opgaver, de forsk. Foreninger har sat paa deres Program, er Spørgsmaalet om Maskinmestrenes saavel praktiske som teoretiske Uddannelse med det Formaal, at Maskinmestergerningens Udøvere til Søs stadig kan være paa Højde med den tekniske Udvikling. Ved den Konference, der i Aar skal afholdes i København, benyttes den ene Dag, d. 9. Marts, til Drøftelse af Sammenslutningens indre Forhold, og de to Dage til Afholdelse af en søfartsteknisk Konference, hvor Foredragsholdere, saavel fra Maskinmestrenes egen Kreds som fra andre søfartsinteresserede Kredse, vil behandle vigtige og aktuelle Problemer til Gavn for Skibsfarten i sin Helhed.

AARSUDBYTTER.

Paa et Fredag afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet »Progress« vedtoges det at indstille til Generalforsamlingen, at Aarets Overskud, som udgør 265,296 Kr., anvendes paa følgende Maade: Henlæggelse til Reserve- og Fornyelsesfond 262,539 Kr., Overførsel til næste Aars Regnskab 2,757 Kr.

Paa et Fredag afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibs-Aktieselskabet »Skagerak« vedtoges det at indstille til Generalforsamlingen, at Aarets Overskud, som udgør 35,628 Kr., anvendes paa følgende Maade: Henlæggelse til Reserve- og Fornyelsesfond 32,336 Kr., Overførsel til næste Aars Regnskab 3292 Kr.

Der vil saaledes ikke blive udbetalt Udbytte for det forløbne Aar i disse to Selskaber, der administreres af Firmaet Marius Nielsen & Søn.

Paa et Mandag afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet »Heimdal« blev det oplyst, at Skibenes Drift i Aaret 1926 havde givet et Overskud paa 87,523 Kr.

Saldoen fra forrige Aar med Fradrag af Udbytte m. m. udgjorde 86,746 Kr. Ved Renter og Agio er indtjent 67,866 Kr.

Det vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen at henlægge 101,446 Kr. til Amortisations-, Reserve- og Fornyelsesfonden samt at udbetale et Udbytte af 15 pCt.

Tilsynsraadet for Hamborg—Amerika-Linien har besluttet i Henhold til Bestyrelsens Forslag at foreslaa den ordinære Generalforsamling, at der udbetales en Dividende af 6 pCt.

OPLÆGNINGERNE

Atter i sidste Uge fortsattes Stigningen i Oplægningerne, der for de under Dansk Dampskibsrederi-forening hørende Skibe den 22. ds. androg ialt 18 Dampere med en samlet Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 18.516 og 27,100 Tons.

BURMEISTER & WAIN OVERTAGER FLYDEDOKKEN

Bestyrelserne for A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri og A/S Københavns Flydedok og Skibsværft har besluttet at foreslaa de to Selskabers Generalforsamlinger, at A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri overtager samtlige A/S Københavns Flydedok og Skibsværfts Aktiver og Passiver mod et Vederlag paa 2,700,000 Kr. nye Aktier i A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri og et kontant Beløb paa 675,000 Kr., at erlægge uden Renter i 6 aarlige Rater, hver paa 112,500 Kr., første Gang den 2. Januar 1928, sidste Gang den 2. Januar 1933. Saafremt dette Forslag vedtages, vil hver Aktie i A/S Københavns Flydedok og Skibsværft paa 1000 Kr. blive indløst med en ny Burmeister & Wain Aktie paa 300 Kr. og et Kuponark, indeholdende 6 Kuponer à 12 Kr. 50 Øre, forfaldende hvert Aars 2. Januar, første Gang 2. Januar 1928.

Bestyrelsen for A/S. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri vil samtidig med, at foranstaaende Forslag forelægges Selskabets Generalforsamling, søge Bemyndigelse til at udvide Selskabets Kapital med indtil ialt 3 Millioner Kr. nye Aktier bærende Udbytte for Aaret 1927 lige med de ældre Aktier.

Der vil ikke finde nogen offentlig Tegningsindbydelse Sted med Hensyn til de nye Aktier.

Meddelelsen kom ganske overraskende for Offentligheden, skønt Forhandlingerne mellem de interesserede Parter formentlig har staaet paa i nogle Maanedere. Og de to store Værftsselskabers Sammenslutning vil fra alle Sider blive bedømt som en meget betydningsfuld Begivenhed indenfor dansk Industri — det første store Skridt ad Koncentrationens Vej i Tiden efter Krigen.

Det finansielle Grundlag for Sammenslutningen

fremgaar i Hovedtrækkene af den officielle Meddelelse. Det er forbunden med Vanskeligheder at angive nogen bestemt Overtagelseskurs for Overtagelse af Flydedokkens Aktiver og Passiver, idet der baade ydes nye Aktier i Burmeister og et kontant Beløb, der skal afdrages i Løbet af 6 Aar, men Overtagelsesprisen vil dog neppe afvige stort fra den igaar for Fly-

dedokken noterede Kurs, der var 33, medens Burmeister noteredes i 105%.

Hver Aktie paa 1000 Kr. i Flyddokken skal ifølge Planen indløses med en ny Burmeister & Wain Aktie paa 300 Kr., hvilket — naar man lægger Gaarsdagens Notering af Burmeister til Grund — skulde svare til en Kurs paa henvend 32. Hertil kommer yderligere de kontante Afdrag, der — uden Hensyn til, at Rente ikke beregnes — vil forøge Kursen til ca. 39.

Imidlertid maa det tages i Betragtning, dels at man ikke paa Forhaand kan vide, hvor Kursen paa Burmeister vil ligge efter Emissionen af de nye Aktier, dels at der vil gaa Udbytte fra, naar Dividenden for 1926 er deklareret i dette Selskab, og endelig at de nævnte 675,000 Kr., der skal erlægges i Løbet af 6 Aar, ikke har en til dette Beløb svarende nutidig Værdi.

Meddelelsen maa iøvrigt forstaas saaledes, at Flydedokkens Overskud for 1926 indgaar i Selskabets Aktiver, der altsaa nu skal overtages af Burmeister. Om Dividende for dette Aar bliver der altsaa ikke Tale i Københavns Flydedok.

Flydedokkens Aktiekapital er 9 Mill. Kr. efter den sidste Udvidelse, der fandt Sted i 1923 i Anledning af Overtagelsen af Køge Værft. Burmeister & Wain har en Aktiekapital paa 20 Mill. Kr.

Man tør antagelig gaa ud fra, at der saavel indenfor Burmeister & Wain som Flydedokken er sikret den nødvendige Stemmehøjde, til at Forslagene kan gennemføres paa Selskabernes Generalforsamlinger. For Burmeister & Wains Vedkommende skal Bestyrelsen have Generalforsamlingens Sanktion dels til at foretage Udvidelsen og dels til at overtage anden Virksomhed, hvilken man kan gaa ud fra vil blive givet.

For Flydedokkens Vedkommende, hvor det drejer sig om Selskabets Opløsning, kræves der en betydelig Majoritet, og endvidere fordrer Lovene, at Aktierne 3 Maanedere forinden Generalforsamlingen har været noteret paa Navn, saa her maa man regne med, at det vil blive nødvendigt at lade afholde to Generalforsamlinger, da der paa den første næppe vil være repræsenteret saa mange Stemmer, som der fordres til at opløse Selskabet.

SKIBSTRAFIKEN I DANZIGS HAVN I JANUAR

Antallet af de til Danzig i Januar Maaned indgaaede Skibe var 452 med 299,805 N.R.T. mod 510 med 312,671 N.R.T. i December.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 476 med 320,943 mod 525 med 322,505 N.R.T. i December.

Af de i Januar indgaaede Skibe indgik 291 Skibe med 191,623 N.R.T. i Ballast, medens 47 Skibe med 14,720 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Januar Maaned 1926 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 354 med 204,559, N.R.T. og af da udgaaede 367 med 221,572 N.R.T.

Havnens samlede Varetrafik udgør i Januar 514,804 t., af hvilke 484,186 t. falder paa Udførslen, 30,618 paa Indførslen. Paa Udførselssiden indtager Kul og Træ med henholdsvis 280,000 t. og c. 142,000 t. de første Pladser; dernæst naaede Udførslen af Sukker 41,000 t., af Korn c. 9,000 t. Af andre Udførselsprodukter nævnes Cement, Olie, Kød, Melasse, Salt, Kløverfrø, Tjære etc. Af Indførselsvarer nævnes Gødningstoffer med c. 12,000 t., Jernerts 4,000 t., Sild med c. 5,500 t., endvidere Fedt, Bomuld, Olie, Hvede etc.

Den danske Tonnage staar med 58 Skibe med 55,406 N.R.T. som No. 3 efter Tysklands med 172

Skibe med 86,107 N.R.T. og Sveriges med 119 Skibe med 68,883 N.R.T. Det fremhæves i Beretningen om Skibstrafiken, at Polen for første Gang har en større Tonnage i Danzigs Havn end Danzig selv, nemlig 25 Skibe med 14,606 N.R.T. mod 13 Skibe med 5,361 N.R.T.

Den indgaaende Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Belgien	1	74
Danzig	13	5,361
Danmark	58	55,406
Tyskland	172	86,107
England	22	33,502
Estland	3	1,578
Finland	6	9,304
Frankrig	7	7,619
Holland	2	668
Letland	11	8,385
Litauen	1	437
Norge	12	7,875
Polen	25	14,606
Sverige	119	68,883

Den direkte Passagertrafik til New York har holdt sig paa forrige Maanedes Højde med 281 Passagerer mod 272 Passagerer i December. Udvandrertrafikken over København, London og Hull er gaaet noget tilbage.

POLENS KULEKSPORT I 1926

Takket være de engelske Kulminearbejderes Strejke udviklede den polske Kuleksport sig, som bekendt, meget betydeligt i 1926, og da denne Eksport netop tog Fart paa et Tidspunkt, da Polen befandt sig i en skæbnesvanger økonomisk Situation, kom den til at spille en meget betydelig Rolle for dette Lands økonomiske Liv i 1926.

Polens samlede Udførsel i 1926 havde en Værdi af 1306 Millioner Guldzloty, hvoraf 252,1 Millioner faldt paa Kul, hvortil kommer Briketter og Koks til en Værdi af 3,4 Millioner Guldzloty. Til Sammenligning tjener, at den samlede Udførselsværdi i 1925 androg 1272 Millioner Gulzloty, deraf for 144,4 Milloner Kul.

Indtil Kulstrejken i England begyndte befandt Polens Kulmineindustri sig faktisk i en meget vanskelig Situation, idet Tyskland, der tidligere var det vigtigste Afsætningsmarked for de øvreschlesiske Kul, i Juli Maaned 1925 lukkede af for Importen af polske Kul, og det ikke var lykkedes at finde andre Afsætningsmarkeder. I de første 6 Maaneder af 1926 androg Kuludførslen kun 3,9 Millioner Tons mod over 4,8 Millioner i samme Tidsrum 1925, og Omsvinget skete først i Juni Maaned som Følge af, at de Lande, der var blevet ramt af den engelske Kulstrejke, blev nødsaget til at gøre deres Kulindkøb i Polen. Medens den gennemsnitlige Maanedsudførsel af Kul fra Polen i de første 5 Maaneder af 1926 androg 560,000 Tons, androg den i 2det Halvaar rundt 1,600,000 Tons.

Den samlede Kuludførel fra Polen i 1926 androg 13,403,640 Tons, deraf 950,000 Tons Bunkerkul. Da Udførslen i 1925 androg 7,587,000 Tons, er den i 1926 næsten blevet fordoblet. I 1925 var Tyskland endnu Hovedaftageren med 2,706,000 Tons. Nedenfor gives en Oversigt til Sammenligning af Polens Kuludførsel til de forskellige europæiske Lande i de 2 sidst forløbne Aar:

Land	Tons 1926	Tons 1925
Østrig	2,208,848	2,391,714
Ungarn	529,540	624,258
Sverrig	2,072,634	294,751
Czekoslovakiet	489,954	581,274
Danzig	446,389	370,762
Danmark	841,066	171,521
Jugoslavien	267,276	118,106
Lettland	301,493	85,107
Italien	824,544	74,396
Rumænien	125,901	68,692
Lithauen	47,142	15,224
Svejts	173,266	42,169
Memel	30,391	16,495
Bulgarien	1,856	500
Frankrig	312,296	8,095
Holland	35,891	5,550
Finland	196,175	7,855
Estland	1,600	850
Norge	151,691	560
England	2,870,867	—
Belgien	23,433	—
Island	2,640	—
Rusland	429,994	—
Irland	4,202	—
Luxemborg	160	—
Palæstina	1,500	—
Bunkerkul	950,220	—
Ialt	13,371,970	4,880,875
Tyskland	31,670	2,706,202
Ialt	13,403,640	7,587,080

Udførslen til England er naturligvis allerede ophørt, og man regner her med et fuldstændigt Ophør af Udførslen til Belgien, Island, Irland og Luxemborg. Eksporten af Bunkerkul er allerede fuldstændigt ophørt i Januar Maaned d. A., bortset fra Danzig.

Som de vigtigste Aftagere af Kul i Fremtiden regner man først og fremmest med Østrig, men dernæst mener man ogsaa at kunne opretholde og maaske

udvide Udførslen til Rusland og de øvrige baltiske Lande, særligt gør man sig Anstrelser for at opretholde Eksporten til Sverige.

Man mener stadig at beholde et betydeligt Afsætningsmarked i Czekoslovakiet, men regner med, at Eksporten til Danmark vil gaa betydeligt tilbage paa Grund af de gunstige Transportforhold mellem dette Land og England samt delvis Tyskland. Paa lignende Maade mener man, at Konkurrencen med de engelske Kul vil blive meget skarp i Finland, medens man haaber i betydeligt Omfang at kunne beholde det i Italien vundne Afsætningsmarked. Dette Haab begrundes blandt andet med, at italiensk Kapital er interesseret i forskellige polske Bank- og Industriforetager. Til Jugoslavien og Rumænien haaber man stadig, paa Grund af gunstige Transportforhold, pr. Jernbane at kunne eksportere betydelige Mængder Kul. I Norge mener man stadig at have et Afsætningsmarked, da der hyppig i Danzig kan faas billig Skibsløjlighed til dette Land. Derimod mener man næppe at kunne opretholde Eksporten til Frankrig og Holland i større Grad.

Over Danzig blev der i 1926 udført næsten 4,000,000 Tons polske Kul, over den nye polske Havn Gdynia ca. 400,000 Tons, over Königsberg godt 500,000 Tons, over Pirschnu ca. 200,000 Tons.

POLSKE KUL OVER DANZIGS HAVN I JANUAR

Over Danzigs Havn er der — ifølge derom af det danske Generalkonsulat i Danzig modtaget Oplysning gennem det derværende Havneudvalg — i Løbet af Januar Maaned udført ialt 283,306 Tons Kul, deraf til Danmark 68,468 Tons, mod 288,187 Tons, deraf til Danmark 46,240 Tons i December Maaned.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige	151,363 t.
Danmark	68,468 »
Italien	23,306 »
Frankrig	8,777 »
Lettland	14,501 »
Finland	9,584 »
Norge	2,505 »
Rusland	2,200 »
Tyskland	829 »
Estland	1,773 »

Ialt.... 283,306 t.

Kuludførslen staar i Januar paa samme Højde som i December Maaned; det samme gælder Udførslen til Sverige 151,363 t. mod 156,199 t. i December. Udførslen til Danmark er steget fra 46,240 t. i December til 68,468 t. i Januar, og Italien, som slet ikke var repræsenteret i December, har modtaget 23,306 t.

BURMEISTER & WAIN 8 pCt.

Paa et i Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri Tirsdag afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Aarets Driftoverskud, Kr. 4,951,051.16, hvortil kommer Sadoen fra 1925, der med Fradrag af betalte Skatter udgør Kr. 150,601.54, henlægges til Reserve- og Fornylesfonden Kr. 2,912,657.67, idet der samtidig foretages Afskrivninger over Fonden til Beløb Kr. 2,077,233.57, samt henlægges til Arbejderne Hjælpefond Kr. 50,000, og at der udbetales Aktionærerne 8 pCt. Udbytte.

Resten af Beløbet med Fradrag af Bestyrelsens Honorar overføres til næste Aar til Betaling af Skatter m. m. med Kr. 458,995.03.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 22. Februar 1927.

Nord-Østersøen er fremdeles et bedrøveligt Skue. — Kulraterne har dog antagelig nu naaet Bunden, og med det nuværende koldere Vejr og nedadgaaende Priser er der sikkert Grund til at regne med en forøget Efterspørgsel og delvis bedre Rater. — Trælaster haster det ikke med at slutte til de nugældende Fragter. Alle andre Markeder er faste. Den sidste Tids Storme har bragt en Del Baade ud af Position, og Kul til Middelhavet og Syd-Amerika har betalt op for prompte Baade. Det lader samtidig til, at Tonnagen endelig er bleven mere fordelt paa de forskellige Markeder, saa intet Marked oversvømmes, saasart der kommer en lille Lysning. Af de oversøiske Markeder er stadig La Plata det dominerende. Ikke alene er der en voksende Efterspørgsel efter Marts/April Tonnage, men senere Positioner helt op til August har Befragternes Interesse til ganske acceptable Rater. Omend der ikke gøres saa meget fra Østen, Nord-Amerika og Pacific, er Tønen bedre med en forholdsvis Rigelighed paa Laster. Befragterne er villige nok til at slutte, men Tonnagen kommer ikke saa let frem til de indikerede Rater. Stillingen i Kina — i Forbindelse med diverse for Skibsfarten generende Vanskeligheder i Australien — samt forskellige andre Forhold, gør, at Rederne kun slutter de Baade, som skal sluttet, og venter med at gaa ind for Forretninger længere ind i Tiden, medmindre de tilbudte Fragter berettiger til det.

TRÆLASTMARKEDET

fra Østersøen betegnes som »stille« og det er rimeligt nok i Betragtning af de smaa Rater, som Købmændene er villige til at anlægge. En Del Afslutninger kommer til Stadighed i Stand, men mærkværdigvis ikke saa meget pr. f.o.w., som pr. Juni/Juli. Befragterne har vel deres Hensigt med at holde f.o.w. Lasterne tilbage. De venter maaske at faa endnu rimeligere Fragter, saasart der med nogenlunde Sikkerhed kan regnes med en større Tilgang til Østersøen, og foretrækker at dække ind for senere Lastning saalænge Tonnagen kan faas til de fordelagtige Rater. Hvorvidt Raterne paa et senere Tidspunkt vil stille sig højere for f.o.w. Lastning er selvfølgelig umuligt at sige, men stort værre end det er nu, kan det ikke saa godt blive. Markedet kan skifte i utrolig kort Tid. Et lille »Blaf« i Kulfragterne eller Middelhavet kan forandre Situationen totalt. Uden at stille Forhaabninger i nogen Retning tør det siges, at Kulfragterne her hjemme fra ud til Middelhavet og til de oversøiske Pladser har Tendens til en lille Opgang, som maa influere paa andre Markeder og maaske mest paa Trælastmarkedet. Engelske og kontinentale Befragtere, mange Gange rene Spekulanter eller Dæksmænd for Købmændene, søger Baade paa Time/Charter, og altid spørges efter gode Trælastbaade. Disse Baade skal vel benyttes til at sættes ind for Laster, som andre ikke vil have til Købmændenes Rater, og naar der kan henvises til, at det lykkedes at faa Tonnage til den og den Rate, er Hensigten naaet, men hvorvidt de virkelige Redere hopper paa den, er et ganske andet Spørgsmaal. De sidst afsluttede Forretninger afviger ikke fra, hvad der tidligere er gjort:

900 stds. Kemi/London 46/9d., 5000 stds. Trångsund/Manchester 50/-, 1000 stds. Råfsö/Grangemouth 34/6d. Juli, 650 stds. Råfsö/Grangemouth 34/- f.o.w., 1250 stds. Kemi & Uleåborg/Grangemouth 40/-, 1400 Favne 1/2 Syd Finland — Cardiff 49/- f.o.w., 1600 Favne Björkö/Calais 36/3d.

Engelske Props-Befragtere tilbyder at slutte paa Lumpsum Basis, og med de sørgelige Erfaringer, som de fleste Redere har, kan det ikke noksom anbefales at holde ud for Lumpsum, i Stedet for pr. »intaken piled fathom«, som altid har givet og stadig maa give

et problematisk Resultat, og giver Anledning til Snyderi.

HVIDEHAVET

De specielle russiske Befragtere er endnu ikke i Markedet.

CANADA

søger Tonnage og indikerer 65/- til 70/-. Raterne derfra vil for en stor Del afhænge af Kornmarkederne fra Montreal og Staterne og 65/- til 70/- er ikke for fristende.

KUL, KOKS etc.

En sjælden Mangel paa Laster har i lange Tider kendetegnet Kulmarkedet til de skandinaviske Lande og Østersøhavnene. Raterne er lige lave:

Forth/Aarhus 5/10½d. for 1800 Tonner, Hull/Middelfart 6/- for 1500 Tonner, Tyne/Mariager 6/- for 1800 Tonner, Tyne/Stettin 5/9d., Tyne/København 5/7½d.—5/6d., Tyne/Aalborg 4/9d.—5/- (4/4,500 Tons).

London Koks betales med 8/- til 8/6d. til København/Aarhus; Rotterdam/ god dansk Havn ca. 8/6d. til 9/- for Smaapartier.

“Coasting” er rigtig daarlig med: Tyne—Ghent/Antwerpen 3/3d., Tyne—Rotterdam 4/-, Tyne—Hamburg 3/10½d., Tyne—Rouen 4/-, Forth—Bordeaux indikerer 6/10½d. med 1 Francs Losning, og det er ganske godt, men de udgaaende Laster, f. Eks. Pitwood til Bristolkanalen, giver et oplagt Tab.

MIDDELHAVET etc.

Helt prompte Baade har været godt efterspurgt og bedre Rater er opnaaet, ikke mindst for store Baade, til Italien, Malta og det østlige Middelhav. — Østkysten/Skotland betaler 11/3d. til G.S.S.L., 11/6d. til Civita Vecchia, 10/6d. til Marseille, 11/6d. til Palermo, Hull/Haifa 13/6d., Wales—Barcelona 14/6d., Genoa 12/-, Sicilien 11/6d. til 12/-, Malta 11/6d., Tunis 12/6d., Alexandria 13/- til 13/6d., Port Said 13/-. Til Øerne faas stadig Tonnage til 9/3d. til 9/6d. Wales/Colombo noteres i 16/6d., Singapore (Hull Lastning) 18/-, Mauritius 19/- for fuel.

De hjemgaaende Markeder er nærmest uforandrede:

Jordnødder *Gambia* — B/H. 27/, Saloum 25/-; Frugt ca. 20/- pr. 100 Cbf. Sfax/Ghent 8/-, Danzig 9/6d., Tunis/Aberdeen 10/-, Dublin 9/6d.; Salt Spanien — 1 Plads nordligst Trondhjem 12.00 n. Kr.; Esparto til skotske Havne 16/6d. til 18/-. Alexandria/Hull er bedret til 15/6d. pr. prompt, men Marts ses sluttet til 13/6d. Sulina/A/H. range prompt 18/6d., Marts 18/-, Sulina — 3 danske Havne prompt 23/-, Danube — 3 danske, Marts 25/-. Sortehavet har betalt 15/- til Kontinentet, 15/6d. til U.K., prompt.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Vestgaaende Laster er lidet attractive. — Wales/U.S.A. 6/9d., 1000 Losning, frit. — Antwerpen/Miami \$2,75, Tampa \$2,75, Boston 7/- f.i.o., Rotterdam/Boston 7/- f.i.o., Wales/Jamaica 9/3d. Wales/Montreal, April/November er taget af Rotterdam Redere til 7/6d.; 7/9d. à 8/- kan faas nu.

Ud fra Staterne gøres kun lidt. Markedet er fast med en ret begrænset Tilgang af Tonnage. — Asfalt fra New York til Havre er sluttet til \$6,00, Baltimore/Hamburg \$5,00, og Tampico — B/H. noterer 27/6d., 28/9d. — Range/Buenos Aires 20/-, Rio \$5,00, Vest-Italien \$3,80, Gulfen/Grækenland 5/10½, Basis een Losseplads; Gulfen — 2 U.K./Cont. 6/1000 Stdr. 125/-; 3 vestitalienske 145/-, Gulfen/Australien, Svovl, 37/6d., Gulfen/Murmansk, Bomuld 11¼ cents pr. Cbf.

Cuba viser en glædelig Fremgang. — Flere 7000 Tonnere, Marts, har faaet 24/6d.—26/- til U.K./Cont. mod 22/-, 22/6d. for nylig. — Montreal noterer for-gæves 18 cents til Middelhavet, og ingen Slutninger rapporteres til Europa.

Fortsat fra Side 143).

Fra Vestkysten af Nord-Amerika er Markedet livligere og fastere.

SYDAMERIKA.

Efter at Kulfragterne i lange Tider har været 13/-, 14/- til Buenos Aires, er der nu betalt 15/- for prompt, og da det hjemgaaende Marked stadig tiltrækker ballastgaaende Tonnage, er der ingen større Chance for Tilbagefald.

Kornmarkedet er fremdeles meget fast. — De smaa Kunstpavser, som altid indtræffer, maa der vel regnes med, men hidtil iaar er det altid blevet bedre senere. — Prompte Baade er værd, ca. 30/6d., Basis U.K./Cont. med gradvis lavere for senere Positioner. — Selv August Tonnage finder Aftagere til 25/-, 26/d. — Til skandinaviske Havne er sluttet en Del til ca. 2/6d. over Raten til U.K./Cont., og ogsaa her søges Tonage for indtil Juli Annullering, hvorfor er budt 27/6d. Basis 1 Lossehavn.

Salpeter Chili/Alexandria er sidst gjort til 36/3d.,

ISMELDINGER PR. 22. FEBRUAR 1927

Danmark.

Kolding (20) Indre Fjord tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjul.
Roskilde (12) Tynd Fastis, vanskeligt for Sejlskibe.
Frederikssund (20) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjul.
Præstø (19) Tynd Fastis, Sejlskibe Bugserhjul.
Nyord (22) Nyord—Kallehave lukket for Sejlskibe.
Stege (21) Tynd Fastis, lukket for Sejlskibe, Rende.
Tærø (20) Spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.

Sverige.

Lilljungfrun og nordligere Stationer lukket.
Ved Eggegrund Drivis, kun for kraftige Dampere, til Gävle Fastis, kun med Isbryderhjul. Skutskärshamn Fastis, lukket.
Ørskar isfrit, Øregrundsgrepen nordl. Del isfrit, sydl. Del lukket.
Ved Grundkallen Fyrskib isfrit. Farv. ind mod Furusund Fastis, lukket for Sejlskibe.
Sandhamn-Stockholm og Landsort—Stockholm Fastis, lukket for Sejlskibe.
Kalamarsund N og S for Kalmar Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Idefjorden Fastis, usigtbart.

Finland.

Luppi og østligere Stationer lukket. Hogland ikke meldt.
Helsingfors S-Havn svær Fastis, kun med Isbryderhjul, Sveaborg Fastis, lukket, Gråskärsbådarna svær Fastis, lukket.
Porkala og Kallbådan svær Fastis, kun med Isbryderhjul.
Baröunds-fjärden Fastis, lukket. Søen ved Jusarö svær Fastis.
Hangö Havn Fastis, kun med Isbryderhjul, nærmest Russar, svær Drivis, kun med Isbryderhjul, længere ude isfrit, Hangö Fjord svær Fastis, kun med Isbryderhjul. Gullkronafjärd svdl. Del svær Fastis, lukket.
Aabo Havn, Erstan og Lovskär svær Fastis, Rende.
Widskärsfjärden Fastis, kun med Isbryderhjul.
Skiftet svær Fastis, Rende. Föglö svær Fastis, kun for kraftige Dampere.
Ledsund Sjapis, usigtbart. Mariehamn Skærgaard uhindrende Sjapis.
Sälskär Drivis, vanskeligt for Sejlskibe. Raumo Skær-

40/- er maaske nu opnaelig. — Byg Chili/U.K./Cont. Maj Lastning 35/-.

ØSTEN.

Sydaustralien er kommet op i 49/6d. for prompt, ca. 46/3d. for Marts, og Vestaustralien 44/6d.—45/- Marts/April.

Fra Burma/Madras—Vladivostock o. s. v. udbydes rigeligt med Laster. — Kun faa Slutninger kommer i Stand, da Rederne venter paa de højere Fragter, som synes at være i Farvandet.

TIMECHARTER.

De vestindiske Befragtere har bl. a. taget: 4150 Tonner $\frac{3}{4}$ Md. \$1,60; 2400 Tonner $\frac{7}{9}$ Md. \$2,15; 2350 Tonner 3 Md. \$2,20; 2950 Tonner 12 Md. \$2,00. I canadisk Fart er gjort: 1800 Tonner een Rundrejse \$2,50, 1750 Tonner een Rundrejse \$2,50, og i europæisk Fart: 5600 Tonner £1175/0/0, mens der for mindre Tonnage noteres: 3000 Tonner 4/6.—4/9d., 2000 Tonner 6/-, 12/1500 Tonner 6/9d.—7/-.

gaard svær Fastis, kun med Isbryderhjul, Søen udfør isfrit. Räfsö og Mäntyluoto indre Havne svær Fastis, kun med Isbryderhjul, Mäntyluoto Red svær Fastis, kun for kraftige Dampere.
Nærmest Kallo og Räfsö Drivis, vanskeligt for Sejlskibe, længere ude usigtbart.
Wasklot og nordligere Stationer lukket.

Rusland.

(21) Fra Leningrad til Ekholm Fastis, derfra til Surop skruende og pakkende Is, vestligere til Dagerort Drivis. Issejlad 180 Sm i Fastis, 80 Sm i Drivis. Isbrydere skal afventes ved Dagö.

Estland.

Zerel Fastis, kun for kraftige Dampere, Filsand isfrit. Dagerot sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere. Dagö N Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Odensholm Sjapis, lukket for Sejlskibe. Pakerot Drivis, kun for kraftige Dampere. Nargö og Reval Red Fastis, kun med Isbryderhjul. Kokskär Pakis, usigtbart.
Ekholm svær Drivis, lukket. Stenskär og Narva svær Fastis, lukket.
Kynö og Verder svær Fastis, lukket, Vorms Drivis, kun for kraftige Dampere.

Letland.

Papensee uhindrende Sjapis. Libau isfrit. Steinort Sjapis, lukket for Sejlskibe, Vindau isfrit. Lysserort svær Drivis, kun for kraftige Dampere. Domesnäs mod NW, NE og SE svær Fastis, kun med Isbryderhjul. Messaragotsem ikke meldt. Riga, Søen svær Fastis, kun med Isbryderhjul, Havnen Fastis, kun for kraftige Dampere. Laynash Pakis, usigtbart.

Tyskland.

Pillau, Søen uhindrende Sjapis, Havnen Fastis, Sejlskibe Bugserhjul, Königsberg Kanal svær Fastis, Rende.
Swinemünde, Søen uhindrende Drivis, Havnen spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe, Haff sammenpakket Sjapis, Sejlskibe Bugserhjul.
Warnemünde, Warnow spredt Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nedskæring af Hyrer paa islandske Skibe.

Ifølge Meddelelser fra Island er der opnaaet en Overenskomst mellem Islands Sømandsforbund og Skibsredere om Nedsættelse af Hyrer paa alle islandske Skibe saavel Trawlere som Handelskibe. Nedsættelsen beløber sig til 10 pCt. af de gældende Løntakster, hvilket svarer til SPristallets Fald, men den omfatter hverken Skibsførere eller Styrmand.

Overenskomst i Sverige.

Mellem Sveriges Rederforening og paa den anden Side Fyrbøder- og Sømandsunionen er der afsluttet en Overenskomst i Overensstemmelse med det af Forligsmanden fremsatte Forslag. Mandskabet faar visse Lønforhøjelser og Forbedringer i de almindelige Bestemmelser, medens

Rederforeningens Krav med Hensyn til Arbejdstiden i Hovedsagen godkendes. Aftalen gælder for to Aar indtil 31. Januar 1929.

Tysk bygget Passagerbaad til Frankrig.

I Overensstemmelse med Bestemmelserne i Fredstraktaten har den tyske Regering nylig til Frankrig leveret en Passagerbaad, som er bygget af Weser-Værftet. Skibet, hvis Navn er »Athos II«, er paa 21,180 Tons og kan medføre 167 første Klasses, 152 anden Klasses og 104 tredje Klasses Passagerer foruden et stort Antal Emigranter. Skibet er fuldt moderne indrettet saavel for Passagerfart som for Behandling af Last og løber 15 Knob. Det skal indsættes paa Messageries Maritimes Linje paa Østasien sammen med Baadene »d'Artagnan« og »Porthos«.

DE UÆDLE METALLER OG DERES BETYDNING FOR SKIBSFARTEN

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN.

For nogle Dage siden indeholdt *Times* en længere og meget interessant Artikel, som var skrevet »for dem, der havde Interesse for Skibsbyggeriets Fremtid«. Den handlede om de saakaldte uædle Metaller, nærmere bestemt Kobber, Tin, Bly og Zink, og den paaviste, hvorledes netop disse Stoffer i de kommende Aar vilde spille en stor Rolle for den, der vilde bygge ny Tonnage.

Selvom Tingruberne i Cornwall historisk set er af den største Interesse, da de exploiteredes af Fønikierne længe før vor Tidsregning, og selv om der endnu er nogle meget lønnende Blygruber i Cornwall og Cumberland, er Storbritannien dog mere interesseret som Konsument og Importør i de spanske Rio Tinto-gruber, i Indiens, Kanadas, Nigerias, Rhodesias og andre Omraaders Miner og Metalforraad. Saaledes mener f. Eks. en Ekspert i *Fairplay*, at alene Rhodesia i Løbet af fem til ti Aar vil naa at producere 200,000 Tons Kobber pr. Aar og desuden ret store Kvantiteter af Bly og Zink, og man gør derfor vel i at være godt underrettet om de Prissvingninger, som gør sig gældende, og som især præger Londonmarkedet.

Med Undtagelse af Tin faldt alle de uædle Metaller, da den almindelige Nedgang fandt Sted i Guldprisen i 1926 i dette Aar var Gennemsnitsprisen for Standardkobber usædvanlig lav, og Statistikken viser, at der ikke siden 1900 er forekommet mere end to til tre Aar, hvor Gennemsnitsprisen paa Kobber har været under £ 58,08, hvad der var Gennemsnittet i 1926. Prisen var saaledes i 1902 nede paa £ 53 og i 1910 var den henved £ 57, men da det almindelige Prisniveau nu er 70—80 pCt. højere end det var dengang, er Realprisen paa Kobber, d. v. s. dets Købekraft eller Bytteværdi i Forhold til andre Fornødenheder meget lavere end noget af disse Aar og betegner en ny Rekord. Efter Nytaar er det gamle Aars lave Niveau imidlertid blevet endnu lavere, og den 9. Februar var Prisen paa Kobber i London £ 53,15,0—£ 53,16,3. Hvad Bly og Zink angaar har Messrs. Lazarus and Sons meddelt de engelske Værfter, at disse to Metaller vil gaa op. Blyet faldt i 1926 fra £ 35,15 til £ 16,0, men er nu raskt paa Vej op, og det samme gælder for Zink, der nu staar i £ 32,15. Efter Udgangen af Januar har der ikke været nogen Sensation hverken i Bly eller Zink, og Markedet er nu fast. Salgsprisen i Straits Settlement er for Standardbly £ 27, og engelsk Bly, som har en særlig høj Værdi, er steget med 10/ til £ 28,10.

Tinmarkedet er som sædvanligt fuldt af Spekulation, og i det gamle Aar var der mange Fluktuationer, men Prisniveauet laa helt igennem paa et højere Niveau end i 1925. Tin er, som *Fairplay* siger, et kuriøst Exempel paa en nyttig og vigtig Vare, som er blevet Genstand for Jobberi baade paa Metal-

Fondsbørsen, og Bladet mener da ikke mindst Skibsfartens Folk spiller en stor Rolle i denne Henseende. Førrige Aar laa Noteringerne mellem £ 261 og £ 321. Gennemsnitsprisen var i December £ 308, efter at der var gaaet Hausse i Markedet.

Disse fire Metalleres kommende Prisudvikling er af den allerstørste Interesse for saavel Konsumenter som Producenter. Den, der kan løfte Sløret for Fremtidens Hemmeligheder, kan hente en Formue, og med Rette peger Lazarus and Sons paa den vældige Forøgelse i Verdenskonsumtionen siden Krisen i 1921. Men som paa intet andet Felt er Produktionen tilpasset Efterspørgslen. Der har været en fuldkommen Harmoni, men Spørgsmaalet er nu, om den vil blive ved. Saaдан som Forholdene nu er, tyder alt paa, at Prisnedgangen vil fortsættes alene af den Grund, at Konsumtionen vil blive mindre, fordi Amerika ikke er saa stor en Aftager mere, og *Fairplay* har sikkert Ret i den Konklusion, at »den største Efterspørgsel vil nu komme fra Europa«. Men man maa huske paa, at Europa stadig er meget fattigt og at de Pengereserver, som er tilgængelige i den gamle Verdensdel, er meget begrænsede. Saa længe U. S. A. var den store Aftager, kunde Noteringerne sættes højt, uden at det indvirkede paa Konsumtionen, men nu da Centrum flyttes over til Europa, er det nødvendigt at faa meget billige Raavarer«.

I vore Dage, med de meget store Industrisammenlutninger og Monopolbestræbelser, er det ganske interessant at notere, at de mange Forsøg paa at skabe Corners i Kobber og Zink er mislykkedes fuldstændigt. Det svundne Aar er et levende Eksempel herpaa. Naar Zink stod saa lavt i 1926, mener *Fairplay* det skyldes Sprængningen af de tyske Zinkproducenters Syndikat, der kontrollerede Salget fra mange af de tyske og polsk-schlesiske Gruber. Man dannede ogsaa et amerikansk Kobberkartel, der skulde drive Kobberprisen op i Udlandet, men det mislykkedes totalt. Dette Kartel — Copple Exporters Sucorporated — kunde ikke diktere de amerikanske Priser, da Sherman Anti-Trust var for stærk, og Mr. Hoover, som protesterede mod den britiske og brasilianske Indskrænkning i Gummiproduktionen, gjorde det for at støtte Trusten, for at den imod Kartellet kunde holde Prisen paa Kobber oppe i Amerika. Udlandet interesserede ham ikke. Den amerikanske Regering bifaldt da ogsaa, at Lokoprisen i Oktober 1926 forhøjedes til £ 59. Derved udspillede Kartellets Rolle og dets Bestræbelser for at sætte de udenlandske Kobberpriser op maatte mislykkes. Alt tyder nu paa, at Kobberprisen vil holde sig paa et lavt Niveau. Prisen er nu meget ringe, men baade *Fairplay* og *Times* mener den vil gaa endnu længere ned, ja vil gaa under det man betalte i 1902.

ASSISTANCE FRA DE DANSKE STATSISBRYDERE

Handelsministeriet har i disse Dage udstedt en Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningsvæsenet. Bekendtgørelsen indeholder Bestemmelser om, hvorledes Skibe, som er kommet i Isvanskeligheder, skal forholde sig, og hvad de skal foretage sig, indtil den rekvirerede Hjælp indtræffer. Anmodning om Isbryderhjælp maa rettes til Handelsministeriet, under Telegramadresse »Søfart, København«.

Anmodningen skal, naar den drejer sig om Isbryderhjælp til Skib i Søen, være ledsaget af Oplysninger om Skibets Art, Navn og Hjemsted, om dets Bestemmelssessted samt om Ladningens Art og Mængde. Det forventes, at alle Anmodninger om Isbryderhjælp indsendes saa hurtigt, som Forholdene tillader, saaledes

at Isbrydervæsenets Dispositioner lettes mest muligt.

Ethvert Skib, der modtager Isbryderhjælp fra en Stats-Isbryder, er undergivet dennes Myndighed, saa længe Hjælpen ydes. Som Følge heraf skal Føreren af ethvert Skib, der modtager saadan Hjælp — hvad enten Hjælpen er rekvireret eller ej — rette sig efter de Anvisninger, der gives fra Isbryderen. Sker dette ikke, er Isbryderen berettiget til at ophøre med at yde Hjælp. Det er Isbrydningsvæsenets Formaal, dels at assistere Skibsfarten gennem de danske Farvande, dels at bringe Skibe bestemt til dansk Havn til Bestemmelsesstedet, alt i et saadant Omfang, som disse Op-gaver efter de foreliggende Forhold lader sig løse ved Hjælp af det Isbrydningsvæsenet tilhørende Materiel.

DANSKE SRIBSMÆGLERE

AABENRAA

FREDERIKSHAVN

P. F. CLEEMANN · AABENRAA

(ETABLERET 1879) DANMARK

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

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

Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering

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

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

Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København
De private Assurandører, København · Lloyds, London**N I C. P E D E R S E N**

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

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

AALBORG

HOBRO

CHR. JENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

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

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

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

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

Aalborg

★

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

HOLBÆK

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2Telegram-Adresse:
»UTZON«**WILH. CHR. BECH**

(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HORSSENS

FIRMA ETABLERET 1863

TELEGR.-ADR.: »NOTNA«

Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5

Skibsmægler Aage Rasmussen 24.

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

HORSSENS

ASSENS

MOURITZ G. KRAG

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

ASSENS

Telf. 200 / Statstelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

HANS OLESENS EFTF.

(NIELS WANG)

SWORN SHIPBROKER

STEAMSHIP AGENTS

HORSSENS

Telegraphic Address: OLESENS. Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

KALLUNDBORG

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**FINSEN & SCHULTZ**

EDSV. SKIBSMÆGLERE

KALLUNDBORG

TELEFON: 601

TELEGR.-ADR.: FINSEN

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

ESBJERG

KOLDING

J. LAURITZEN'S

MÆGLERFORRETNING

Esbjerg

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

TELEFON NR. 166

Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER

SWORN SHIPBROKER

Færø—Islands Ruten.

Det forenede Dampskibsselskab har nu udarbejdet sin nye Fartplan over Ruten København, Leith, Thorshavn og Island 1927.

Fartplanen omfatter bl. a. direkte Hurtigrejser mellem Danmark og Island anløbende Thorshavn for saavel Opsom Nedgaaende. Første direkte Rejse udføres med Afgang fra København Onsdag den 13. April og derefter fremdeles hveranden Onsdag; sidste direkte Afgang bliver herfra den 14. September.

D.F.D.S.s nybyggede Motor-Passagerskib »Dronning Alexandrine« indsættes i Ruten med første Afgang herfra Onsdag den 22. Juni.

Arbejde maa ikke monopoliseres.

I Faaborg var der dannet et Havnelaug, der delte Arbejdet ved Havnen mellem sig og udelukkede alle andre Arbejdssøgende, hvoraf to gik til Retten for at søge den skete Fordeling kendt ulovlig.

Ved en Generalforsamling i det nydannede Havnelaug blev det dog fastslaaet, at Lauget var ulovligt, det skal ophæves, idet alle og enhver skal kunne søge Arbejde ved Havnen, og Rettens Medvirkning bliver saaledes unødvendig.

POSITIONSLISTE PR. 14. FEBRUAR 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. Beckton 20.2.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Dok i Helsingør siden 15.2.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Dok i Kbhvn. siden 16.2.
s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Blyth 20.2.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 20.2
s.s. *Aladdin*, Nielsen pass. Kreta 20.2. p. R. t. Liverpool.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, ank. Sfax 20.2.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Dakar 19.2.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Antwerpen 16.2. til Tanger.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Havana 14.2.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, pass. Gibraltar 16.2. p. R. t. Port Said.
s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Aarhus 18.2.
s.s. *Arabien*, Harder, ank. Suez 21.2.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Rotterdam 19.2.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Malmø 20.2.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Boston 20.2 til Philadelphia.
m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Suez 17.2. til Penang.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Stettin 20.2.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Port of Spain 11.2.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Carante 20.2.
s.s. *Atlantic*, Petrsen, ank. Bremen 19.2.
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Port Lincoln 19.1. til Adelaide.
m.s. *Avance*, Hansen, ank. Kbhvn. 10.2.
s.s. *Axel*, Kanstrup, oplagt.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Antwerpen Rute.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Rute.
s.s. *Benedikt*, Nicolaisen, ank. Hobro 21.2.
s.s. *Bergenhus*, zum Vohrde, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Rute.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Vestafrika 18.2.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Rufisque 21.2. til Bordeaux.
s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. Holtenau 21.2. til Dunkirk.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Livorno 13.2.
s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Las Palmas 20.2.
s.s. *Bornholm*, Hansen ank. Port Clyde 18.2.
s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Kbhvn. 20.2. til Gdynia.
s.s. *Botnia*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

Frihavens Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eff., Amaliegade 43.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eff.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schous. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Dieppe 21.2.
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Madeira 18.2. til Kbhvn.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, afg. Norfolk 5.2.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Oran 14.2.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 18.2.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Lissabon 21.2. til Kbhvn.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Arzew 15.2. til Tyne.
s.s. *Børglum*, Lund, afg. Dieppe 17.2.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aarhus Rute.
m.s. *California*, Wenck, ank. Bahia Blanca 17.2.
s.s. *Charkow*, Lund, afg. Sevilla 19.2. til Tarragona.
m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. Hamburg 20.2.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Dunkirk 18.2.
s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Aalborg Rute.
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Cardiff 19.2. til Dakar.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Helsingør 31.1.
s.s. *Cyril*, Duhn, pass. Ayr 19.2. p. R. t. Færøerne

D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Rute.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, afg. Newport Mon 16.2. til Gibraltar.
s.s. *Danfælt*, Voss, ank. Warkworth 15.2.
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Kalundborg 19.2.
s.s. *Dania*, Benche, afg. Galveston 11.2. til Kbhvn.
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Vladivostok 20.2. til Tsingtao.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. New York 11.2.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 21.2.
s.s. *Dronning Maud*, Posselt, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Bona 20.2.
s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Lissabon 20.2. til Kbhvn.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Catania 19.2. til Messina.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, ank. Rotterdam 11.2.
s.s. *Ella* oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Andersen, afg. Rotterdam 18.2.
s.s. *Elsborg*, Sønnichsen, afg. Genova 20.2.
s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Certe 11.2.
s.s. *Erik Boye*, afg. Cardiff 16.2.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Vestafrika 14.2.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Rufisque 17.2.
s.s. *Estonia*, Paulsen, afg. Newcastle 12.2. til Halifax.
s.s. *Expres*, Falk, Kbhvn.-Randers Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, Rute-fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Kbhvn. 19.2.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Murmansk 13.2.
s.s. *Ficaria*, oplagt.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Dok i Helsingør fra 21.2.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

23. Februar 1927.

London	18,00	Madrid	63,40
New York	375,75	Amsterdam	150,55
Berlin	89,00	Stockholm	100,25
Paris	14,85	Oslo	97,55
Antwerpen	10,50	Helsingfors	9,48
Zürich	72,35	Prag	11,14
Rom	16,60	Wien	53,10

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

NYKØBING F.

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØRTelefoner: Provins Nr. 6-16-68
Statstelefon Nr. 11Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«Telefon 137 & 737
Telegram-Adr.: »Marquardt«**Marquardt & Tornøe**

Skibsmæglere

Nykøbing F.

KØBENHAVN

NØRRESUNDBY

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korreponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adr.: "Holmøllid"

Amaliegade 36

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: »HOPPE«

ODENSE

A. N. PETERSENA/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB
Telf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfranske
LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERSStatstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker

RANDERS

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro**CARL HASSAGER & CO**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Telefoner 91 & 92

Telegr. Adr. "Hassager"

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108 & 618Telefoner: Mæglerkontoret (Befragteren) 25 og Stat. & Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Eros« 262.
Varemægleren: 182. A. Thejll (privat) 1030. Telegram-Adr.: »Hude«, Svendborg.
Oden: Walkin's & Appandiz, Scott's 10th Ed., Bentley's new Ed., Wiegner Ellis Code.**E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORG**

Etableret 1853

A. THEJLL

Etableret 1853

EDSVOREN SKIBSMÆGLERE, DAMPSKIBSAGENTER OG SKIBSREDERE

BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FORSIKRINGSAGENTER

Køb og Salg af Sejlskibe og Dampere etc. · Expedition · Bunkerkul Forsyning.

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT-AGENTER

Agent for: Det forenede Dampskibsselskab, København. Det østasiatiske Kompagni, København.
Walford (London) Ltd. Fjerde Beforskringselskab, København. Dampskibsselsk. »Eros«, Svendborg.

NYBORG

VEJLE

THOMAS WANG

EDSV. SKIBSMÆGLER

NYBORG

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

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshavn · Kotka · Loviaa · Borgå · Helsingfors
Sörnäs · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nyetad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaaskö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby
& Ypila · Brahestad · Uleåborg & Hankipudaa · Kemi · Torneå

m.s. *Fionia*, Dahl, pass. Gibraltar 20.2. p. R. t. Nordenham.
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Barry 29.1. til Kingston.
s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Oran 20.2.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Houston 16.2.
s.s. *Frederik VIII*, Peronard, oplagt i Kbhvn.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Haugesund 20.2.
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Sarpsborg 12.2. til Boston.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. New Orleans 20.1. til Houston.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Sines 17.2.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, afg. Dunkirk 21.2.
s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Esbjerg 21.2. til Rotterdam.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. La Rochelle 21.2. til Havre.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Grao Valencia 17.2.
s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Hamburg 21.2.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Rosario 15.2.
s.s. *Hans Tavsén*, Christensen, pass. Cap Bon 16.2. p. R. t. Port Said.
s.s. *Harald*, Christensen, ank. Cardiff 18.2.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Mecklenburg, afg. Kbhvn. 18.2. til New York.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Cardiff 18.2.
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Liverpool 17.2.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Kbhvn. 21.2.
s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Dakar 11.2.
m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Suez 21.2.
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Ceuta 18.2.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, pass. Casablanca 17.1. p. R. t. Rotterdam.
s.s. *Island*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Antwerpen 8.2. til Baltimore.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Nielsen, afg. St. John (NB 19.2. til Philadelphia).
m.s. *Java*, Topp, ank. Vancouver 16.2.
s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Baltimore 14.2.
s.s. *Jolantha*, Clemmensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Haugesund 18.2.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Havana 19.2. til Cardenas.
s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Bougie 12.2.
m.s. *Jutlandia*, Heindorn, ank. Bangkok 24.1.
m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. St. Catherines 19.2.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Kaolack 19.2.
s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Southampton 19.2.
s.s. *Katholm*, Petersen, oplagt.
s.s. *Kentucky*, Karstensen, ank. Kalundborg 20.2.
s.s. *Kina*, Broner, ank. Drammen 20.2.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Rotterdam 18.2.
s.s. *Knud*, ank. Susa 16.2.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia- Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Chapara 13.2.
m.s. *København*, Christensen, ank. Adelaide 18.2.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Africa 17.2.
s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Wilmington 10.2.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 19.2.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. Hamburg 20.2.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Blyth 20.2.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Barry 7.2. til La Plata.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Ghent 18.2.
s.s. *Maine*, Andersen, ank. Bremen 19.2.
s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Singapore 18.2. til Suez.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Nr. Sundby 20.2.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Harburg 18.2. til Dunston.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Piombino 20.2. til Oran.
s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Tyne 5.2. til Vestafrika.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Bahia 16.2. til Kbhvn.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Pentland 12.2. p. R. t. New York.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Halifax 13.2.
s.s. *Minsk*, Andersen, afg. Aarhus 21.2. til Kbhvn.
s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stège og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, ank. Darkar 20.2.
s.s. *Natal*, Madsen, ank. Hamburg 19.2.
s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 19.2. til Bahia Blanca.
s.s. *Nidaros*, Holst, Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Antwerpen 20.2.

O

m.s. *Odense*, Bloch, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Barry 11.2. til Catania.
s.s. *Oluf Bager*, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 3.2. til Buenos Aires.
s.s. *Orion*, Olsen, ank. Havana 15.2.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 11.2.

P

s.s. *P. Madsen* ank. Macoris 16.2.
s.s. *P. N. Damm* pass. Azores 17.2.
s.s. *Pacific*, Nielsen, pass. Ushant 18.2. p. R. t. Bermuda f. Ord.
m.s. *Panama*, Væring, pass. Azorerne 12.2 p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Adelaide 10.2.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Dok. i Helsingør siden 11.2.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New York 11.2. til Kbhvn.
m.s. *Peru*, Borch, afg. Delagoabay 19.2. til Vest Australien.
s.s. *Phønix*, i Rutebart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Port Talbot 19.2. til Alexandria.

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.
DANZIG (FILIAL I GDYNIA)**

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havarilagetur · Levering af Bunkerkul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage»

Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

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.

GLASGOW

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER
BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

METHIL

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

LONDON

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carl bom, Grimsby · Carl bom, Hull · Carl bom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

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

MONTREAL

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GLASGOW

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

ROTTERDAM

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER

KEDELSMEDIE · JERN · & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE

4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-EVNE

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

En » » » » » 511 » » » 20,000 »

En » » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: TELEFON-NR.:

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

Agent for Danmark:

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

ROTTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Telegram-Adr.: **ROTTERDAM**

Sleepmaas

Direktør: J. BURGER

Terwenakker, 14-15

Telefoner Nr.:

8128 · 8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Neufahrwasser 12.2.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Messina 16.2.
s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. Garston 18.2.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Danzig 19.2.
s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Gibraltar 16.2.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Kbhvn. 19.2. til Rotterdam.
s.s. *Saga*, Tramp, ank. Antwerpen 20.2.
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 16.2.
s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Ghent 18.2.
m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Penang 21.2. til Singapore.
m.s. *Siam*, Hansen, afg. Sydney 19.2. til Geelang.
s.s. *Sigrun*, Jansen, ank. Aalborg 19.2.
s.s. *Silkeborg*, Wendt, ank. Kings Lynn 7.2.
s.s. *Stimone*, Albertsen, ank. Hull 19.2.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Dakar 7.2.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Hull 18.2.
s.s. *Skjold*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 16.2.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Hull 13.2.
s.s. *Steipner* Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Kbhvn. 14.2.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Hook of Holland 20.2.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Havana 17.2.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Genoa 20.2.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Kbhvn. 19.2.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 16.2. til Manchester.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Almeria 20.2.
s.s. *Svend*, Pii, ank. Gambia 12.2.
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Methil 19.2.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Fernando Nornha 19.2.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner* ank. Malaga 20.2.
s.s. *Taarnborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 15.2.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 17.2.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Nayoza 16.2.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Holbæk 20.2.

s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Stettin 16.2. til Riga.
s.s. *Tjaldur*, Kolster, Halmstad-Malmø-Hull Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Melilla 21.2. til Oran.
m.s. *Tonking*, Kolls, afg. St. Thomas 19.2. til Hamburg.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Durban 30.1.
s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Kbhvn. 17.2. til Swansea.
s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Esbjerg som Reserve-skib for Eksporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Aberdeen 15.2.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 19.2. til Danzig.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 17.2.
s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Rosario 29.1.

V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Kbhvn. 17.2.
s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Swansea 18.2. til Alexandria.
s.s. *Venus*, Nielsen, ank. New York 21.2.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Kbhvn. 19.2.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. George Town 15.2.
s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 71.1. til Guanape Islands.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Tofte 12.2. til Philadelphia.
m.s. *Virgna* (Ø.K.), Andersen, ank. Drøbak 18.2.
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 14.2.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. London 19.2.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Piræus 17.2.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Bastholm, Kbh.-Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild* Møllerup, ank. Progreso 15.2.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Lødingen 19.2.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSIANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningens Skuld

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

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

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL*Maskin- og Dæksrekvisitter.*

Eneste Skibsprovianteringshandler paa Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

PEDRO NIELSEN*Skibsmægler og Befragter*

VALENCIA (COLON 640)

*Som den eneste danske Skibsmægler i Spanien
hæber jeg paa Støtte ved danske Rederes Tillid*Telegram-Adresse: PENIELSEN. Telefon No. 405
Coder: Walkins 1881 og Till. 1884, Scott's 10. Udg. 1906**MORTEN JENSEN & KELLER**

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

SKIBSPROVIANTERING

HORSENS

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

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

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN

TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

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

AKTIESELSKABET
**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

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

AMALIEGADE 43

KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telgr.-Adr. »GINGE«

DEN
**KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

N. P. HANSEN & CO, ODENSE

Kontrol af Korn- og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter.

Assurance Befragtning.

Ugentlig Dampskibsforbindelse (s.s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)
Hamburg—Odense og vice versa.

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

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4812 · Telegram-Adresse: „Steampaaffe“

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.

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACOBSON

Kedelrensning Rustbankning

ÆLDST, BEDST OG BILLIGST

Det danske mekaniske Dampkedelrenningselskab


Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Forhandlere af: Vickers Tank- og Kulkasseolie »VAROS«

Vickers Stærtnersolie Neox og Neox D.


DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



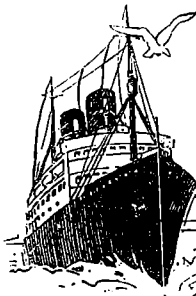
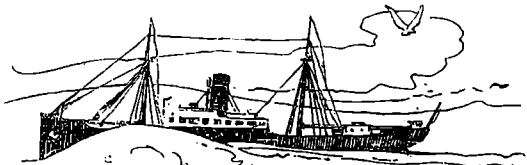
**BELL'S
ASBESTOS**

ENEFORHANDLING OG LAGER



M. B. COHN
TOLBODV. 22. TELEFON · 1403
KØBENHAVN K. TELEGRAM-ADR.: AMIANTE
GRUNDLAÐT 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

FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN
#11
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

K I E L - K A N A L

(KAISER WILHELM-KANAL)

★

Zerssen & Co.

RENSBURG
HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere
LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFØRNØDENHEDER

★

TELEGRAM-ADRESSE:
»Zerssen«

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

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

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

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

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 89, 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 SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5490 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST**W. E. CALVERT**

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet *BOTNIA*, AktieselskabTelegr. Adresse:
"DAMOTIA"

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

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Kunstig Træk- og Oliefyrringsanlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger · Inkasso

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

"Alpha" Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 TaktA/S Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

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

Aalborg

Owners' & Captains' Code

Bør findes paa enhver
Reders Skrivebord og i
enhver Skibsførers Kahyt.
Pris £ 0.13.0 portofri
Udgiver ·Nautisk Forlag A/S
29, A, Amaliegade, København

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 10

FREDAG 4. MARTS 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

ØSTASIATISK KOMPAGNI'S AARSBERETNING

Sidste Uge bragte vi den knappe Meddelelse, at Det Østasiatiske Kompagni's Bestyrelse foreslog en Dividende af ti Procent for Regnskabsaaret 1926.

Nu foreligger Selskabets trykte Aarsberetning, der baade former sig som en summarisk Oversigt over Kompagniets Virksomhed i de forløbne 30 Aar og som Betragtninger over Erhvervsvilkaarene og Driftsresultatet for 1926.

Oversigten er i høj Grad summarisk. Den fylder kun faa Sider. Og dog er her Materiale til bindstærke Værker, for der fortælles om en Virksomhed, der ikke alene er et stort Stykke Danmark, men et stort Stykke *nyt* Danmark, en enestaaende Udbygelse af vort gamle Land, hvortil Historien intet Sidestykke ejer.

Tal er tørre, paastaas der. Maaske for de fantasi-fattige. Og alligevel synes man, at selv den kummerligste Aand maa fornemme Storheden, Eventyret, Kæmpeindsatsen i de lange Arbejdsdages støtte Slid og de vaagne Nætters skabende Tanker i de »tørre« Tal, som taarner sig op i dette beskedne Hefte. Der er et Tal, som særlig interesserer os: Kr. 214,836,000 — To Hundrede Fjorten Millioner Otte Hundrede Seks-og-Tredive Tusind Kroner til Nyanskaffelser af Skibe, Fornyerelser og Reparationer, hvoraf her i Landet Kr. 141,868,000. Hvilken Sum af Arbejde for danske Hænder, hvilken Sum af Livslykke for danske Hjerter, ja, hvad har disse Millioner ikke betydet i den danske Samfundshusholdning, i de Tusinder danske Hjem. Det næste Tal, som appellerer til Indbildningskraften ligger indkapslet i følgende Sætning af episk Knaphed: »Kompagniets Industriforetagender paa dansk Omraade er fornemlig oprettet og udvidet for Verdensseksport, og fra Danmark har Kompagniet ialt eksporteret Industrifrembringelser til en Værdi af ca. Kr. 459,467,000.« Ikke et overflødigt Ord, en mager og mandig Sætning. Men hvad ligger der ikke gemt i den? Selve Eventyrets Skatte bringes hjem til det gamle Land i Betaling for godt dansk Arbejde, vel sagtens for Hovedmassens Vedkommende det eneste danske ved denne Eksport. For her er det geniale ved Kompagniets industrielle Virksomheder — Kompagniets Skibe slæber Raastofferne hjem til vort raastof-fattige Land, forarbejder dem her i tip-top moderne industrielle Datterselskaber og eksporterer de færdige Produkter og sælger en stor Del af dem i de Lande, hvor de paagældende Raaprodukter kom fra. Dansk Arbejde i den bedste Forstand af disse sørgeligt misbrugte to Ord. Og dansk Arbejde i det aabne internationale Marked og uden klynkende Krav om varefordyrende Beskyttelse mod udenlandsk Konkurrence.

Lad os gaa videre i Beretningen. Den behøver forøvrigt ikke nogen sideløbende Kommentar eller en Skribents Pegefinger til at henlede Opmærksomheden paa denne Rigdom af Kendsgærninger og svimlende Tal. Vi lader Beretningen tale:

»Kompagniets samlede Verdensomsætning har be-

løbet sig til ca. Kr. 5,994,546,000, og Omsætningen gennem danske Banker til ca. Kr. 2,152,127,000.

Ved Erhverv udefra har Kompagniet tilført Danmark ca. Kr. 719,900,000, og for de oversøiske Omraader, hvor Kompagniet er etableret, har det medført tilsvarende Fordele.

Kulstrejkens skæbnesvangre Indflydelse.

Gennem Tiderne er der vedblivende foregaaet Forandringer i Formerne for Verdensomsætningen, og navnlig i de senere Aar har der fundet betydningsfulde Forskydninger Sted. Før Verdenskrigen forsynede Europas Lande i Forhold til Vilkaar og Tilpasningsevne en Del af den øvrige Verden med mangeartede Frembringelser, men under Krigen, da Europa var mindre leveringsdygtig, lærte Aftagerne til Dels at tilfredsstille deres eget Behov og har i nogen Grad udviklet sig til at være Europas Konkurrenter. *Det Tryk, som i 1926 har hvilet paa Erhvervslivet, kan udover disse Aarsager ogsaa tilskrives de Forskydninger i Verdenskapitalen, som har fundet Sted som Følge af Krigen, og som i Forbindelse særlig med den engelske Kulstrejke har forringet Europas Købe- og Omsætningsevne.*

Danmark og det danske Erhvervsliv har paa forskelligartet Maade været paavirket af disse Forskydninger, men Danmark har ikke destomindre særlige Betingelser for at kunne deltage i de kommende Tiders Erhvervsudvikling.

Selv om det Østasiatiske Kompagni ved sin Mangesidighed og gennem sin Vekselvirkning har specielle Erhvervsbetingelser, er det dog underkastet de til enhver Tid herskende Konjunkturer paa Verdensmarkedet.

Medens Kompagniets Ruteskibe saaledes i 1925 fuldførte 42½ Rundrejse og indsejlede Kr. 31,214,423.68 i Fragt- og Passagerpenge, har Skibene i 1926 fuldført 50 Rundrejser og indsejlet Kr. 27, 837,912, hvorimod Driftsudgifterne i 1925 har været Kr. 25,368,189.01 og i 1926 Kr. 23,469,319.18, saaledes at Nettofortjenesten i 1926 har været Kr. 1,477,641.85 mindre end i 1925.

Kompagniets samlede Vareomsætning beløb sig i 1925 til ca. 930,000 Tons og i 1926 til ca. 680,000 Tons, og Avancen paa Handelen, som i 1925 var Kr. 2,755,673.62 var i 1926 Kr. 1,829,024.40.

Udbytte i fremmede Selskaber var i 1925 Kr. 3,556,705.55 og i 1926 Kr. 3,500,083.67, og Avancen ved Filialerne og Agenturerne i 1925 Kr. 5,326,133.16 og i 1926 Kr. 4,790,187.37. Driftsresultatet for 1926 inklusive Overførslen fra forrige Aar beløber sig saaledes til Kr. 19,703,457.63 eller Kr. 3,308,184.03 mindre end i 1925.

Desuden har Tilbageførelsen af Kronen i Guldparitet indvirket ugunstigt paa Driften i Almindelighed og dertil medført forskellige Værdiforringelser til et Beløb af Kr. 2,945,521.47. Til Dækning heraf foreslaar Bestyrelsen at anvende 2 Millioner Kroner af Dispositionsfondet og Kr. 945,521.47 af Aarets Driftsoverskud, og efter Afholdelse af de ordinære Afskrivnin-

ger og statutmæssige Tantiømer at udbetale et Udbytte af 10 pCt. for 1926 og overføre Kr. 4,324,473.54 i ny Regning.»

Og i en eneste Sætning opsummerer Beretningen hele den internationale Skibsfarts Tragedie:

»Medens Verdenstonnagen i de sidste Aar har været tiltagende, har navnlig i 1926 Verdensomsætningen været aftagende, hvilket har bidraget til lavere Fragtrater, hvorimod Driftsudgifterne har været næsten uforandrede.«

BILLIG TONNAGE ER DYR.

I det fortræffelige russiske økonomiske Tidsskrift *Økonomitchekaja Shisn* fremkom den 3. Februar en meget interessant Artikel, som vor Generalkonsul i Leningrad henleder Opmærksomheden paa. Vi gengiver den i Oversættelse, og Kommentarer er ganske overflødige:

Efter Rigsforsikringens Angivelse hidrører de i det sidste Aar hyppigt forefaldne Havarier af Skibe med Import- og Eksportvarer til og fra Unionen fra en misforstaaet Opfattelse af Økonomi, som giver sig Udslag i Bestræbelser for at skaffe billigst mulig Tonnage uden Hensyn til dens Kvalitet. — Saaledes har Eksportchleb fra Sortehavshavnene for en stor Del benyttet græsk Tonnage, som længe har været kendt for sin daarlige Tilstand.

Af Eksportchlebs Tab paa 2,150,000 Guldrubler i 1925/26 grundet paa Havarier er 80 pCt. opstaaet ved Anvendelse af græsk Tonnage. Ved den græske Dampers »Andreas«s Undergang foraarsagedes et Tab paa £80,000.— Branden i den græske Dampers »Doris« ladet med Naftaprodukter medførte et Tab paa 550,000 Rubler. — Foruden Tab ved græsk Tonnage har Tab fornylig fundet Sted ved Befragtning af en tysk Dampers tilhørende et Rederi af daarligt Navn. Tabet beløb sig til en Million Rubler, da Skibet var ladet med Maskiner bestemt for »Volchofstroj«.

Artiklen ender med en Paamindelse til Befragterne om, at en Besparelse ved Befragtning kan paaføre Staten store Tab.

KONSULATSAFGIFTER.

Under en eller anden Form stipuleres det almindeligvis i Certepartier, at Betalingen af Konsulatsafgifter paahviler Skibet, hvilket ogsaa er i Overensstemmelse med de almindeligt akcepterede Principer, for saa vidt Konsulatsafgifterne virkelig bør falde paa Skibet.

Disse Afgifter er ikke væsentligt forskellige fra andre Poster i et Skibs Udgiftsregnskab, og de burde derfor fastsættes paa samme Basis, nemlig som en rimelig Betaling for ydede Tjenester, og vi kan i dette Tilfælde tilføje *nødvendige* Tjenester.

Ethvert Land har Ret til at afgøre, hvilke Papirer eller Dokumenter et Skib skal fremlægge, naar det anløber dets Havne. Det første Krav er, at Skibets Identitet bevises, dernæst at det er beskæftiget i lovlig Handel og virkelig har de Varer om Bord, der er beskrevet i Konnossementet og Manifestet. En tredje Ting er, at Skibet ikke kommer fra en Havn, hvor der forekommer Sygdomme af en farlig, smitsom Natur, skønt det bør huskes, at et Sundhedspas ikke længere er nødvendigt, som det var det i tidligere Tid, da der ikke var nogen Telegraf til at sprede Nyhederne, og Midlerne til Bekæmpelse af Epidemier ikke var saa udviklede som nu. Det er for Eks. vanskeligt at forstaa, hvorfor et Sundhedspas skulde være nødvendigt fra en britisk Havn, naar Skibet skal til Portugal, naar det ikke kræves i modsat Fald.

Fordelene ved at faa Skibets Papirer viserede eller stemplede af Konsulatet i Afsejlingshavnen er ret aabenbare. Et Lands fiskale Forhold kan være af en saadan Natur, at Importørerne er interesserede i at

undgaa Toldbestemmelserne eller saaledes, at Smugleri bliver en indbringende Forretning, for ikke at tale om de Vanskeligheder, der opstaaer i Tilfælde af Krig. Konsulatets Intervention skulde i det Hele taget spare Tid og Besvær for Havnemyndighederne i Ankomsthavnen saa vel som for Skibet ved Indklareringen.

Hvis de konsulære Krav derfor holdtes strængt indenfor det Nyttiges Grænser, og Afgifterne holdes i en rimelig Højde, vilde alt være godt. Men desværre fortæller den praktiske Erfaring en helt anden Historie.

Et Skib anløb Capetown paa Vej fra Delagoa Bay til Argentina, kun for at indtage Bunkers. Skønt Skibets Dokumenter var ubrudte, skulde de forelægges det argentinske Konsulat, hvis man vilde undgaa en stor Mulkt ved Ankomsten til dette Land, og følgende Afgifter maatte betales:—

Patent Sanitary	£ 0.16.0
Certificate Sanitario	» 0.12.0
Crew list	» 0.16.0
Duplicate	» 0. 8.0
Manifest of cargo	» 16. 7.0
Certificate of origin	» 0. 8.0
Duplicate	» 0. 4.0
Overtime and paper	» 3. 6.0

Ialt £ 22.17.0

Mægleren meddelte, at der skulde udfyldes en stor Mængde forskellige Formulas, hvilket tog hele Dagen, og endda saaledes, at en Del af Arbejdet maatte udføres efter Kontortiden, hvorfor de £3.6.0 maatte betales. Af særlig Interesse maa Posten Manifest paa £16.7.0 siges at være, i Betragtning af at der overhovedet ikke blev indtaget eller losset Varer.

Et andet Skib (515 N.R.T.) anløb Gibraltar paa Vej fra Valencia til Pomerao og tog henvend 30 Tons Bunkers i Gibraltar. Afgifterne til det portugisiske Konsulat androg £5.12.0, medens Skibets øvrige Udgifter i Havnen ialt beløb sig til £7.0.0. I Cardiff maatte et Skib, der lastede 2,749 Tons Kul til St. Vincent, betale det portugisiske Konsulat £26.8.2 i Afgifter, eller næsten 2½ d pr. Ton Last og omtrent 5 d pr. N.R.T.

Foruden at Afgifterne saaledes er meget høje, kræves det ofte, at Kaptajnen eller en Repræsentant for denne personligt skal overbringe Papirerne, hvilket betyder, at der maa foretages en Rejse til det nærmeste Konsulat, saafremt der ikke findes noget saadant i den Havn, hvor Skibet ligger. Kaptajnen paa et Skib, der lastede Kul i Nordenham til portugisisk Havn, maatte saaledes rejse til Bremen for at faa Skibets Papirer stemplede, da det var klart til at afgaa. Der spildtes 24 Timer, og de samlede Udgifter, der løb paa, anslaaes til £50.18.10. deri indbefattet Konsulatsafgifterne.

Saadanne Tilfælde har intet at gøre med rimelige Principper, og som en Protest mod, at Konsulatsafgifterne gøres til en Hindring for hurtig Ekspedition og til et Paaskud for indirekte Beskatning af Skibsfarten, bør Rederne i deres Certepartier kræve, at Konsulatsafgifter skal betales af Befragterne.

LOV OM UDENLANDSKE SØMÆND

Den 3. Februar forelagdes i det amerikanske Senat et Forslag til Lov om udenlandske Sømænd. En Gennemgang af Forslagets Bestemmelser synes at vise, at Inspektions-Galskaben ved dette bedrøvelige Forsøg paa Lovgivning har sat en ny Rekord. Efter Lovforslaget skal enhver Udlænding ansat om Bord paa et hvilket som helst Skib, der ankommer til de Forenede Stater fra en hvilken som helst Havn udenfor disse, undersøges af en Immigrations-Inspektør, der skal afgøre, hvorvidt han er eller ikke er en

UDDANNELSEN I SKOLESKIBE OG I ALMINDELIGE SEJLSKIBE

Fra nedennævnte Skibsførere og Styrmand har vi modtaget følgende Indlæg angaaende Uddannelsen af de unge Sømænd: —

Da vi har bragt i Erfaring, at et saakaldt nyoprettet Søfartsraad vil fremkomme med Forslag til Forandring af Loven om danske Søfolks Fartstid tilsøs for at opnaa Bevis som Styrmand og Skibsfører, anmoder vi Dem om Plads i Deres æ/ Blad for nogle Sømandsbemærkninger i den Anledning. Tillad os først at spørge: Hvem repræsenterer nævnte Raad, og hvad er dets Opgave?

Efter vor Formening skal et saadant Raad bestaa af Repræsentanter for Institutioner og Mænd, der staa Søfarten nær, og som har Indsigt deri, og som skal fremkomme med Forslag og være til Vejledning for Lovgivningsmagten vedrørende de Sager, der angaar dansk Søfart, men efter Forslaget til nævnte Lov, som alt har været foreslaaet, da maa sikkert alle søfartskyndige Folk ønske sig fritaget for dette Raads Vejledning og ønske, at det maa afgaa ved en blid og rolig Død.

Der kan være Grund til at fremdrage samtlige Forslag til nævnte Lov, men der er særlig et Forslag, som vi vil fremdrage og udtale vor sømandskyndige Mening om. Det Forslag, der foreslaar, at Sejlads med anerkendt Sejlskoleskib tæller dobbelt mod Sejlads i alle andre Sejlskibe.

Det havde været ønskeligt, om det højterede Raad havde motiveret sin Opfattelse af Berettigelsen til at give en Lov en saa usædvanlig Ordlyd, men da vi ikke har set en saadan Redegørelse, saa kan vi ikke tage den op til kritisk Bedømmelse ud fra vort Sømandsstandpunkt, men maa nøjes med at udtale vor Mening om Berettigelsen dertil og Følgerne deraf. Mon nogen praktisk uddannet Sømand udenfor de Skoleskibuddannedes lille Kreds vil være Tilhænger af dette Forslag. Vi har endda den Opfat-

telse, at der er en Del af dem, der vil være i Besiddelse af saa megen sund Fornuft og ærlig Bedømmelseevne af deres egen og andres Kvalifikationer som praktisk uddannede Søfolk, at de ogsaa vil være Modstandere deraf.

Vi vil gerne tilføje, at det jo er rent praktisk Sømandskab og Disciplin, der er Tale om at bibringe de unge Søfolk og give Attest for, og ikke en Smule teoretisk Lærdom, som vi skal indrømme, der er mere Tid til at bibringe de Unge om Bord i Skoleskibene end i andre Sejlskibe, da vi i disse maa anvende Tiden til det rent praktiske Sømandsarbejde, men vi er overbevist om, at de hos os uddannede Søfolk vil erhverve sig denne Teori paa Navigationsskolerne, naar de kommer der som Elever.

Mon ikke alle søkyndige Mænd vil indrømme, at sund Logik taler for, at der, hvor der er et Faatal af Folk til at gøre et Arbejde, der maa Kræfter og Vilje lægges i til fuld Ydeevne fremfor paa de Steder, hvor der er Overflod paa Mænd, og Disciplinen maa vel hævdes i tilsvarende Grad fra Ledelsens Side, naar de ønsker Arbejdet udført forsvarligt. Maa vi i den Anledning tilføje, at om Bord i de Skibe, hvor vi for Tiden fører Kommandoen, det ene circa 2,000 Tons DW., det andet 500 Tons DW., er der en Besætning paa henholdsvis 15 og 8 Mand fra Fører til Dreng, og at alt forefaldende Arbejde, Sejlsyning og Rigarbejde, udføres af Skibenes Besætning, og at vore Skibe aldrig kommer til hjemlig Havn for at faa Oppudsning ved derværende Værft, og dog ligner Skibene ikke Vrag og gør ikke Flaget Skam. Om Bord i »København« er der 65 Mands Besætning, paa »Viking« har aldrig været under 36 Mand, og har det været ude som Skoleskib circa 50 Mand, og paa Skoleskibet »Georg Stage« er der 80 Mænd og Dreng, og alle disse Skibe kommer til et Værft og faar en extra Oppudsning efter hver Rejse.

Hvad mener det ærede Raad om den praktiske Sømandsuddannelse paa de danske Skonnerter, der befærer

(Fortsættes næste Side).

(Fortsat fra Side 156).

- 1) bona fide Sømand,
- 2) om det er ønskeligt at give ham Adgang til U.S.A.
- 3) om han lider af Sygdomme eller Mangler, specificerede i Kapitel 35 i Immigrationsloven af 1917.

Hvis Inspektøren kommer til det Resultat, at en Sømand om Bord paa et ikke amerikansk Skib ikke er Sømand, skal Sømanden, der ikke er Sømand, betragtes som Immigrant og straks fjernes fra Skibet til en Immigrations-Station og transporteres paa Bekostning af det Skib, der har bragt ham til U.S.A., og Skibet vil ikke kunne blive klareret, før disse Udgifter er betalt eller der er stillet tilfredsstillende Garanti for Betalingen. Skibet kan appellere Inspektørens Kendelse til Arbejdsministeriet, men Erfaringen har lært europæiske Redere, at dette praktisk talt aldrig gaar mod sine Inspektørers Afgørelser, og en Appel betyder i saa Fald kun yderligere Ophold og Udgift. Skulde Inspektøren komme til det Resultat, at den udenlandske Sømand hører til en Nation eller Race, som man ikke ønsker at give Adgang til de Forenede Stater som Immigrant, og dette er selvfølgelig langt lettere for ham end at afgøre, hvorvidt han er bona fide Sømand eller ej, vil den udenlandske Sømand eller Sømænd, det drejer sig om, blive udelukkede fra Adgang eller temporær Landgang og vil blive sendt enten til en Udskebningshavn eller tilbage til Vedkommendes Fædreland som Passager paa et andet Skib, end det, der bragte ham, men paa Bekostning af det Skib, der bragte ham, og dette Skib vil ikke kunne blive klareret, før disse Udgifter er betalt eller tilfredsstillende Garanti er givet for Betalingen. Det er ejendommeligt, at saafremt en udenlandsk Sømand af sidstnævnte Kategori ankommer til en Havn i de Forenede Stater om Bord i et Skib hørende til hans egen Nationalitet, rammes han ikke af dette mærkværdige Stykke amerikansk Lovgivning (naa, det er jo ikke Lov endnu, og forhaabentlig bliver det aldrig Lov).

Forslaget indeholder en anden Paragraf — Ka-

pitel 6 —, der ikke kan undgaa at vække Misstemning hos de fleste europæiske Redere, der driver Fart paa U.S.A. Ifølge denne Paragraf skal alle Skibe, der anløber amerikanske Havne og er beemandet med Folk Flertallet af hvilke, fraregnet Officererne, er blevet forhyret i fremmede Havne, naar de afgaar fra Havne i de Forenede Stater, medføre en Besætning i det mindste lige saa stor, og opfylder et Skib ikke denne Bestemmelse, vil det ikke kunne blive klareret. Dette betyder altsaa, at saafremt en amerikansk Immigrations-Inspektør kommer om Bord paa et Skib og tager en eller flere af Besætningen med sig, fordi han ikke anser dem for bona fide Sømænd, eller han finder det ikke ønskeligt at give dem Adgang til »Guds eget Land«, maa Skibet forhyre andre Folk i Stedet for dem, foruden at det maa betale for deres Hjemrejse med et andet Skib. Dette er oplagt Discrimination overfor europæisk Skibsfart. Forslaget indeholder nemlig en Undtagelse gaaende ud paa, at saafremt Grunden til, at Skibet mangler disse Folk, er, at de er døde eller ligger paa Hospitalet, behøver Skibet ikke at supplere sin Besætning. Vi haaber, at de internationale Skibsfarts-Organisationer allerede har sat sig i Bevægelse for at forhindre, at saadanne Bestemmelser bliver Lov.

Forslaget er blevet vedtaget af Senatet med nogle faa Ændringer. Det blev forelagt af Senator King efter Anmodning af Mr. Furuseth, Formanden for den internationale Sømands Union, og enhver Senator, der havde modsat sig Forslaget, kunde have forhindret dets skandaløst hurtige Vedtagelse. For Furuseth er Bestemmelsen om den fuldtallige Besætning Hovedsagen; denne Bestemmelse har han arbejdet for i adskillige Aar, men Kongressen har hidtil forkastet alle Forslag indeholdende noget saadant, og man maa ønske, at den vil gøre det igen.

Atel G. Falk.

Nordsøen Sommer og Vinter med 5—6 Mands Besætning, og hvad siger det om dem, der uddannes paa de smaa danske Skonnerter paa 150 Tons DW., der krydser Nord-Atlanten Midtvinters til og fra New-Foundland. Synes Raadet, at disse Søfolk fortjener at faa Stempel som anden Klasses Søfolk af den Nation, hvis Flag Skibene fører, fremfor dem, der slaar Tiden ihjel om Bord i et Skoleskib. Og mon de danske Drengene, der har indsuget Saltvandsduften med Modernælken, og som har færdes i Baad og paa Skib fra de kravlede paa fire, ikke møder med samme Forudsætninger for at blive lige saa praktiske og dygtige Sømænd som de Drengene, der kommer fra en Storby eller ude fra den jyske Hede og har gjort en Sommers Lystsejlsads med »Georg Stage«.

Er det de Mænd, der fører Skoleskibene, der sidder inde med andre Forudsætninger for at kunne uddanne Søfolk fremfor den øvrige danske Navigatorstand, saaledes at der for udenforstaaende bliver et Elitekorps og en Pariakaste indenfor den danske Sømandsstand. Vil det ærede Raad ikke fremkomme med nogle Oplysninger overfor Offentligheden om Grunden til sit Forslag, for da vil det være en let Sag for den danske Sømandsstand at faa dem modbeviste og forhaabentlig faa kvalt Forslaget i Fødselen.

De Drengene og unge Mennesker, der ikke kan komme i Skoleskibene, og som derfor maa erhverve sig deres Sejlskibstid paa anden Maade, faar, hvis denne Lov bliver virkelig, paatrykt et Stempel som anden Klasses Sømænd. Derfor, ærede Standsfæller indenfor den danske Sømandsstand, som vi er overbeviste om føler og tænker det samme som vi, lad ikke denne Haan imod os og de Søfolk, vi uddanner, gaa stilltende hen over vore Hoveder, saa denne Lov skal blive vedtaget, uden at der høres en harmdirrende Protest fra hele Sømandsstanden. Lad os ikke nøjes med at knytte Hænderne i Lommen, men fremkomme med alle de vægtige Grunde, som vi har paa Haanden for at overbevise rette Vedkommende om, at der

ved Lovens Vedtagelse tilføjes Hovedparten af den danske Sømandsstand en Fornærmelse og en Plet paa deres Sømandsære.

Chr. Aaberg,

Fører, Bark »Suzanne«.

E. Geo. Oszadlitz, N. P. Nielsen, H. Nielsen,
Fører, 3/m Sk. »Ellen. Styrmand. 1ste Styrmand,
Bark »Suzanne« af Marstal.

— — —
For det Tilfældes Skyld, at lignende Betragtninger skulde gøre sig gældende mellem andre Sejlskibsfolk, hvad vi forøvrigt har Vanskelighed ved at tro, har vi ofret Plads paa Skibsfører Aaberg's lange Indlæg. Hr. Aaberg og hans Medunderskrivere synes i deres Opskræmthed at have glemt, at i Søfartsraadet sidder Repræsentanter for Dansk Sejlskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, Skibsførernes Forening, Skipperforeningen, Selskabet for Søfartens Fremme samt Dansk Dampskibsrederiforening. Saa der bliver næppe Anledning for nogen Sejlskibsfører til at føle nogen Haan tilføjet fra Søfartsraadets Side. Hele Hr. Aaberg's Indlæg er forøvrigt baseret paa et *fortroligt* Forslag til Regeringen, altsaa et Forslag, om hvis Detaljer Hr. Aaberg er og maa være lige saa uvidende som vi. Til hans og hans Medunderskriveres Beroligelse kan vi imidlertid fra bedste Kilde oplyse, at det *fortrolige* Forslag netop *ikke* indeholder noget om, at Skoleskibuddannelsen skal tælle dobbelt.

Red.

SØRØVERIET I KINESISKE FARVANDE

Fra Hongkong er der indløbet følgende Meddelelse om et Sørøveri forøvet mod Damperen »Seang See« af Rangoon:

Den 27de Januar gik et Antal kinesiske Sørøvere, der var ombord som Passagerer, pludselig til Angreb mod Besætningen og Passagererne, drev dem med Revolver ind i Salonen og gik derefter i Gang med at plyndre Skibet for Værdisager, Vaaben og Ammunition. Derefter tvang de Kaptajnen til at sejle Damperen til Bias Bay, Sørøvernes kendte Tilflugtssted, hvortil man ankom den 31te. Fem kinesiske Passagerer bortførtes som Gidsler; Byttets Værdi var ca. 40,000 Dollars.

Den engelske Almenhed har ikke reageret som for nogen Tid siden ved Overfaldet paa »Sunning«. »Seang See's Hjemsted er ganske vist britisk Protektorat, men de bortførte Passagerer var Kinesere, og Pengene var kinesisk Ejendom; Sagen bør imidlertid ses fra en anden Side, idet Sørøverne ikke tager Hensyn til Skibenes eller Besætningernes Nationalitet, og Tilfældet er et Bevis paa den Usikkerhed, som raa-

der i hine Farvande, og som skulde tilhøre længst svundne Tider.

Paa denne Maade kan det ikke blive ved at gaa; de senere Aars Begivenheder peger paa en voksende Usikkerhed, der bør sættes en Stopper for. Tilfældet er internationalt og vedrører alle Nationer, som har Skibe i det fjerne Østen.

I Anledning af dette sidste Røveri gør G. H. & S. T. sig til Talsmand for Etableringen af en international Patrouille mod Sørøveriet i de kinesiske Farvande og spørger, om ikke dette var en Opgave for Nationernes Forbund, en Opgave, som ligger nærmere for end et frugtesløst Arbejde paa at starte et internationalt Skibsmaalings- og Farvandsafmærkningssystem, hvilke Spørgsmaal Forbundet uopfordret har optaget paa sit Program. Om ikke for andet, skriver Bladet, var det interessant at se, hvor lang Tid det vil tage Folkeforbundet at etablere en international Orlogspatrouille i de kinesiske Farvande for at holde Sørøverne nede.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stranding

Estisk Damper »Vendlus« sendte Onsdag Morgen fra sin Radio-Station det internationale Nødsignal S. O. S. og tilføjede at den var strandet paa Jyllands Vestkyst ved Hirtshals, og maatte have øjeblikkelig Hjælp. Alle Skibe i mange Miles Omkreds opfangede Signalerne. Et stort Apparat kom i Virksomhed. Redningsstationernes Mandskab paa Vestkysten ilede til Stranden og en Svizzerdamper satte Kurs mod det strandede Skib.

Der fandtes imidlertid intet strandet Skib paa hele den jyske Vestkyst, og man troede derfor, at der var sket en frygtelig Ulykke.

Opklaringen paa Strandingsaffæren kom imidlertid fra Sverige.

Fiskere fra en lille Ø, der hedder Käringö, som ligger noget Nord for det kendte Badested Marstrand, opdagede, at en Damper var strandet paa Kysten, og de gik ud med deres Baad for at tilbyde Hjælp.

Kaptajnen paa »Vendlus« oplyste, at han ventede Svizzerdamperen »Garm«, der kom fra Frederikshavn, og at han havde faaet Radiomelding. Ja, sagde Fiskerne, men

den kommer ikke her, for det er jo svensk Kyst og saa sender Svitzer en svensk Bjærgningsbaad.

Nej, mit Skib staar paa Jyllands Vestkyst, protesterede Kaptajnen, og først senere gik det op for den uheldige Sømmand, at han havde sejlet hurtigere, end hans Bestik viste. Redningsbaaden »Justus Waller« gik ud til Skibet, og det lykkedes den at redde hele Besætningen, 22 Mand, der førtes ind til Käringöen. Skibet blev snart fyldt af Vand og sank straks efter.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

2. Marts 1927.

London	18,21	Madrid	63,25
New York	375,75	Amsterdam	150,60
Berlin	89,05	Stockholm	100,35
Paris	14,90	Oslo	97,50
Antwerpen	52,40*)	Helsingfors	9,48
Zürich	72,40	Prag	11,14
Rom	16,60	Wien	53,10

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fres.

GODE TIDER FOR TANKBAADE

I den senere Tid er der indgaaet betydelige Ordre paa Tankskibe til de skandinaviske og andre Værfter, hvilket skyldes, at der allerede i nogle Aar har været nogen Mangel paa Tonnage til Olietransporten, og efter at det har vist sig, at man paa Forhaand kunde slutte store Tankskibe flere Aar frem i Tiden, er Ordrene paa nye Baade rigtig begyndt at tage Fart.

Ved Aarsskiftet var der i Storbritannien og paa Kontinentet ialt 57 Tankbaade med en samlet Tonnage af 371,500 Bruttotons under Bygning. Siden da er Ordrene paa nye Baade indløbet i betydeligt Antal, og det synes, som om man nu ønsker Baadene større end tidligere. Det vides ikke med Sikkerhed, hvor mange Baade paa 13,000 Tons eller der omkring, beregnede til Olietransport, der i Øjeblikket er under Bygning, da der ikke før efter Afslutningen af Aarets første Kvartal vil foreligge nogen Statistik herom, men Antallet af modtagne Ordre er ret betydeligt.

Da Tankbaadstonnagen som Følge af de mange indgaaede Bestillinger jo vil stige stærkt, ligger det nær at spaa, at der snart vil blive Overflod af denne specielle Type af Baade, som, hvis der skulde indtræde en Slaphedsperiode paa Oliemarkedet, maatte lægges op, da de ikke kan anvendes i anden Fart. Herimod taler dog den Omstændighed, at Anvendelsen af Oliemotorer i Skibe er i stadig og stærk Stigning, hvilket vil medføre en forøget Efterspørgsel efter Tanktonnage. Hertil kommer yderligere, at en stor Del af den eksisterende Tankbaadstonnage er saa gammel og umoderne, at den er dømt til Ophugning. De gamle Tankdampere med forholdsvis ringe Lasteevne kan slet ikke konkurrere med de store, moderne Motor-Tankbaade og maa nødvendigvis erstattes med Baade af moderne Type. Alt taget i Betragtning synes der saaledes at være Sandsynlighed for, at de store og moderne Tankbaade i hvert Fald i de første Aar vil vise sig at være et godt Aktiv.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 1. Marts 1927.

Naar lige undtages Nord-Østersøen og det vestlige Middelhav er de vigtigste Fragtmarkeder fortsat faste og tildels meget godt repræsenterede, uden dog at opvise Sensationer i nogen Retning. — La Plata er stadig Hovedaftageren og har nu i lange Tider været Skibsfartens Støtte. La Plata har saa lidt været »the black sheep«, paa hvilket Formuer er tabt, men ligesom Forbryderen ofte findes kredsende om Gerningsstedet, saaledes vender Tonnagen tilbage til La Plata, og denne Gang, ialfald hidtil, er det gaaet godt. Daarligt Vejr og Ophobning af Tonnage i nogle af de vigtigste Udskibningshavne hemmer Markedets normale Udvikling fra Tid til anden, men netop i disse Pauser gælder det om at holde sammen. En eneste forhastet Afslutning for at redde sit eget Skind kan gøre kolossal Skade. Sammenhold, tiltrods for en bitter Konkurrence er La Plata Købmændenes Styrke, og andre Stænder, ikke mindst Rederne, har her meget at lære. Fra Vestkysten af Nordamerika og Østen er der rigtig god Efterspørgsel for prompt og senere Lastning, og et stigende Tonnagebehov skal nødvendigvis give bedre Fragter, men Afslutninger fra disse Hovedmarkeder har Vanskelighed ved at komme rigtig i Gang. Der er jo ikke Tvivl om, at der skal bruges en Masse Tonnage for Korn, Træ, Bomuld, Bønner, Ris osv., det gælder bare om at finde hinanden, og Rederne skal jo helst ogsaa tjene lidt. Sortehavet & Donau har taget adskillige Baade i den senere Tid. Betalingen kan der diskuteres om, men Hovedsagen er alligevel, at der er Gang i Befragtningen. Nu ventes der bare paa, at Nord-Staterne og ikke mindst Montreal snart lægger Beslag paa sin Part, og derved aflaster de andre Markeder.

TRÆLASTMARKEDET

For prompt Lastning er der rimeligt nok ikke stort at vælge imellem, og Befragterne faar billig Tonnage. 500 Stds. Danzig/London er sluttet til 37/6d. 425 Stds. Danzig eller Stettin/Tyne 37/-. Stettin—Calais/Ghent 5—700 Favne Props noterer 36/-. og 750 Stds. Stettin/Dunkirk 27/-.

En ret stor Mængde Befragtninger er igen kommen i Stand pr. f.o.w. og senere, bl. a.: 500 Stdr. Kemi/Grimsby f.o.w. 47/-. 680 Stdr. Råfsö/London Juli 42/6d. 620 Stdr. Trångsund/London f.o.w. 41/6d. 500 Stdr. Trångsund/Sharpness f.o.w. 47/6d. 1160 Stdr. Skellefteå/London Juni 45/3d. 650 Stdr. Piteå/Hull f.o.w. 47/6w. 650 Stdr. Trångsund/Antwerpen f.o.w. 35/6d. 525 Stdr. Hernösand/Aberdeen Maj 42/6d.

5—600 Favne, flere Baade Syd/Mid-Finland-Boness/Grangemouth f.o.w. 39/-. Til Holland udbydes en Mængde Laster af D.B.B., Props og Pulpwood og Pulpwood Calais/Rouen, men Raterne er ikke indbydende.

Canada er en Smule lastere. Miramichi/W.B.E.I. har betalt 70/- for 1000 Stdr., Maj/Juni og Parrborough roads 68/9d. for 1250 Stdr.

Hvidehavet. Befragterne har endnu ikke givet nogen Antydning om Betingelser eller Fragtid.

KUL, KOKS ETC.

Det lidet der gøres sker til meningsløst lave Rater: 1500 Tons Hull/Aalborg 6/6d. 4200 Tons Tyne/Aalborg 5/-. 2800 Tons Tyne/God dansk 5/6d.—5/9d. 2800 Tons Methil/København 5/6d.

Til svenske og norske Havne betales gennemgaaende mere. Koks London/København indikerer 8/—8/6d. for 15—2000 Tonnere, og 9/—9/6d. til Provinshavne for 8—1200 Tonnere. Koks Rotterdam/København 8/3d.—8/6d. for 1—1200 Tonnere. 8/- større Baade. Coasting er uforandret, stille.

MIDDELHAVET ETC.

Markedet skifter fra Dag til Dag, men som Helhed er Tendensen fast. Store Baade er mest »in demand«. Ekspeditionerne i England har været særdeles tilfredstillende paa det sidste, og det er da altid en Opmuntring. Afslutningerne og Noteringerne ligger omkring: Forth—Genoa range 11/—11/3d., Neapel 11/—11/6d., Barcelona 13/6—14/-, Tyne—Civita Vecchia 12/-, Sicilien 11/6d.—12/-, Alexandria 13/, Wales—Øerne 9/—9/6d., Marseille 10/—10/6d., Malta 11/—11/6d., Genoa range 10/6d.—12/-, Barcelona 14/—14/9d., Alexandria 13/—13/6d. Rotterdam slutter som Regel lidt billigere, men Ekspeditionerne er næsten altid ekseptionelt gode.

De hjemgaaende Laster er ikke stort bevendt, og Baade er der nok af.

Sortehavet og Donau har taget en god Del Tonnage, og en fortsat Efterspørgsel fra de Lastepladser maa øve lidt Indflydelse paa det vestlige Middelhav. Sulina og Constanza—4 danske Havne, 4500 Tonner, prompt Lastning er gaaet til 22/- Donau—Kontinentel, Marts/April, 4—5000 Tonner, 18/6d. og 19/-, 21/- U.K. 3000 Tonner, Sortehavet/Kontinentet, Marts, 15/—16/-, U.K. 15/6d.—16/6d. Alexandria/Hull er værd ca. 15/ for prompt, 13/6d.—14/-, Marts/April. Sfax/Rotterdam 9/-, prompt, Tunis/Rotterdam 8/-ult. Marts. Frugt fra Spanien er maaske en Anelse bedre, og Jordnødder fra Vestafrika ligesaa.

ISMELDINGER P R. 2. MARTS 1927

Danmark

Meldt isfri: Roskilde. Nyord.

Sverige

Lilljungfrun og nordligere Stationer lukket. Eggegrund, Gävle og Skutskärhamn usigtbart. Øregrundsgrepan sydl. Del lukket. Mod Furusund Fastis, lukket for Sejlskibe. Sandhamn—Stockholm og Landsort—Stockholm Fastis, lukket for Sejlskibe. Idefjorden Fastis, lukket for Sejlskibe.

Finland

Puppi og østligere Stationer lukket. Hogland ikke meldt. Helsingfors S-Havn svær Fastis, kun med Isbryderhjælp. Sveaborg og Gråskärsbådarn, svær Fastis, lukket. Porkala svær Fastis, kun med Isbryderhjælp. Kallbådan og Baröunds-fjärden svær Fastis, usigtbart. Söen ved Jusarö Pakis, usigtbart. Hangö Havn Fastis, kun med Isbryderhjælp. Ved og længere ude fra Russarö Pakis, usigtbart. Hangö W-Fjord og Gullkronafjärd sydl. Del svær Fastis, kun med Isbryderhjælp. Aabo Havn og Ersten svær Fastis, Rende. Lövsjär og Widskärsfjärden svær Fastis, kun med Isbryderhjælp. Skiftet og Föglö svær Fastis, Rende. Ledsund sammenpakket Is, kun for kraftige Dampere. Mariehamn Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe, Raumo Skærgaard svær Fastis, kun med Isbryderhjælp, Søen udfor og ved Relandersgrund usigtbart. Räfsö og Mäntyluoto indre Havne svær Fastis, kun med Isbryderhjælp, Mäntyluoto Red Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe. Ud for Kallo og Räfsö usigtbart. Wasklot og nordligere Stationer lukket.

Rusland

(28) Fra Leningrad til Ekholm Fastis, derfra til Bengtskär-Surop Isdække med Vaager. Vestligere langs Sydkysten.

Estland

Zerel usigtbart. Filsand ikke meldt. Dagerort sammenpakket Sjapis, kun for kraftige Dampere. Dagö N. ikke meldt. Odensholm og Pakerort usigtbart. Nargö N. ikke meldt. Reval Red svær Fastis, kun med Isbryderhjælp. Kokskär usigtbart. Ekholm, Stensjär, Narva svær Fastis, lukket. Kynö, Verder og Vorms usigtbart.

Letland

Papensee, Libau, Steinort, Vindau isfri. Lysserort, Michaelsturm, Domesnäs og Messaragotsem usigtbart. Riga, Søen usigtbart, Havnen isfri. Haynash ikke meldt.

Tyskland

Pillau, Havnen uhindrende Sjapis, Königsberg Kanal svær Fastis, Rende. Swinemünde, Havn og Haß isfri.

SVENSKE AARSUDBYTTER.

Stockholm Rederiaktiebolag Svea vil for det foreløbne Aar udbetale 4 pCt. til Aktionærene.

Dampskibsselskabet Gotland udbetaler for Aaret 1926 en Dividende af 10 pCt.

Bekendtgørelse.

S/S »MERCUR«

(170 Passagerer) udbydes til Salg med eller uden Ruten paa Mariagerfjord.

Fjorddampbaadsselskabet A/S. Hobro Telf. 413.

(Frøgtmarkedet fortsat.)

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA ETC.

Vestgaaende Laster er »few and far between«, samtidig med at Raterne er meningsløst lave. Wales/Jamaica, sidst betalt med 9/3d., er nu sluttet til 9/-, og Kainit, Cement og Mursten fra kontinentale Lastepladser, China-Clay fra Fowey holdes paa et konstant lavt Niveau. Kul Wales og Tyne til Montreal lader til at komme lidt op, 8/- kan idag faas, maaske 8/3.

Kornbefragtingerne fra Nord-Staterne og Montreal staar i Stampe. Range—Antwerpen/Rotterdam noteres i 17 cents; Montreal—Hamburg 17 cents, Middelhavet 19 cents.

Sukkerlasterne fra San Domingo og Cuba er en Del svagere, efter at mange ballastgaaende Baade er kommet i Markedet. Prompte Baade er endnu værd ca. 25/—26/-; April 22/6d.—23/-. Kul fra Baltimore til Alexandria søges til Doll. 4,00. Vestitalien Doll. 4,00. New York—Sortehavet Landbrugsmaskiner 13 cents pr. cbFt. Fra Gulven er gjort en større Forretning i Pitchpine, Bomuld, Svovl, Fosfat og Oliekager. Pitchpine til Buenos Aires eller Rosario 163/9d. Marts/April; Bomuld Murmansk 13 cents, Svovl 4 New Zealand 36/3d., Melbourne 33/6d., Fosfat Tampa/Stockholm Doll. 5,50; Oliekager danske Havne Doll. 7,50.

Nord-Pacific har bedre Efterspørgsel fra Europa og især Østen. Til U.K./Cont. er opnaaet 40/ for Marts, medens April ikke betinger stort mere end 37/6d.

SYD AMERIKA

Engelske Befragtere har taget mange Baade i den sidste Tid, men fremdeles til utilfredsstillende Rater som 13/9d. til Rio, 14/—14/6d. Lower Plate, og 14/—15/- Rosario. Fra Rotterdam er betalt 14/, og Marts/April/Maj Tonnage søges til samme Rate.

Udgaende fra River Plate er meget fast med livlig Forretning. Marts Baade faar ca. 28/6d. 30/- U.K./Cont., April 27/—28-, Maj 26/—26/6. En 3300 Tønner, 31. Marts Annullering, er sluttet til 33/6d. Basis n. a. San Lorenzo til een Havn Bergen/Stockholm/Danmark range. Juni—Juli og August Tonnage er fremdeles efterspurgt, men Rederne er ikke for ivrige til at slutte »ahead«.

Chile/Alexandria noterer 36/3d., Gulfhavne Doll. 6,25, Staterne Doll. 6,50; Peru/U.K./Cont., 6—7000 Tønner, Sukker, Marts, 19/-.

ØSTEN

Sydaustralien—U.K./Cont./Middelhavet, Marts ca. 47/6d., April 46/3d., Maj 43/9d. Vestaustralien 45/- for Marts, 43/9d. for April. Vladivostok—U.K./Cont. p. p. Marts 35/-, April/Maj 32/6d.—33/9d. Maj/Juni 30/- med 1/3d. mere for skandinaviske Optioner. Birma, Bombay o. s. v. har mange Laster, og betaler nogenlunde Rater, men der gøres ikke meget. Mauritius—U.K., April/Maj 30/. Kul fra Syd-Afrika til Indien etc. er fæstnet en Del, Aden sees sluttet til 15/6d., Bombay 16/-, Colombo 13/3d., Java 14/-.

TIME-CHARTER

For europæisk Regning kommer flere og flere Ordrer i Markedet, men Betalingen er endnu for mager: 4/6d.—4/9d. 4—5000 Tonnere 3—6—9 Maaneder. 4/9d.—5/- 3—3500 Tonnere 3 Maaneder.

I Vestindisk Fart er blandt andet sluttet: 4700 Tønner 6 Maaneder Doll. 1,40. 3000 Tønner 6 Maander Doll. 1,90. 2400 Tønner 1 Rundrejse Doll. 2,30. 2400 Tønner 1 Rundrejse 2,20. 1400 Tønner 1 Rundrejse 2,50.

ENGLANDS BANK — VERDENS BANK

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN.

Som ingen anden Bank i Verden indtager *Bank of England* en dominerende Stilling, og dens Indflydelse kan i Virkeligheden slet ikke maales eller vejes. Den spiller ind i alt og overalt, og naar en Gang Efterkrigstidens Historie skal skrives, vil man gennem den faa en Følelse af at Bank of England har været den maaske stærkeste Kraft i Arbejdet for Sundhed og Forsoning imod Krigsdans og Forlængelse af de fjendtlige Tilstande. En af de kendteste Finansmænd i vor Tid, *Hartley Withers* har for nylig skrevet en større Afhandling om denne Bank, som »man ikke kan beundre nok og som man bør kende noget til, ligemeget i hvilken Branche man er.« Han taler i sin Indledning om den Ængstelse, det vakte i hans Sind, da den store Kulstrike udbrød. Han var dengang paa Fastlandet, og mere end een Gang sagde indflydelsesrige Folk til ham: »Tænk, hvis nu England bukker under; hvad vil Europa da stille op?« Og hver Gang kunde han svare, at England gaar ikke under, for det har *Bank of England*, og saalænge den ledes efter de Principer den nu ledes, vil England kunne hævde sin førende Stilling.

*

Det er selvfølgelig ikke de engelske Bankmænd alene, som har skabt denne i sin Art aldeles enestaaende Institution. De britiske Statsmænd har deres meget store Andel i denne Indflydelse og den engelske Handelsstand har især efter Krigen spillet en meget stor Rolle. Det ene med det andet har bidraget til at Bank of Englands Indsats i de sidste vanskelige Aar har været aldeles uvurderlig. Det londonske Pengemarked blev af Bank of England ledet ind paa Banner, som overraskende hurtigt reddede England ud af Valutafaldets Elendighed, og det er dette gamle Institut, som mere end noget andet i Europa har kunnet række en hjælpende Haand ud imod dem, der havde Brug for at faa den finansielle Stilling noget udbedret.

Bankens administrative System er helt igennem noget for sig, saadan som Banken selv er det. Denne Bank behersker det europæiske Pengemarked — før Krigen hele Verdens — og den ledes alligevel kun af nogle Herrer, som ifølge Statutternes udtrykkelige Bestemmelse ikke maa være Bankmænd. Det er en Anomali, som ofte har forbløffet Europas Finanseksperter og faaet dem til at tvivle. Men Systemet har staaet sin Prøve, som saa meget andet særegent og originalt i England. Banken har gennem de veksellende Tider vist en Tilpasningsevne og en Elasticitet, der har sat den i Stand til at lodse England gennem de farligste Skær.

Vil man bedømme Bank of England helt retfærdigt, maa man ikke glemme den uhyre Betydning som Tilden fra City har. City stoler paa Bank of England, og denne Tillid giver det stolte Pengeinstitut en næ-

sten despotisk Magt. Den kan bl. a. kontrollere det udenlandske Laanemarkeds Maskineri paa en saadan Maade som ingen britisk Regering vil være i Stand til eller vovede at forsøge.

Trods de foregivne konservative Metoder har ingen Bank en saa bevægelig Organisation og ingen kan med større Lethed end den variere sin Politik; ikke mindst Efterkrigstiden er Beviset herpaa. Der handles med en Hurtighed og Smidighed, som er værd at beundre især af Folk fra et Land, hvor man ofte smøler naar man skulde handle. Og den saa meget omtalte engelske Tradition gælder ikke her, naar man mener, at det er en Fordel at negligere den. Man gjorde det f. Eks. efter Krigen, da man mente at have fundet en Chef som var enestaaende dygtig. Saa lod man ham blive siddende paa sin Post, til Trods for, at Reglementet bør, at hans Tjenestetid var omme. Og da Nationaløkonomerne angreb den Politik, som gik ud paa at emitte Laan til Udlandet, fordi det var i Strid med de Principer, paa hvilke London har baseret sin kommercielle Stilling, svarede det i og for sig forbavsede City, at Bank of England havde handlet saa klogt, da den genindførte Guldmøntfoden, at man loyalt burde lade den fuldføre sit Værk. Og omend Banken ikke har lovlig Ret til at hindre nogen i at udbyde udenlandske Obligationer til den britiske Almenhed, respekterer Emissionsfirmaerne altid de Vink som de faar fra Banken.

Det store Maal, som denne Bank i det sidste Tiaar har kæmpet for, er Europas Genopbyggelse. At gengive Europa dets gamle Effektivitet har været det, Banken har haft for Øje, naar den i det sidste Decennium med saa afgjort Held har kæmpet for at tilvejebringe en ensartet Pengepolitik. Her har den anspændt alle sine Kræfter og her er det at den har kunnet gøre det næsten umulige muligt. Uden Amerikas velvillige Bistand var det ikke gaaget. Paa et givet Tidspunkt var det de amerikanske Pengemasser, som helt og holdent betingede den engelske Bankpolitik. Men netop derfor bør man hilse Venskabet mellem Cheferne fra New York Federal Reserve Bank og Bank of England med den største Glæde. Dette personlige Venskab vil engang faa sin Plads i vor Tids økonomiske Historie, fordi det har gjort det muligt for England og Amerika at samarbejde baade let og effektivt henimod de Maal man har sat sig. Den enorme Rigdom og finansielle Magt, som Federal Reserve Bank har til sin Raadighed forenes saaledes paa den lykkeligste Maade med den gamle og fine Tradition, som er i Bank of England. De to supplerer hinanden paa en fortræffelig Maade. Det er et af Lyspunkterne i en Tid, der ellers kan være svær og haard nok.

Lad kun alt true med at styrte samme, Bank of England skal nok bestaa. Til Held for alle.

TRAFIKKEN PAA STOCKHOLM, GÖTEBORG OG MALMØ

Det svenske Handelsministeriums Statistik over den Udenrigske Trafik paa de svenske Havne i 1926 er nylig bleven offentliggjort. I Aarets Løb afgik og ankom ialt 27,367,000 Nettotons mod 26,904,000 Tons i 1925, altsaa en Stigning paa henved 5,4 pCt. I 1913 var det tilsvarende Tal 27,529,000 Tons.

Svenske Skibe har i 1926 forøget deres Andel i Udenrigstrafikken paa Sverige fra 43,9 pCt. til 50,8 pCt. I Aaret før Krigen var Tallet 46 pCt.

Hvad de forskellige Havne angaar, staar Göteborg, i det mindste hvad den udenrigske Skibsfart angaar, øverst med 5,643,000 Nettotons mod 5,399,000 Tons det foregaaende Aar. For Stockholms Vedkommende er den udenrigske Skibsfart gaaget op fra 3,661,000

Tons i 1925 til 3,829,000 Tons i Fjor, medens den, hvad Malmö angaar, er steget fra 4,521,000 Tons til 4,714,000 Tons. Ser man for Malmös Vedkommende bort fra Øresundstrafikken, forøgedes den udenrigske Trafik i Fjor fra 1,998,000 Tons til 2,119,000 Tons. Hvad angaar de tre Havnes Andel i hele Sveriges Skibsfart, har Göteborg i Fjor forøget sin fra 20,1 pCt. pCt. til 20,6 pCt., Stockholm sin fra 13,6 til 14 pCt. og Malmö sin fra 16,7 til 17,2 pCt.

Sammenlignet med 1913 havde Göteborg og Stockholm forøget deres udenrigske Trafik henholdsvis fra 4,329,000 Tons og 3,524,000 Tons, medens den udenrigske Trafik paa Malmö er formindsket fra 5,286,000 Tons.

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 Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier.

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):

Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:

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

Ballast- og Vandafiglter:

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

Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

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

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

Frilager ved Toldboden.

HOBRO

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

Ingen Lodsvang.

Bugsering saavel gennem Fjordindløbet som Fjorden udføres af Havnevesenets M/S »Als« og Isbryder S/S »Hero« stationerede i Hadsund (Telefon 146) til faste og billige Takster. Ballastafgift: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vandforsyning direkte i Skibene, elektrisk Lys paa Havnepladsen, 8 Tons Kran, Bedding og Skibsbyggeri. Statsbane-Havnepor langs Kajerne.

KJØBENHAVN

1 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 Tegllholmen 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-Registertonnagen. 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 Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. 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, landsatte 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 Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 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 besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og 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, Jærnbanc langs Havnen.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Skibsafgift pr. Reg.-Ton indtil: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Kul- eller Oliefyldere, som tage mindst 10 Tons Kul eller 1,5 Ton Olie, 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. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N. R. T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOLBÆK

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

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

Ingen Lodsvang. Lods faas i Spødsbjerg og Holbæk.

Ballastafgift 6 Øre pr. Reg.-Ton.

Vand 1,50 Kr. pr. m³ + Slangeafgift 2 Kr. pr. Leverance.

Losning og Lastning

besørges af Stevedor efter faste Takster.

Jernbanespor overalt ved Bolværkerne. I den ny Trafikhavn tredobbelte Spor. Elektrisk Havnebelysning overalt. Gode Oplagspladser, Kornelevatorer, Pakhuse og Oplag af Bunkerkul.

KORSØR

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

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

Lods og Bugsering.

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

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

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

Losning og Lastning

besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekantor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejse-spil m. m.

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

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: Sejlskibe, ogsaa med Hjælpekrue, Indg. 24 Ø., Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering efter moderate Priser ved Motorbaade. Ballastafgift 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. Losnings- og Lastningsomkostninger efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, flere Træskibsbyggerier og Kølhalepladser, 2 Ophalerbeddinger til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

POSITIONSLISTE PR. 28. FEBRUAR 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. København 24.2.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Dok i Helsingør siden 15.2.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Dok i Kbhvn. siden 16.2.
 s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Kbhvn. 28.2.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Danzig 27.2.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Gibraltar 28.2. p. R. l. Liverpool.
 s.s. *Alexandra*, Ankersø, afg. Sfax 21.2. til Cork.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Ceuta 27.2. til Melilla.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 21.2.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Suez 24.2. til Singapore.
 s.s. *Anneberg*, Korff, ank. Kbhvn. 23.2.
 s.s. *Arabien*, Harder, pass. Panteliera 27.2.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 23.2. til Buenos Aires.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Bergen 27.2.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Philadelphia 26.2. til Baltimore.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Aden 23.2. til Penang.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Kbhvn. 25.2.
 m.s. *Astoria*, Beldring ank. New York 24.2.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Caronte 25.2. til Palermo.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Harburg Elbe 24.2.
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Adelaide 23.2.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, oplagt.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nicolaisen, ank. Hobro 28.2.
 s.s. *Bergenhús*, zum Vohrde, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.

NEXO

Indsejlingen 38 m bred, 5 m dyb. Indløbet til Inderhavnen 12,50 m bredt. Dybde ved Bolværk 5 m. Højden over daglig Vande 1,9 m. Havneafgift pr. Netto Ton 35 Øre, Skibe, der indkommer for Kulforsyning, Proviantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaende.
 Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der lodser uden Vederlag.
 Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.
 Losning og Ladning besørger af Modtageren.
 Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaabning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb m Bolværk til større Skibe. (5,5—7,5 m. Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 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. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

NØRRESUNDBY

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

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

Lods og Bugsering.

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

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

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

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

Losning og Lastning besørger ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

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

s.s. *Birgit*, Bang, ank. Vestafrika 18.2.
 s.s. *Birte*, Christensen, pass. Las Palmas 26.2. p. R. t. Bordeaux.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Sunderland 28.2.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Cartagena 28.2. til Hamburg.
 s.s. *Bolivia*, Prah, ank. Falmouth 27.2.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Barrington 26.2.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 26.2.
 s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Rotterdam 25.2.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Lissabon 21.2. til Kbhvn.
 s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Esbjerg 25.2.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Ayr 24.2.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 25.2.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Lissabon 21.2. til Kbhvn.
 s.s. *Børglum*, Lund, afg. Dieppe 17.2.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Bahia Blanca 24.2. til Santos.
 s.s. *Charkow*, Lund, afg. Valencia 26.2. til Gandia.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. Antwerpen 28.2.
 s.s. *Christiansborg*, Hansen, pass. Ushant 25.2.
 s.s. *Cimbria*, Petersen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Cardiff 19.2. til Dakar.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Helsingør 26.2. til Hamburg.
 s.s. *Cyrl*, Duhn, ank. Trangisvaag 22.2.

D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, afg. Gibraltar 26.2. til Vestafrika.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Drammen 26.2.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Danzig 28.2.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Galveston 11.2. til Kbhvn.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Shanghai 27.2. til Hongkong.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Gibraltar 26.2.
 s.s. *Diana*, Nielsen, ank. Kbhvn. 24.2.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 28.2.
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Andresen, ank. Kbhvn. 28.2.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Valencia 26.2. til Gandia.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Rotterdam 23.2. til Algiers.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 21.2.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø, Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods). Bugsering faste bilige 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. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

RØNNE

Indsejlingen fra 9 til 8½ m. Ved Bolværk indtil 7 m. Bolværkernes Højde over daglig Vande 1,5 à 2,0 m.

Havneafgifter pr. Reg.-Ton

Indenb. 12 Øre, Udenb. 30 Øre. Dampskibe, der indkommer for Kulforsyning og Proviantering indtil 24 Timer, 5 Øre pr. Ton.

Ingen Lodstvang.

Naar Lods benyttes:

Indenbys Fartøjer 10 Øre pr. Ton
 Udenbys — 20 — — —

Er Lodshjælp benyttet for Indgaende betales ½ for Udgaende.

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

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

Losning og Lastning udføres efter faste Takster.

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

KØBENHAVN

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

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOA

· SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
· ONEGLIA & PORTO MAURIZIO ·

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

GENOA



LISSABON

WIESE & CO., LISSABON
Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO
Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

JOHAN BECKMANN
SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat
ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLERE I PORTUGAL
Etableret 1916

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

HAMBURG

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE
HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

KRUSE & BLEICHWEHL
SKIBSHANDLERE
HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

STETTIN

HANS VOSS
SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR
WISMAR

TELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMÄKLER VOSS"
TELEFON: 79

WISMAR

GUSTAV METZLER
SKIBSMÆGLER · BEFRAGNING OG BUNKER
STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLER

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

DANZIG

IVERS & ARLT
REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGNING
Königsberg & Pillau
Telegramadresse: IVERS A

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

KØNIGSBERG

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB
BEFRAGTINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE
DANZIG

Telegram Adr.: »Aegira« · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

KIEL

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL
SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER
Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.
Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

KØBENHAVN

HANS SVENNINGSSEN & ADOLF CARL
TELEGRAM-ADRESSE: "STEAMBROKER, KØBENHAVN"

AMALIEGADÉ 33 **KØBENHAVN K.**

CODER: WATKINS · SCOTT'S 10TH EDITION
THE BOE CODE

REDERI - BEFRAGNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

C. L. OVERSIER

DORDRECHT · ROTTERDAM

★

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER
STEVEDOR

Omskibning af Ladninger med moderne
Kraner og Lastningsmateriel.

ZEYEN & DE MEYER

ROTTERDAM

★

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTERE
STEVEDORES

BEFRAGTING

s.s. *Elsborg*, Sønnichsen, ank. Cartagena 24.2.
s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Dakar 25.2.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Vestafrika 17.2.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Rufisque 23.2.
s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. New York 23.2.
s.s. *Expres*, Falk, i Kbhvn.-Randers Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Middlesbro 27.2.
s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Lødingen 27.2.
s.s. *Ficaria*, oplagt.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Dok i Helsingør siden 21.2.
m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Nordenham 26.2.
s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Kingston 20.2.
s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Oran 20.2.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Norfolk Va. 25.2.
s.s. *Frederik VIII*, Peronard, oplagt i Kbhvn.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Murmansk 26.2.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Sarpsborg 12.2. til Boston.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Gorm*, Christensen afg. Houston 26.2. til Aalborg.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Kirkcaldy 24.2.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Rotterdam 27.2. til Kbhvn.
s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Dunkerque 28.2. til Kbhvn.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Manchester 26.2.
s.s. *Hamlet*, Skou, afg. Hamborg 26.2. til Blyth.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Rosario 26.2.
s.s. *Hans Tavsén*, Christensen, ank. Alexandria 25.2.
s.s. *Harald*, Christensen, afg. Cardiff 22.2. til Malta.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Mecklenburg, afg. Kbhvn. 18.2. til New York.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 28.2.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 26.2. til Kbhvn.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Nykøbing F. 27.2.
s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, i Kbhvn.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Aden 26.2.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Ceuta 22.2. til West Afrika.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Rotterdam 24.2.
s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Antwerpen 8.2. til Baltimore.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Hansen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Philadelphia 26.2. til Havana.
m.s. *Java*, Topp, ank. Seattle 25.2.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Santiago Cuba 23.2.
s.s. *Jolantha*, Clemmensen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Murmansk 24.2.

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

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 43.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

AKTIEBOLAGET

JOHAN A. SVENSSON

SKIBSMÆGLERE

SPECIALITET: FARTYGSKLARERINGER

MALMÖ

SKEPPSBRON 3

Tel.-foner: 1678-1853-6116

Telegram-Adr.: JOSVEN

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

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

LONDON

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GLASGOW

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCK

Telegram-Adresse: »Vönmehrens»

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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
Com 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

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.

GLASGOW

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

MONTREAL

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

AMSTERDAM

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

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

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE

4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-EVNE

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

En » » » » » 511 » » » 20,000 »

En » » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBERT, Amallegade 29 A, København, K.

ROTTERDAM

GENOA

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

NORTHERN SHIPPING AGENCY

(DANSK MEDINDEHAVER)

SAVONA · SPEZIA · GENUA · LIVORNO · NEAPEL

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

s.s. *Josey*, Petersen, ank. Matanzas 25.2.
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Oran 26.2.
m.s. *Jutlandia*, Heindorn, ank. Singapore 25.2.
m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Swansea 20.2.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Mbour (Afrika) 23.2.
s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Hook of Holland 28.2. til Göteborg.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 26.2. til Danzig.
s.s. *Kentucky*, Karstensen, afg. Kalundborg 23.2. til Swansea.
s.s. *Kina*, Broner, ank. Oslo 25.2.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Knud*, afg. Susa 22.2. til Aberdeen.
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. Chaparra 21.2.
m.s. *København*, Christensen, ank. Adelaide 18.2.

L

s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Newport News 23.2.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen pass. Holtenau 27.2.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rulefart, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. Danzig 24.2.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Barry 7.2, til La Plata.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikssund-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Antwerpen 23.2.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Kbhvn. 26.2 til Port Talbot.
s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Penang 21.2. til Suez.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Hull 26.2.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dunston 24.2 til St. Vincent.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Oran 27.2 til Granton.
s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Tyne 5.2 til Vestafrika.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Bahia 16.2 til Kbhvn.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Cape Race 22.2. p. R. t. New York.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Halifax 13.2.
s.s. *Minsk*, Andersen, ank. Antwerpen 25.2.
s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Nakskov 27.2.
s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 19.2 til Bahia Blanca.
s.s. *Nidaros*, Holst, ank. Windan 27.2.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Antwerpen 20.2.

O

m.s. *Odense*, Block, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Catania 26.2 til Tunis.
s.s. *Oluf Bager*, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 3.2 til Buenos Aires.
s.s. *Orion*, Olsen, Timecharter, America.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 26.2 til New York.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, pass. Uskant 18.2 p. R. t. Gulfen.
m.s. *Panama*, Væring, afg. St. Thomas 23.2 til Panama Kanal.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Adelaide 10.2.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. New York 11.2 til Kbhvn.
m.s. *Peru*, Borch, afg. Delagoa Bay 19.2. til Fremantle.
s.s. *Phønix*, i Ruteftart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Port Talbot 19.2 til Alexandria.
s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Neapel 23.2.
s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.

s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. Cardiff 28.2.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Vejle 26.2.
s.s. *Rosenborg*, Jans. afg. Genoa 26.2.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tramp, ank. Aabenraa 27.2.
s.s. *Scandia*, Simonsen, afg. New York 19.2 til Nyborg.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus 28.2.
s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Dunkirk 26.2 til Havre.
m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Singapore 25.2 til Bangkok.
m.s. *Siam*, Hansen, ang. Geelang 22.2.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Kbhvn. 25.2.
s.s. *Silkeborg*, Wendt, afg. Kings Lynn 26.2.
s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Hull 27.2 til Reykjavik.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Hamburg 23.2.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Koppervik 27.2.
s.s. *Skjold*, Nielsen, Dok i Frederikshavn siden 16.2.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Methil 26.2.
s.s. *Steipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. København 14.2.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Stavanger 24.2.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Havana 28.2 til Savannah.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Genoa 20.2.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, i Dok i Frederikshavn siden 27.2.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Ellesmereport 28.2 til Liverpool.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Burriana 27.2. til Gandia.
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Methil 19.2.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. St. Vincent 24.2.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 15.1.
s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 28.2 til Manchester.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Nagoya 16.2.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Holbæk 24.2. til Wales.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Danzig 25.2.
s.s. *Tjaldur*, Kolster, Halmstad-Malmø-Hull Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tunis 26.2 til Neapel.
m.s. *Tongking*, Kolls, afg. St. Thomas 19.2, til Hamburg.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Batavia 23.2.
s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Swansea 26.2 til Licata.
s.s. *Tyr*, Christensen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Tyne 24.2 til Italien.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Danzig 28.2 til Kbhvn.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 17.2. til Kbhvn.
s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Rosario 29.1.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Swansea 18.2 til Alexandria.
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Methil 26.2.
s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Newport News 27.2.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Immingham 27.2.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Philadelphia 27.2.
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 28.2.
s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 7.1 til Guanape Islands.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Tofte 12.2 til Philadelphia.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Stettin 25.2.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. London 27.2 til Kbhvn.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens-Ruten.
s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Syra 25.2.
s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Bastholm, i Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. New Orleans 26.2.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Murmansk 25.2.

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

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

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

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

KØBENHAVN K.
Telegram-Adresse: PACAO

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra
Telefoner: Central
387-10387

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSPEDITION

Agent for:

»SKOGLAND LINE«, HAUGESUND
Danmark/Brazilien/Argentina & vice versa»HORN LINE«, FLENSBORG
Danmark/West Indien.

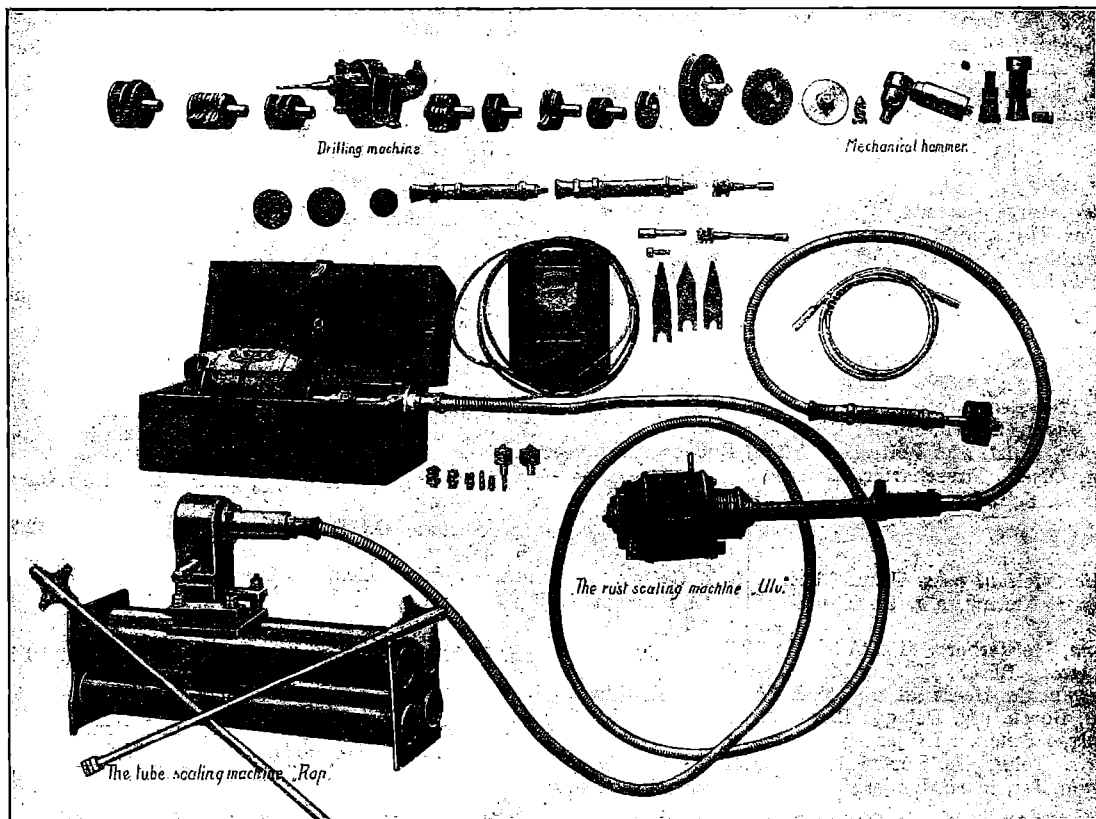
Telegram-Adresse:
»ASMUSSHIP«

KØBENHAVN B KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707

ELEKTRISK RUSTBANKNINGSMASKINE „ULV“*Spar Penge!*

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



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

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

HERSKIND & WULFF

TELEGRAM-ADR.: MASKINULV

AMALIEGADE 41
KØBENHAVN K.

TELEFONER: { Kontor: CENTRAL 8712
P. Martinussen: HELRUP 1619
H. Dannisee: ØBRO 4198

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENØLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULLESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSÆL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
LAMBERT 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.....	} Lambrose, Newcastle.
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	} Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	
Methil, 82, East High Street.....	} Lamberte
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	} Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	
Immingham, Dock Offices.....	} Grimsby

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 BRÆNDSÆLSOLIE



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.

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET

NATIONAL

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

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

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

FØRLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

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

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARNPNESS

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. ROBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil
10000 Tons d. w., Fabrikanten af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.**2 TØRDOKKER**

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Telf. 1234-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsprovantering · Lager af alle Skibsformødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)

AMALIEGADE 43

KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telgr.-Adr. »GINGE«

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

J. ANDERSEN & CO SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP. (S. OLSEN)

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

TH. IBSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 35

*

TELEFON 237

PRIVAT TELEFON PALÆ 3937

P. POULSEN

AUT. FORHYRINGSAGENT
NYHAVN 39

*

TELF.: 3221 · PRIVAT TELF.: AMAGER 1905

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.

AMALIEGADE 29A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12.267 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 500.000 KR.

*

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder over-
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og
Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-
eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for
Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strike-
forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund
af Strike eller Lockout.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 11

FREDAG 11. MARTS 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

D.F.D.S.'s REGNSKAB

Det Forenede Dampskibs Selskab er en national Institution, hvis Velfærd ganske naturligt ligger Størstedelen af vort Samfund paa Sinde. Et Danmark uden *Forenede's* indenrigske Rutebaade kunde vanskeligt tænkes. Hvad de Ruter betyder transportmæssigt og kulturelt som faste Forbindelsesled mellem By og Land, Hovedstad og Provinshavne, behøver vi næppe her at paapege. De er selvfølgelig Led i Nationens Liv. Og hvad de udenrigske Ruter betyder, særligt for Danmarks Hovederhverv — Landbruget — er simpelthen uoverskueligt. For det er jo ikke alene det, at *Forenede* holder en daglig Forbindelse vedlige mellem forskellige danske Exporthavne og engelske og skotske Havnebyer. Men samtidig sørger Selskabet for, at disse Ruter er forsynet med Lastrum og Kølerum, der er specielt indrettet for Landbrugsexport, saaledes at de danske Landbrugsprodukter fremkommer paa det engelske Marked i den tip-top Kondition, som deres Renomé og den hidsige Konkurrence kræver. Vi betvivler stærkt, at den daglige Forbindelse Esbjerg—Parkeston kan betale sig, men vi har paa Fornemmelsen, at dens Opretholdelse er en Æressag for Selskabet, og vi føler os overbevist om, at Landbrugets Mænd paaskønner denne nationale Indsats.

Forenede har i disse Dage udsendt det foreløbige Regnskab for 1926. Efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser dette et Driftsoverskud af 9,367,874 Kr. Efter Fradrag af Udgifterne til Administration 2,915,169 Kr., Renter (inklusive 6 pCt. af Reservefondsbeviserne) 2,553,607 Kr. og Personalets Pensionering 469,757 Kr., udgør Nettooverskudet 3,429,341 Kr., der anvendes til Afskrivninger som følger: Paa Skibe 3,363,400 Kr., paa Lægtene og Pramme 25,000 Kr. og paa Inventar 40,941 Kr.

For 1925 androg Driftsoverskudet 7,383,000 Kroner, og der har saaledes fundet en Stigning Sted paa omtrent 2 Millioner Kroner. Samtidig er Administrations-Udgifterne gaaet ned med 370,000 Kroner, medens Rente-Udgifterne — hvori jo er indbefattet de 1.8 Millioner Kr., som medgaar til Forrentning af de 6 pCt.s Reservefondsbeviser — har været 255,000 Kroner højere, og der fremkommer herefter en Stigning i Netto-Overskudet sammenlignet med sidste Aar paa 2,131,000 Kroner.

Forenede har som Ruteselskab selvfølgelig ikke kunnet udnytte de Fragtstigninger, som den engelske Kulstrejke skabte, paa samme Maade som Tramp-Selskaberne. Men, som Regnskabet viser, har Selskabets Ledelse alligevel evnet at bedre Driftsresultatet betydeligt. Under den ny Direktion arbejder det sig støt fremad, og Tilliden til det er i glædelig Vækst indadtil som udad. Kursen paa Selskabets Aktier ligger i Dag et Par og tyve Points over Kursen i Marts sidste Aar, en Kendsgerning, der taler sit eget kraftige Sprog.

SOVJET'S SKIBSBYGNING FØRSINKET

Da Banen i sin Tid skulde bygges mellem det daværende St. Petersburg og Moskva, stredes Teknikerne om forskellige Kurver, som var ønskelige af én

Grund og ikke saa ønskelige af andre. Man fortæller, at Sagen sluttelig forelagdes selveste Czaren til Afgørelse. Czaren greb en Lineal og en Blyant og forbandt det hellige Ruslands to Hovedstæder med en fuldkommen lige Linje. Saadan ønskede han Banen, og saadan blev den.

Naturligvis gaar det ikke mere paa den Maade i det bolsjevistiske Rusland. Nu er det Kurvernes, de stridende Anskuelsers og Forsinkelsernes Tid — til Trods for de mange Paastande om, at Arbejdsydelsen er den samme som før Krigen. Vore Læsere vil saaledes sikkert mindes, at i 1924 besluttede Sovjet at bygge 8 Fragtdampere, der skulde flyde fuldførte paa Vandet i August Maaned 1926. Intet af disse 8 Skibe er imidlertid blevet bygget færdig. Kølen til de fire første, nemlig »Gregori Zinovief«, »Kammerat Stalin«, »Kammerat Krassin« og »Kammerat Tomsky« blev lagt i 1924. Til de andre fire, nemlig »Pravda«, »Iskra«, »Ratbotchy« og »Krestianin« blev Kølen lagt i 1925. Vi erfarer nu fra Petrograd, at Terminen for Fuldførelsen af disse 8 Fragtdampere er udsat til August 1927.

Siden 1924 har Sovjet-Værfterne i Petrograd ogsaa haft travlt med Bygningen af de to Motorskibe med Køleanlæg, nemlig »Ivan Rudzutschk« og »Alexis Rykow«. Disse Motorskibe skulde have været færdigbygget forlængst, men kan heller ikke ventes færdige i den nærmeste Fremtid.

Iøvrigt erfarer vi, at Regeringen omgaas med store Planer om yderligere Forøgelse af den russiske Handelsflaade. Men det vil sikkert tage Tid, inden disse Planer modnes.

NY DOKANLÆG I FRANKRIG

Fuldendelsen af den 1,049' lange Tørdok i Havre, som i Løbet af nogle faa Maaneder vil være rede til Brug, vil betyde en mægtig Forøgelse af de franske Dokanlæg. Desuden skal der leveres en ny 25,000 Tons Flydedok til Bordeaux' Havn, bygget af et tysk Firma paa Erstatningskontoen. Tørdokken i Havre ventes færdig omtrent samtidig med, at Penhoet Selskabet afleverer det største Skib under fransk Flag, Compagnie Transatlantiques »Ile-de-France«, der er 758' langt og ikke vilde kunne tages i Tørdok i nogen anden privat Dok i Frankrig. To andre franske Baade, »Paris« og »France« kan ikke i Øjeblikket dokkes i Havre, men maa sendes til Flaadeværftet i Cherbourg, men saasnart den nye Dok er færdig, vil Reparationerne kunne foretages ved denne, skønt Mangel paa uddannede Arbejdere i Havre maaske vil bevirke, at franske Selskaber maa sende deres Skibe til Udlandet, naar det drejer sig om Reparationer, der haster stærkt. Flydedokken i Bordeaux vil være færdig længe før de to nye 25,000 Tons Baade til Compagnie Sud-Atlantique, der er Hovedaarsagen til Anskaffelsen af Flydedokken.

Bestillingen paa disse to Skibe er bleven betydeligt forsinket. Som Følge af, at Selskabet ikke kunde skaffe de store Summer til Anskaffelsen, paatænkte det at lade Tyskland bygge dem i Overensstemmelse med Dawes Overenskomsten, men hidtil er det ikke sket.

UDLÆNDINGES ADGANG TIL SVERIGE

Det svenske Justitsministerium har udarbejdet et Lovforslag om Udlændinges Ret til at opholde sig i Sverige. Forslaget, hvis Hovedformaal er at kontrollere og regulere Indvandringen og saaledes forhindre, at mindre ønskelige Elementer slaar sig ned i Landet, indeholder en særlig Paragraf, der er af Interesse for Skibsfarten. Paragraffen gaar ud paa, at hvis en Udlænding, som aabenbart har til Hensigt at søge sit Ophold ved Tiggeri, eller under Vandring fra Sted til Sted at søge sit Udkomme ved Sang eller Musik, Forevisning af Dyr eller anden lignende Beskæftigelse, som søger sit Ophold i Sverige, skønt han ikke har nogen Mulighed for at forsøge sig paa ærlig Vis, som er bleven dømt for Falsk, Tyveri, Bedrageri eller har gjort sig skyldig i professionelt Harsardspil, professionel Utugt eller Udnyttelse af andres utugtige Levned, og som med Grund kan antages i Sverige at ville fortsætte saadant Liv, som er bleven udvist fra Sverige, men søger at vende tilbage uden Tilladelse, som mangler Legitimationspapirer, er ankommet til Sverige med Skib, og Forholdene har været saaledes, at Føreren burde være klar over, at Udlændingen vilde være udsat for at blive afvist, vil han, hvis der nægtes Vedkommende Adgang, være forpligtet til uden Erstatning fra Statens Side atter at medtage den Paagældende til det Land, hvorfra han er kommet. Forpligtelsen gælder dog ikke, saafremt Skibet ikke vender direkte eller dog i en meget nær Fremtid tilbage til nævnte Land.

DEN DANSKE SKIBSFØRER FORENING

Den almindelige danske Skibsførerforening holdt forleden Generalforsamling i Odd Fellow Palæets Riddersal. Formanden, Kaptajn H. P. Hagelberg, bød Velkommen og aflagde, efter at Overretssagfører Steinthal var valgt til Dirigent, en udførlig Beretning, hvorunder han meddelte Navnene paa de i Aarets Løb afdøde Medlemmer. Særlig mindedes Foreningens tidligere Formand, Kaptajn Alfred Ørum, hvis store Arbejde for den danske Navigatørstand er vel kendt. Kaptajn A. L. Fabricius, der var død kun 50 Aar gammel, havde ligeledes gjort et stort personligt Arbejde indenfor Foreningen. Formanden udtalte et: Ære være deres Minde, hvortil Forsamlingen gav sin Tilslutning ved at rejse sig.

Det forløbne Aar havde været meget vanskeligt, især for Sejlskibsfarten. Kulsituationen i England bevirkede, at alle oplagte Dampere kom i Fart. Derimod lykkedes det ikke at faa Sejlskibene ud. Baade i Marstal, og især i Thurø, havde en Mængde Skibe været oplagte hele Aaret. Dette medførte en Del Arbejdsledighed, og selv om det var lykkedes at skaffe ikke saa faa Medlemmer Beskæftigelse, var de Lediges Antal stadig stort.

Der er i Aarets Løb arbejdet videre med Pensionsspørgsmaalet, og Sagen er nu løst i flere Selskaber. Flere ventes at følge efter i den kommende Tid.

Der førtes en Del Diskussion om Indtrædelsen i det nyoprettede Søfartsraad, hvilket kritiseredes af Kaptajn Thrane og forsvaredes af Formanden og Kaptajnerne Neergaard og Lagesen.

Til Bestyrelsen valgtes følgende Medlemmer: Kaptajnerne A. C. Folkenberg, I. W. Krøyer, Th. Petersen, Johs. von Thun, C. Petersen, H. P. Baagøe, H. Hansen, Chr. Schmidt, H. C. Lagesen, Nic. Wilton og Navigationslærer Ryager.

Til Revisorer genvalgtes Kaptajnerne J. Ellekilde og N. M. Petersen.

Kaptajn H. V. Bang, der var Formand fra 1909 til 1913, udnævntes med Akklamation til Æresmedlem.

D Ø D S F Å L D

Omtrent 73 Aar gammel er tidligere Havnekaptajn, Kommandør C. F. Drechsel afgaaet ved Døden.

Kommandør Drechsel var i mange Aar tjenstgørende i Flaaden, men blev tillige tidligt optaget af civile Opgaver, der dog alle havde Tilknytning til Søen og Skibsfarten. Saaledes blev han allerede i 1887 Regeringens Konsulent i Fiskerisager, og kom herved til at øve en meget betydelig Indflødelse paa vore Fiskeriers Udvikling.

1896 udnævntes Kommandør Drechsel til Havnekaptajn i København; han havde da alt i seks Aar deltaget i Havneraadets Virksomhed som kongevalgt Medlem, og under hans Ledelse gennemgik København nu sin store Udvikling, der markederedes ved Frihavnens Anlæggelse og de stadige Udvidelser gennem Aarene op til Sydhavnens Bygning. Det sidste Projekt med Dæmningen mod Syd og Landopfyldningen paa begge Sider skyldes i ikke ringe Grad den daværende Havnekaptajns Initiativ og Arbejde. I hans Tid fornyedes ogsaa de fleste Bolværker, Dybderne blev forøget, Knippelsbro og Langebro ombyggedes og Indsejlingsforholdene udvidedes og forbedredes.

Kommandør Drechsel var Generalsekretær i Den internationale Havundersøgelseskommission, der paa skandinavisk Initiativ dannedes paa et Møde i Christiania i 1901. At Kommissionen overlevede Verdenskrigen, skyldes i overvejende Grad Generalsekretæren, hvem det ved Energi og Udholdenhed lykkedes at holde Liv i den, skønt flere Lande som Følge af Krigens faldt fra, og som Følge af hans Virksomhed kunde Arbejdet fortsættes paa Kraft efter Krigens Afslutning. Havundersøgelserne gjaldt oprindeligt kun Nordsøen, men omfatter nu alle Fiskepladser langs Europas Kyster udenfor Middelhavet. Kommandør Drechsel har i denne betydningsfulde Kommission udført et maalbevidst, energisk og uegennyttigt Arbejde. Det vil sikre hans Minde blandt Havundersøgelsesernes Mænd af alle Nationer.

Ogsaa paa andre Omraader, bl. a. det filantropiske Arbejde, udfoldede Kommandør D. en fortjenstfuld Virksomhed. Han var saaledes Formand for den danske Afdeling af »Foreningen til Oprettelse af skandinaviske Sømandshjem i Udlandet«. Under Verdenskrigen berejste han det evropæiske Rusland og Turkistan i Røde Kors' Tjeneste. I nogle Aar var han Formand for »Foreningen de danske Atlanterhavsøer« og var medvirkende til dens Omdannelse til »Dansk Samvirke« efter Salget af de vestindiske Øer og Islands Udskillelse fra Danmark.

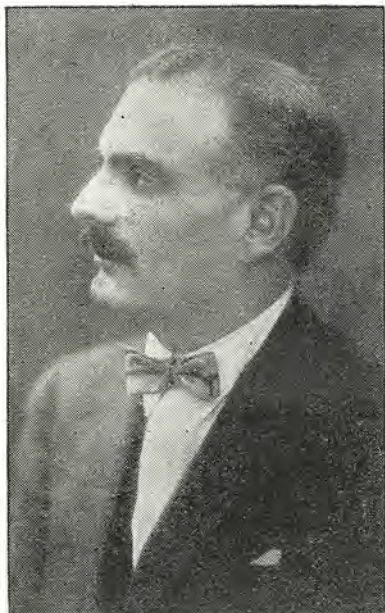
TANKBAADE MED MELASSE TIL AMERIKA

Der er for Tiden en meget skarp Konkurrence mellem amerikanske Importører, der indfører Raavarer for Tilvirkning af Sprit til industrielt Brug. Nylig ankom der 1,5 Millioner Gallons Melasse fra Holland og Polen, og en Ladning paa 1,3 Millioner Gallons er i Øjeblikket paa Vej fra Europa til Amerika. Disse Afskibninger af Melasse fra Europa til Amerika skal være de første i mange Aar, men den evropæiske Melasse kan nu med Held konkurrere med den cubanske Melasse, der i adskillige Aar har haft Monopol paa det amerikanske Importmarked, og Importen fra Europa fremhjælpes nu ikke alene ved de billige Priser paa Melassen, men ogsaa i høj Grad ved de billige Fragttrakter. Tankbaade, der under almindelige Forhold har maattet vende tilbage til Amerika i Ballast, akcepterer nu en meget lav Fragt, hvis de kan faa Melasse med tilbage.

DEN SØFARTSTEKNISKE KONFERENCE

Onsdag d. 9. Marts samledes Repræsentanter for de interskandinaviske Maskinmestre, der er sammensluttede i »The Interscandinavian Union of Engineers«, til Konference ang. Forhold af fælles Interesse. Konferencen, der afholdes i Maskinmestrenes Forenings Lokaler, vil udelukkende omfatte Forhold af speciel Interesse for Maskinmestre samt andre Forhold vedr. Sammenslutningen. Torsdag d. 10. Marts Kl. 10 Fm. samles de interskandinaviske Maskinme-

ling paa den internationale Søfartskonference, der vil blive afholdt i Geneve 1928. Den internationale Skibsofficersforening bestaar f. T. af Navigatorer, Maskinmestre og Radiotelegrafister i Frankrig, Tyskland, Belgien, Holland, Spanien, Japan, Amerika og Danmark. Præsidenten er en fransk Skibsfører, Kaptajn Francois Mas, Marseille. Generalsekretæren er Formand for de belgiske Skibsofficersforeninger, Maskinmester A. Brandt, Antwerpen; endvidere møder Formanden for



Præsidenten for »The International Mercantile Marine Officers Association«
Kaptejn Francois Mas, Marseille.



Generalsekretær for »The International Mercantile Marine Officers Association«
Maskinmester A. Brandt, Antwerpen.



Formanden for »The Interscandinavian Union of Engineers«
Overmaskinmester Evald Persson, Helsingborg.

stres søfartstekniske Konference i Dansk Dampskibsrederiforenings Mødesal, Amaliegade 33.

Til den søfartstekniske Konference er indbudt Repræsentanter for den skandinaviske Skibsfart, Dampskibsredere, Søfartsteknikere, Navigatorer, samt Teknikere, der har Interesse i de Problemer, der vil blive drøftet ved Konferencen, Polyteknikere, Skibs- og Maskinkonstruktører m. m.

Samtidig med den søfartstekniske Konference vil Bestyrelsen for den internationale Skibsofficersforening — »The International Mercantile Marine Officers Association« — samles til Møde i Maskinmestrenes Forenings Lokaler for at drøfte Spørgsmaal af international Interesse for Skibsofficerer, derunder særlig de Spørgsmaal, der vil blive optaget til Behand-

den hollandske Skibsførerforening, Kaptajn Seret, Rotterdam, Formanden for den hollandske Maskinmesterforening, Maskinmester Veenstra, Rotterdam, Formanden for den tyske Maskinmesterforening, Maskinmester Freese, Hamburg, Formanden for den tyske Navigatorforening, Kaptajn Freyer, Hamburg, Sekretæren for Radiotelegrafistforeningen i Danmark, J. Madsen, og Formanden for Maskinmestrenes Forening i Danmark, Maskinmester K. A. Rasmussen.

Lørdag d. 12. ds. Kl. 12 Middag holder Bestyrelsen for den internationale Skibsofficersforening et Møde paa Langelinies Pavillon, hvor de forsk. Navigator- og Maskinmesterforeninger i Skandinavien vil blive repræsenteret.

DIESEL MOTORENS SEJERSGANG

England er som bekendt et af de Lande, i hvilke Diesel Motoren har haft vanskeligst ved at vinde Indpas, men ogsaa dér har de Fordele, Anvendelsen af Motoren frembyder, efterhaanden gjort sig gældende, saaledes at stadig flere og flere Redere har antaget det nye System. At dette er Tilfældet, viser de regelmæssige Beretninger, som Lloyd udsender om Skibsbygnings-Industrien, og ved et Møde i The Diesel Engine Users' Association i England nylig udtalte dette Selskabs nyvalgte Præsident, Mr. Geoffrey Porter angaaende Selskabets Fremgang, siden han første Gang valgtes til dets Formand, at dets Medlemmer nu repræsenterede over 200,000 H. K. af Diesel Motorer, hvilket var omtrent ti Gange saa meget som i 1916. Et bemærkelsesværdigt Træk i Udviklingen var den store Forøgelse i de enkelte Motorers Hestkraft, der havde fundet Sted. I 1916 havde 80 B. H. K. pr. Cylinder

været det almindelige, medens man nu talte om Motorer med 1,250 B. H. K. pr. Cylinder, og ved den nu vel kendte 9-Cylinder Motor i Hamburg, var hver af Cylinderne paa over 1,600 B. H. K. Efter hans Mening kunde det med Sikkerhed siges, at Diesel Motoren var en absolut paalidelig Form for Fremdrivningsmiddel for Skibe op til de største Størrelser, og han tvivlede ikke om, at efterhaanden som man vandt mere Erfaring med de større Cylinder, vilde Udviklingen og Fremgangen tage yderligere fart. Under en paafølgende Diskussion udtaltes Haab om, at stadig flere Medlemmer vilde indsende Enkeltheder angaaende deres aarlige Driftsudgifter, saaledes at disse kunde indgaa i Rapporterne, der fulgtes med stor Opmærksomhed af Redere, der havde Diesel Motorskibe og af Firmaer, der byggede disse, baade i England og i Udlandet.

HAVNETRAFIKEN PAA ROTTERDAM I JANUAR 1927

Havnetrafikken paa Rotterdam i Januar d. A. holdt sig paa omtrent samme Højde som i December 1926. Naar man ser bort fra sidste Aars unormale Kultrafik, giver Størrelsen af de ind- og udgaaede Ladninger i afvigte Maaned Anledning til Tilfredshed.

Nedenstaaende Oversigt viser Antallet af indkomne og udgaaede Skibe med Ladning:

	Jan. 1927	Jan. 1926	Dec. 1926
Ialt ankommet	801	665	821
Ialt Udgaaget	862	682	950
Ankommet med Stykgods ..	497	490	510
Udgaaget med Stykgods	506	466	541
Udgaaget med Kul	320	192	396

De fleste af de udgaaede Kulladninger var bestemt for Nordeuropa og Frankrig. Antallet af Skibe, der indkom for at indtage Bunkerkul i Nieuwe Waterweg, var 76 mod 267 i December 1926.

Fra Nordeuropa ankom 420.000 Tons Erts, og fra andre Lande 365.000 Tons. Ogsaa Tilførselen af Korn var betydelig større end i Januar Maaned sidste Aar. Fra Nordamerika tilførtes 170.000 Tons, fra Sydamerika 87.000 Tons, fra Donau 13.000 Tons og fra Rusland 40.000 Tons.

Med Tankskibe 70.000 Tons mineralsk Olie og 8.000 Tons Planteolie.

Bomuldstilførselen udgjorde 22,659 Baller, og Forraadet af Bomuld var ved Maanedens Slutning 13,694 Baller.

Oversigt.

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe		
	Dampskibe	Sejlskibe	Dampskibe	Sejlskibe	
	Antal	Tons Netto	Antal	Tons Netto	Med Ladning i Ballast
U. S. A.	16	57.854			16 1
Belgien	11	18.080			6 4
Brasilien	3	11.360			3
Danzig	3	15.879			3
Danmark	23	24.805			17 3
Tyskland	203	298.201			175 39
Finland	5	4.379			4
Frankrig	105	139.392			98 5
Grækenland	10	24.588			1 6
Storbritannien ..	270	399.410			194 59
Ungarn					1
Italien	45	106.916			42 1
Irland					1
Japan	8	39.524			6 1
Letland	2	2.114			3 1
Nederlandene ...	235	382.998	1	155	170 43
Norge	73	97.381			47 22
Polen	2	2.245			1
Portugal	4	6.360			4
Spanien	17	36.678			6 5
Czekoslovakiet	2	4.076			1
Sydslavien					1 2
Sverige	81	88.540			61 16
Ialt ...	1.118	1.760.580	1	155	861 208

Ialt udgaaget i Jan. i Aar 1,069 Skibe med 4,651,234 m³.

AARSUDBYTTER

Paa et Onsdag i A/S Dampskibsselskabet »Vendila« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det enstemmigt at henlægge Aarets Overskud 188.771 Kr. tilligemed Saldo fra 1925 13.940 Kr., ialt 202.711 Kr. til Reservefonden.

En Lockout i Dunkerque foraarsagede, at 4 af Sel-

skabets største og nyeste Baade opholdtes der ialt 311 Dage, hvilket medførte et direkte og indirekte Tab af ca. 200.000 Kr.

Der kan saaledes ikke foreslaas Udbetaling af Udbytte for 1926.

Dannebrog

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har i 1926 haft et samlet Nettooverskud paa 975,804 Kr., heri inkluderet Overskudet fra 1925, 121,423 Kr., der blev overført i ny Regning.

202,912 Kr. af Nettooverskudet foreslaas anvendt til Dækning af Rest-Kurstab paa Værdipapirer og egne Aktier og 380,000 Kr. henlagt til Reserve- og Fornylsesfonds-Konto, som, efter at Klassifikationer og Reparationer etc. er afholdt med 228,639 Kr., til Rest udgør 171,571 Kr.

Endvidere foreslaas 350,000 Kr. anvendt til Nedskrivning paa Skibe, hvorefter 42,892 Kr. overføres til næste Aars Regnskab.

Bestyrelsen agter paa den kommende Generalforsamling at stille Forslag om Nedskrivning af Aktiekapitalen ved Annullering af Selskabets Beholdning 1 Million Kroner egne Aktier, samt yderligere Nedskrivning med 20 pCt. af Rest-Kapitalen, 14 Millioner Kroner, hvorefter Aktiekapitalen vil udgøre 11,200,000 Kr., idet Bestyrelsen anser det for paakrævet ved en saadan Nedskrivning at bringe Selskabets Tonnage i regnskabsmæssig Overensstemmelse med de nuværende Værdier under de herskende Konjunkturer.

Norden

Paa et i Dampskibsselskabet »Norden« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at indstille til Generalforsamlingen, at der for det forløbne Driftsaar udbetales et Udbytte af 10 pCt.

For 1925, da det samlede Overskud var ca. 1½ Million, var Udbyttet ligeledes 10 pCt.

Torm

Dampskibsselskabet »Torm«s Overskud for 1926 inklusive Renter, men efter Fradrag af Tab ved Havarier, udgør 1,024,092 Kr.

Efter Afholdelsen af Administrations-Omkostninger, Tantiører m. m., vedtoges det paa et af Bestyrelsen afholdt Møde at udbetale 20 pCt. Udbytte med 400,000 Kr., og at benytte Resten til Afskrivninger, Henlæggelser og Overførsel til næste Aar.

Overskudet for 1925 var 682,847 Kr., og Udbyttet for dette Aar var ligeledes 20 pCt.

Dansk-Fransk Dampskibsselskab

Dansk-Fransk Dampskibsselskab har for Aaret 1926 inklusive Overførsel fra forrige Aar 75,926 Kr., haft et Nettooverskud paa 266,817 Kr., hvorfra gaar 26,556 Kr. til Tantiører og Kaplak. Af Resten vil Bestyrelsen foreslaa Generalforsamlingen at overføre 54,688 Kr. til Reservefonden til Dækning af Surveyudgifter, Havaritab og diverse andre Tab, samt at afskrive 100,000 Kr. paa Skibenes Kapital-Konto og at overføre i ny Regning 85,573 Kr. Der bliver intet Udbytte udbetalt.

Aaret forud, da Nettooverskudet var 366,552 Kr. inklusive 178,161 Kr. Overførsel fra det foregaaende Aar, blev der betalt 5 pCt. Udbytte (200,000 Kroner).

Dansk-Norsk Dampskibsselskab

Dansk-Norsk Dampskibsselskabs Regnskab for 1926 udviser et Driftsoverskud af 46,283 Kr. Efter Fradrag af Administrationsudgifter, Renter, Tab ved Havarier etc. 32,754 Kr. fremkommer et Overskud (inkl. et Assuranceprovenu 377 Kr.) af 13,906 Kr., som Bestyrelsen har vedtaget at afskrive paa det foregaaende Aars Underskud.

Underskudet var i 1925 35,426 Kr.

VANSKELIGHEDER FOR DEN FRANSKE VÆRFTSINDUSTRI

Den franske Værftsindustri arbejder for Tiden og har forøvrigt allerede i nogen Tid arbejdet under meget vanskelige Forhold, saaledes at det saa at sige er umuligt for den at konkurrere med Udlandets Værfter. I de sidste tre Maaneder er der kun sat 20.000 Tons Nybygninger i Vandet, og fra enkelte Sider ser man endog saa sort paa Situationen, at der taales om den franske Skibsbygnings snarlige Ophør.

En Kommission, der allerede blev nedsat for et Par Aar siden, har instillet, at der gives toldfri Indførsel af Staal- og Jernplader, men dette Tilbud ønsker de franske Værfter ikke at modtage og forlanger direkte Støtte af Staten. Frankrig har selv en stor Industri, der kan levere Plader til Skibene billigere end de engelske og tyske, endog uden Told. Derimod foreslaar Kommissionen ingen Toldlettelser for alle de dyre Maskiner, Inventar og alt andet nødvendigt til Skibet, der netop andrager den væsentligste Part af Byggesummen.

Værfterne fastholder derfor Kravet om direkte Statsstøtte, men da den franske Stat saa lidt som de fleste andre Stater har Overflod af Penge, maa der søges en anden Udvej, og der forhandles nu om Bevilling af Laan paa lang Frist og paa gode Vilkaar. Dette gaar Skibsværfterne gerne med til, men kræver, at Fordelen derved skal være saa stor, at den kan opveje Forskellen i Priserne paa Nybygningerne ved franske og udenlandske Værfter.

Denne Forskel er i Øjeblikket meget stor, og man har meget vanskeligt ved at opnaa Enighed mellem Værfterne og Staten. Forhandlingerne paastaas at være gaaet helt i Staa, og dette har givet Anledning til de forannævnte pessimistiske Udtalelser om den franske Skibsbygnings snarlige Ophør.

De vanskelige Tider for fransk Skibsbygningsindustri i Øjeblikket illustreres godt ved en Meddelelse om, at Société des Chantiers et Ateliers de la Gironde træder i frivillig Likvidation.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 8. Marts 1927.

I Ugens Løb er sluttet en god Del Tonnage fra Australien, Sortehavet og Donau, tre Markeder som i længere Tid har været daarligt repræsenteret. Raterne fra Sydaustralien har ligget omkring 47/6d. for Marts med 45/ fra Vestaustralien, og Sortehavet mellem 14/6d.—16/6d. efter Størrelse og Position, Basis Kontinentet. Fra Donau er akcepteret 22/- til tre norske Havne, prompt, 17/6d. A/H. range. April indikerer 21/—21/6d. til 3 danske Havne. Betalingen fra Sortehavet og Donau er ikke overvældende, men med 13/6d. for Kul til f. Eks. Alexandria bør Rundrejsen give et pænt Overskud, og da der ikke kan slutes ud og hjem samtidig, er en saadan Rundrejse noget af det bedste i Øjeblikket. Alle de vestlige Middelhavshavne har gjort store Forretninger i Erts, Fosfat, Salt, Frugt etc., men her er intet at give væk, og der skal Held til at faa Balance.

La Plata er rolig. Strejken i Bahia Blanca, Buenos Aires og Rosario (paa sidstnævnte Plads er Arbejdet igang) gør, at Befragterne er reserverede, og desuden er Europas Købelyst i Aftagende. Cuba er fremdeles et livligt Marked, men altfor mange Baade udbydes, og Befragterne kan holde Raterne nede. De nordamerikanske Markeder, Montreal og Gulfen er »more or less« uden Efterspørgsel. Nord-Østersøen tegner til at blive bedre, og de mange positive T/C. Ordre maa tages som et godt Varsel for hele Fragtmarkedets Udvikling.

TRÆLASTMARKEDET

Af ny Afslutninger fra Østersøen rapporteres blandt andet: 650 Stdr. Munksund/Hull 47/6d. f.o.w., 1200 Sdtr. Brahestad/London 47/6d. Juni, 700 Stdr. Uleåborg/West Hartlepool 39/3d. Juni, fri Losning, 525 Stdr. 2 Wiborgs/London 41/6d. f.o.w., 1000 Stdr. Åbo/Antwerpen 36/-, 450 Stdr. Danzig/London 37/6d. prompt.

En Kontrakt paa 30/35,000 Favne Pulpwood over Maj/Septbr., Syd- eller Midtfinland — Rotterdam/Schiedam med 100 Favne Lastning, 175 Favne Losning à Hfl. 2,75 + ekstr. 5 pCt. Fradrag for pontoon-Maaling, 15 cents despatch, er gaaet til Hfl. 21,00. — Desværre nævnes ikke, hvem der har taget Kontrakten, men antagelig er det hollandske eller tyske Redere. Det er ialtfald en Kendsgerning, at blandt de Baade, som hidtil er sluttet til Holland/Belgien er tysk, hollandsk eller svensk Tonnage i Majoritet, næsten ikke en dansk eller norsk Baad har villet tage de tilbudte Rater, og til U.K.'s Havne er det hovedsagelig engelsk Tonnage.

Hvidehavs Befragterne er nu aabne for Tilbud for Juni, Juli Lastning. Betingelserne er omtrent som ifjor, men Befragterne har iaar undladt at fremkomme med nogen Fragtindikation.

Mæglerne noterer: 57/6d. or offer, 1150 Stdr., Leith; 60/- 1500 Stdr., Sharpness; 60/- 1000 Stdr., London.

De første Afslutninger kan blive afgørende for største Parten af Sæsonen og maa afventes med Spænding. Forudsat der virkelig bliver betalt anstændige Rater for de første Ladninger, vil Østersøen antagelig ogsaa bedres, og en 2/6d. à 5/- højere Østersøerater er ikke for meget.

KUL, KOKS ETC.

Markedet er ikke bedre, hvad Betalingen angaar, men der gøres lidt mere. Tyne/Frederikshavn 2000 Tons, er gjort til 5/7½d., 1250 Tons: 6/6d., Tyne/God Dansk Havn 3000 Tons 5/9d., Odense 2000 Tons 5/9d., København 2200 Tons 5/9d., Forth/København 2200 Tons 5/7½d., Tyne—Königsberg/Memel 5/4½d., Koks Rotterdam—København 2100 Tons 8/-, London—København noterer 8/3d.—8/6d., Wales—København/Helsingør er nede i 5/6d., men der skal meget til at faa Tonnage til denne Rate.

Coasting noterer: Tyne—Rotterdam 3/10½d.—4/-, Hamburg 3/10½d.—4/-, Rouen 3/9d.

MIDDELHAVET ETC.

Helt prompt Tonnage, især store Baade, har faaet helt gode Rater; til Havne som Alexandria 13/6d., Port Said 13/-, Constantinople 14/-, og omend Ideen er lavere for ultimo Marts Lastning, lader det til, at Befragterne tvinges til at anlægge de samme Rater. For Italien/Spanien's Vedkommende er det ret uforandret. Til Øerne er betalt 9/6d.—9/7½d. mod 9/- til 9/3d. for ganske nylig. Naar der tages i Betragtning, at Losningen som Regel er langsom og koster 2/- inklusive »dues« etc., er det en sløj Betaling, men de mange Baade, som skal ned efter Jordnødder, og er sluttet for længere Tid siden, konkurrerer stærkt om disse Laster, og Befragterne har ingen Vanskelighed ved at dække Behovet.

Jordnødder Saloum — B/H. 1/20 Marts indikerer 24/6d.—25/-, og nogenlunde det samme for April/Maj/ Juni, ca. 2/- mere for Gambia. Frugt fra de vanlige spanske Havne ca. 21/- pr. 100 Cbf. til U.K./Cont. Sfax/Lisahally (Londonderry) 10/6d., Sfax/Hull 10/3d., Danzig 9/6d., Sfax/Susa—Aberdeen, Esparto, 17/6d.—18/-, Huelva—U. S. A. 12/6d., Rotterdam 7/-, Tunis/Rotterdam 7/9d., Gabo de Gata—Halifax, Salt, 12/6d. Alexandria 15/6d. prompt, 13/6d.—14/-, Marts/April.

(Fortsættes næste Side)

RUSLAND OG EUROPA

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN.

Naar man som ganske ung Studerende kom i Forbindelse med *Harald Hjærne's* Skrifter, blev man henrevet og begejstret for hans klare Tanker og hans omfattende Viden. Som han skrev var der overhovedet ingen, der skrev, og de, der har læst alt, hvad der kom fra hans Pen om Rusland i Perioden 1880 og til et godt Stykke ind i vort Aarhundrede vil ofte minde, hvor slaaende Ret han har faaet i de fleste af sine Forudsigelser. Han kendte det han skrev om, og dog i et tog han afgørende Fejl. Det gjaldt ganske vist kun en Forhaabning, men en meget smuk Forhaabning. Han følte sig overtydet om, at den kommende Mordbrand i Rusland vilde blive mødt med Modstand fra et enigt og solidarisk Europa, som vilde være i Stand til at holde Rusland Stangen. Vi ved nu, at dette langtfra blev Tilfældet.

Europa har ikke et eneste Øjeblik søgt at blande sig ind i Ruslands Forfatningsspørgsmaal og de sporadiske militære Kraftindsatser, som er gjort imod det røde Rusland fra flere mindre Stater, har kun været Efterdønninger af Verdenskrigen og har aldrig været Udtryk for en samlet Modstand imod den røde russiske Enevoldsmagt. Da den i sin første Sejrsrus troede sig at være paa Triumfmarsch vestpaa imod Polen, som den vilde betragte som et Gennemgangsland, sveg den af *Lloyd George* beherskede engelske Politik sin Pligt. Det blev Frankrigs Sag at skænke det nys genfødte Polen den Støtte, som reddede Europa fra ganske uoverskuelige Ulykker. Men bortset fra dette var man ogsaa i Frankrig mere kortsynet end man skulde tro nogen Stat kunde være. Fra Rusland var det, at Europas økonomiske Frelse skulde komme. Ja, de europæiske Statsmænd troede paa denne taabelige Læresætning som paa et Evangelium. Lenin og Mændene omkring ham behøvede ikke at anvende nogen større Energi for at faa Hjælpetropper i det gamle Europa. Det var som om det i Aarevis var blevet gennemorganiseret af Anarki.

De moskovitiske »Handelsrepræsentanter« af forskellig Slags for omkring i Europa og lovede Forretningmændene Guld og grønne Skove, samtidig med at de med Energi opmuntrede alt, hvad der kunde opmuntres, af revolutionært Sindelag. Gik de nu og da for aabenlyst frem, var ligesom for ærlige i deres Stræben, hændte det, at Regeringerne lagde sig imellem og vilde søge at udvise disse politiske »Handelsrepræsentanter«, der kun var Agitatorer. Men saa snart Regeringen viste nogen Aktivitet, var der altid en eller anden økonomisk Interesse, der stod op som Værn mod Bolsjevismen. Man saa det utrolige, at selv de mest aristokratiske Embedsinstitutioner gik den russiske Politiks Ærinde, og sikkert uden Fortrydelse kan en engelske Forfatter sige, at det ikke er med Urette, at visse engelske Medborgere, som er blevet plyndret for alt hvad de ejede i Rusland, nu finder,

at deres Ret og deres Nød vejer meget lidt til i deres eget Hjemland. Man glemmer dem og tænker mere paa de russiske Udsendinge, som næsten gør hvad de vil. Trods al den Svaghed, man fra mange ledende Hold viste overfor Bolsjevismen, er det dog ikke let for den at vinde saa meget Indpas, at den bliver anerkendt i saa høj Grad, at dens udsendte Repræsentanter nyder samme politiske Fordele som andre ordnede Regeringsmagters. Og selv hvor de er anerkendte, faar de dog ikke den Magt, som deres Kolleger har. Man staar i bedste Fald tvivlende overfor dem.

Det var England, som gjorde det første Skridt, fordi det derved mente, at det kunde vinde Ruslands Hengivenhed. Den 16. Marts 1921 sluttedes den engelsk-russiske Handelsaftale, og Seksaarsfødselsdagen vil uden Tvivl blive fejret med en Stemning, som er hentet fra den engelske Note, som den 23. Februar i Aar blev afsendt til Moskva. Dette Dokument er en mærkelig Besegling af Harald Hjærnes Forudsigelse om de talrige revolutionære Brande, som engang skulde bringe Bud om en revolutionær russisk Nyorientering under Diktatur. Chamberlains Note kunde tydes som et Slutningskapitel til Hjærnes Bøger om Rusland.

Det er Englands Udbytte af Venligheden fra 1921. Og som det er gaaet England, er det gaaet alle de Stater, der har givet sig i Lag med Rusland. At glemme alle Aftaler, kynisk at træde dem under Fod, at lade, som om de overhovedet ikke har eksisteret, det er russisk Politik, det er ligesom en Naturlov for dette ny Demokrati. »Manchester Guardian« har Ret naar den skriver, at den nuværende russiske Regering er saadan, som overhovedet ikke nogen anden Regering i den hele Verden. »Den er ikke tilfreds med at regere i Rusland, den vil mere end at befæste Revolutionen der. Den vil ganske konsekvent sprede Revolutionen ud over hele Jorden, og den russiske Politiks Styrke ligger deri, at den føler, at den kan naa dette Maal. England er den europæiske Hovedmodstander. Den engelske Politik er den, der er mest diametralt modsat af den russiske, det er derfor det gælder om først og fremmest at komme den til Livs. Det er heraf det svære Fjendskab er kommet.

Nordens Grænse overfor Bolsjevismen er den russiske Østgrænse, som den blev lagt i 1734. Men kortsynet er man i de nordiske Lande, hvis man tror, at denne Grænse kan holde af sig selv. De der tror, at det er klogest at sove og lade alt gaa som det kan gaa, vil engang vaagne op og se, at de tog forfærdeligt fejl.

Gør ikke ogsaa Norden, hvad det kan for at værne de gamle Landomraader, vil Nordens Udkigspost imod Øst gaa under et andet og ensfarvet Flag, og dermed er Nordens Skæbne beseglet.

(Fragtmarkedet fortsat.)

Blandt de sidste Afslutninger fra Sortehavet er: 7300 Tonner 20/3—10/4, 14/- til Cont., 14/6d. til U. K.; 5000 Tonner 15/3—31/3, 16/- til Cont., 16/6d. til U. K.; 3200 Tonner 15/3, 16/6d. til Cont. 17/- til U. K. og Donau: 4600 Tonner prompt 22/- 3 norske Havne; 4500 Tonner prompt A/H. 17/6d., 4800 Tonner Marts A/H. 19/6d., og Efterspørgslen er fortsat god for prompt og for April.

NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA

Vestgaaende Laster er stadig uden Interesse, og ud fra Nordstaterne er der heller ikke meget lige for Øjeblikket. Der noteres stadig 16 cents Range Bordeaux/Hamburg, 19 c. Lisbon, og Montreal/Middelhavet 20 c., 17½ c. for Continentet. En Del blandede

Laster: Asphalt, Petroleum, Bomuld, Maskiner osv. offereres til forskellige Destinationer, men af alle de amerikanske Markeder er det kun Cuba, som virkelig tager nogen Tonnage, og for store Baade, 5/7000 T., betales 23/- Continent, 24/- U. K., 26/- Marseilles, Marts Annullering.

Fra Pacific-Kysten er sluttet 7500 T. U. K. Continent, 1/15 April 38/6, og pr. 15/31 Marts er betalt 38/9.

SYDAMERIKA

Befragterne har dækket det mest presserende Behov, og det lader til, at 13/9 til Montevideo og La Plata er det yderste opnaelige for ult. Marts Tonnage. Som nævnt i Indledningen har det hjemgaaende La Plata-Marked været roligere paa det sidste paa Grund af

ISMELDINGER PR. 9. MARTS 1927

Sverige

Lilljungfrun og nordligere Stationer lukket.
Ved Eggegrund Drivis, kun for kraftige Dampere. Til Gävle Fastis, kun med Isbryderhjælp. Skutskärshamn lukket. Øregrundsgrepen sydl. Del lukket.
Sandhamn-Stockholm og Landsort-Stockholm Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Idefjorden sammenpakket Sjapis, lukket for Sejlskibe.

Finland

Luppi og østligere Stationer lukket. Hogland ikke meldt. Helsingfors S-Havn Fastis, kun med Isbryderhjælp. Sveaborg Fastis, lukket.
Gråskärsbådarna svær Fastis, usigtbart. Porkala Fastis, Rende. Kallbådan svær Fastis, usigtbart. Barösundsfjärden Fastis, lukket for Sejlskibe.
Søen ved Juserö svær Fastis, usigtbart. Hangö Havn Fastis, kun med Isbryderhjælp. Ved Russarö Fastis, kun med Isbryderhjælp, længere ude Pakis, usigtbart. Hangö W-Fjord Fastis, kun med Isbryderhjælp. Gullkronafjærd sydl. Del, Aabo Havn, Erstan og Lövsjär Fastis, kun for kraftige Dampere. Widskärsfjärden Drivis, kun

med Isbryderhjælp. Skiftet og Föglö Fastis, kun for kraftige Dampere. Mariehamn Skærgaard Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Raumo Skærgaard Fastis, kun med Isbryderhjælp. Räfsö og Mäntyluoto indre Havne Fastis, kun med Isbryderhjælp. Ud for Kallö og Räfsö uhindrende Drivis.
Wasklot og nordligere Stationer lukket.

Rusland

(6) Fra Leningrad til Kokskär Fastis, derfra til Nargö Russar, hovedsagelig Drivis.

Letland

Papensee, Libau, Steinort, Vindau isfri. Lysserort usigtbart.
Michaelsturm isfrit. Domesnäs og Messaragotsem usigtbart.
Riga, Søen usigtbart, Havne isfri. Haynash svær Drivis, lukket.

Tyskland

Pillau, Königsberg Kanal sammenpakket Sjapis, Rende.

(Fortsat fra Side 176).

Strejker osv., men Befragterne er stadig interesseret i Maj/Juni/Juli Tonnage, og Raterne er »fully steady«. Der er sluttet 7500 T., pr. 1/15 April, Bahia Blanca/Bordeaux/Hamburg 26/-, Antwerp/Rotterdam 25/6d., U.K. 26/6 og San Lorenzo/Canada 25/-, 1/20 Juli, 1/- extra hvis flere Lossehavne.

For Salpeter fra Chili til Gulfen er igen betalt \$6.25 med Option af Staterne \$6.50, og til Alexandria indikeres omkring 36/3.

ØSTEN

Foruden den ret livlige Befragtning af Baade fra Syd- og Vestaustralien, udbydes godt med Laster fra Kina/Indien osv., og Raterne har Tendens til at fæstne sig. Mauritius/U. K. Cont. har betalt 35/6d. for Marts mod 30/- sidst, og Birma/Cuba rapporteres sluttet til 45/- for 4000 T., Marts Annullering. Madras Coast/Middelhavet el. Continentet 37/6 og 38/9, Marts/April.

KUL FRA SYD-AFRIKA

betingelser uforandrede Rater, men Befragterne har vanskeligt ved at finde Tonnage, og sandsynligvis vil der kunne opnaaes mere, end hvad der sidst er betalt.

TIMECHARTER

Der cirkulerer mange Ordre for store og smaa Baade, for europæisk Regning, som lige kan gaa rundt — men heller ikke mere.

De vestindiske Befragtere betaler bedre, og er stadig aabne for Baade for Rundrejser eller op til 12 Mdr.

I Transatlantisk Fart er sidst betalt \$2 for 6000 T., Levering Hampton Roads, Tilbagelevering Continentet, via Progreso, og 4/3 for een Rundrejse, Levering Øst-England, Tilbagelevering U. K. Cont.
Diesel-M/S, 8700 T. har faaet \$1.50, Levering Continentet, for 2 Rundrejser Pacific.

For 100,000 cbf. Baad (Diesel) indikeres \$3 for 12/24 Mdr.s amerikansk Fart.

OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne har det sidste Par Uger været ret konstante og androg den 8. ds. 16 Skibe med en Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 14,120 og 21,080 Tons af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Skibe.

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telgr.-Adr.: "Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores	— "Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	— "Karelia"
Trängsund.	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.	— "Wahlroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	— "Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	— "Lindqvist"
Wasa	A.B. Stevedore O.Y.	— "Stevedore"
do.	Merivälitys 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"
Müllersvik & Himango	Stuvarbolaget	— "Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	— "Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores.	— "Despatch"
do.	F. Thompson	— "Thompson"
Uleåborg & Haukipuda	Stuvarbolaget	— "Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	— "Bygglin"
do.	Stuvarbolaget	— "Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	— "Stevedoring"

DANSKE SRIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon. 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG»

HADERSLEV

J. C. HANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HADERSLEV

Agent for:
Det Forenede Dampskibsselskab, A.S. København
Lloyds Sub Agent
Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltsand"

HOLBÆK

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME»

Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★

JØRGEN L. FISHER
(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS · SCHIFFSMAKLER · SKEPPSMAKLARE)
HAVNEVEJ 40
Telefon Nr. 166
Telegr.-Adr.: »Fisker»
HOLBÆK
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

HORSENS

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON»

WILH. CHR. BECH

(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS
FIRMA ETABLERET 1863
Telegr.-ADR.: »NOYNA»
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

ASSENS

MOURITZ G. KRAG
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
ASSENS

Telf. 200 / Statstlf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

HANS OLESENS EFTF.

(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS

Telegraphic Address: OLESENS. Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND»

KALLUNDBORG

FINSEN & SCHULTZ

EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG

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

ESBJERG

C. BREINHOLT

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN · ESBJERG,
British Vice-Consul, Lloyds Agent.

Skibsrederi · Skibsbefragtning · Klarering
Spedition · Haveriagentur · Assurance.

Telefon 57 & 1262 · Statstelefon No. 8 · Telegram-Adr. Breinholt,
Watkins & Scott's Code.

TELEFON NR. 166
Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMAKLER
SWORN SHIPBROKER

KOLDING

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg

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

KORSØR

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
KORSØR

Telefoner: Provins Nr. 6-16-68
Statstelefon Nr. 11
Telegram Adresse:
»JØRGENSEN»

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Bropenge i Timmernabben

En Trælastafskiber og Befragter i Timmernabben har brugt af debitere Skibene, som lastede der, en Afgift for at passere en ham tilhørende Bro. Da vedkommende Befragter ikke havde ansøgt om eller faaet Myndighedernes Tilladelse til at opkræve Bropenge, har Nord. Skibsrederforening optaget en saadan Sag, hvor Rederiet fordrede Pengene refunderet, og gik til Proccs for at faa Spørgs-

maalet afgjort. Resultatet er blevet, at Befragteren blev kendt uberettiget til at afkræve Skibet Bropenge.

Forhøjede Afgifter i Havre

Kajafgiften i le Havre er fra den 9. August forhøjet, saa den bliver 3 Gange større end før. Den var tidligere 1 Franc og bliver nu 3 Frans pr. Netto Reg. Ton. Betalingen for Hjelpebaad er samtidigt forhøjet med 20 pCt.

POSITIONSLISTE PR. 5. MARTS 1927

»MEDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstoff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Kbhvn. 24.2.
s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Danzig 3.2.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Oslo 6.3.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Finisterre 3.3, p. R. t. Liverpool.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, ank. Cork 6.3.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Tunis 6.3. til Catania.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. New York 21.2.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Aden 1.3. til Singapore.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Aalborg 5.3. til Newcastle.
s.s. *Arabien*, Harder, pass. Gibraltar 4.3.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 23.2, til Buenos Aires.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Rotterdam 5.3.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Baltimore 6.3, til Kbhvn.
m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Aden 23.2, til Penang.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Burntisland 7.3.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Messina 7.3.
s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Hook of Holland 7.3.
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Adelaide 23.2. til Cape Town.
s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. Kbhvn. 5.3. til Burntisland.
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. New York 4.3.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nicolaisen, ank. Hobro 7.3.
s.s. *Bergenhus*, zum Vohrde, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Rufisqui 1.3. til Bremen.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Bordeaux 5.3.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Trondhjem 6.3.
s.s. *Bøgo*, Rasmussen, pass. Gibraltar 3.3 p. R. t. Hamburg.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

8. Marts 1927.

London	18,22	Madrid	64,40
New York	375,75	Amsterdam	150,70
Berlin	89,10	Stockholm	100,40
Paris	14,85	Oslo	97,65
Antwerpen	52,40*)	Helsingfors	9,49
Zürich	72,45	Prag	11,16
Rom	16,80	Wien	53,15

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eff., Amaliegade 43.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eff.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Einar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schou«, Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

s.s. *Bolivia*, Prahll, ank. Cardiff 2.3.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 2.3.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 3.3.
s.s. *Botnia*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Rotterdam 4.3. til Algiers.
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Kbhvn. 1.3.
s.s. *Brattingsborg*, Christensen, ank. Aarhus 3.3.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Stødværffjord 4.3.
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 5.3. til-Blyth.
s.s. *Broholm*, Ankensen, i Dok i Kbhvn. siden 5.3.
s.s. *Brynhild*, ank. Tyne 24.2.
s.s. *Børglum*, Lund, pass. Azores 3.3.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
m.s. *California*, Wenck, afg. Rio de Janeiro 4.3. til Kbhvn.
s.s. *Charkow*, Lund, afg. Gandia 28.2. til Liverpool.
m.s. *Chile*, Mauritzen, pass. Ushant 8.3. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Christiansborg*, Hansen, ank. Las Palmas 5.3.
s.s. *Cimbria*, Møller Larsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Dakar 7.3.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Amsterdam 7.3.
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Kongshaven 2.3.

D

s.s. *Dagmar (D.F.D.S.)*, Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, afg. Gibraltar 26.2. til Vestafrika.
s.s. *Danfekt*, Voss, afg. Drammen 5.3. til Ridham Dock.
s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Danzig 7.3. til Oslo.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Galveston 11.2. til Kbhvn.
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Singapore 8.3.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Gibraltar 26.2.
s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbhvn.-Hull Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 7.3. til Königsberg.
s.s. *Dronning Maud*, Posselt, i Dok i Göteborg siden 3.3.

E

s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Nykøbing F. 5.3. til Blyth.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Lissabon 5.3. til Kbhvn.
s.s. *Elie*, Jensen Clausen, ank. Algiers 6.3.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Hansen, afg. Kbhvn. 5.3.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet Heimdal.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Tirsdag den 15. Marts d. A. Kl. 3 Em. 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 1926, 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 7. Marts til den 12. Marts incl. mod Opgivelse af Numre for de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihænderhaver lydende Aktier.

P. B. V.

Martin Carl.

PEDRO NIELSEN

Skibsmægler og Befragter

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adresse: PENELSEN. Coder: Watkins 1881 og Tili, 1884, Scott's 10. Udgave 1905, Bce Code.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

NØRRESUNDBY

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

N. C. BACHEDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telgram-Adr.: "Holmaild"
Amaliegade 38

CHR. CLEMMENSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

NAKSKOV

VEJLE

C. O. JESSENEDSV. SKIBSMÆGLER
NAKSKOV

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

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Bekendtgørelse.**S/S »MERCUR«**

(170 Passagerer) udbydes til Salg med eller uden Ruten paa Mariagerfjord.

Fjorddampbaadsselskabet A/S. Hobro Telf. 413.

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefo.: 4212 · Telegram-Adresse: „Stesmpacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

KØBENHAVN

ODENSE

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

RANDERS

N. P. HANSEN & Co, ODENSEKontrol af Korn og Foderstoffer.
Pakhusforretning.

Internationale Transporter. Assurance Befragtning.

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

Hamburg—Odense og vice versa.

Telegr.-Adr.: Speditton. Telefon: 1838·2875·2876. Statst. Nr. 11.

KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

*Maskin- og Dæksrekvisitter.
Eneste Skibsprovianteringshandler paa
Pladsen.*

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

NR. SUNDBY

BRUG KUN

Hempels



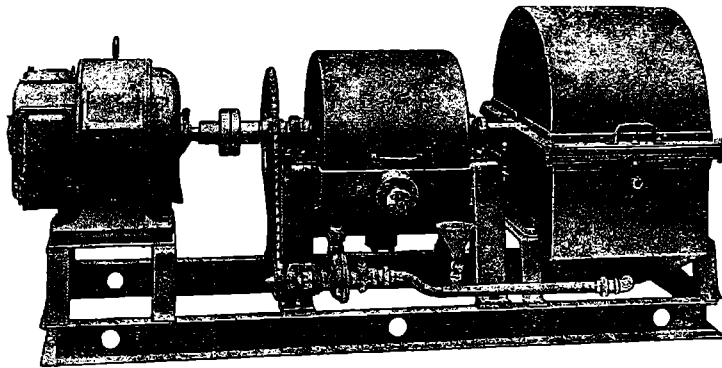
Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF **A/S ATLAS** KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT

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

Repræsentanter:

DANMARK:

Glent & Co., København.

SVERIGE:

Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:

A/S Mejeribureauet, Oslo.

s.s. *Elsborg*, Sønnichsen, pass. Sagres 4.3.
s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Rufisque 5.3.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Rufisque 4.3.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Rufisque 23.2.
s.s. *Estonia*, Paulsen, afg. New York 1.3. til Hamburg.
s.s. *Expres*, Falk, i Kbhvn.-Randers Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Dok i Kbhvn. siden 7.3.
m.s. *Falstria*, Krarup ank. Hamburg 5.3.
s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Portland 7.3.
s.s. *Ficaria*, afg. Kbhvn. 7.3. til Nakskov.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn. sønderjyske m. t. Pladser.
m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Kbhvn. 8.3.
s.s. *Flora*, Christensen, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Kingston 20.2.
s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Bathurst 5.3.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Norfolk Va. 25.2.
s.s. *Frederik VIII*, Peronard, oplagt i Kbhvn.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Murmansk 1.3.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Frode*, Petersen, ank. Boston 3.3.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Houston 26.2.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Leith 3.3.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Methil 7.3.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Kbhvn. 3.3.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Manchester 26.2.
s.s. *Hamlet*, Skou, afg. Blyth 5.3. til Mariagerfjord.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Buenos Aires 5.3.
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, afg. Alexandria 3.3. til Kbh.
s.s. *Harald*, Christensen, afg. Cardiff 22.2. til Malta.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Mecklenburg, ank. New York 1.3.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 4.3.
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Aalborg 6.3.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, i Dok i Frederikshavn siden 2.3.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, oplagt.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Aden 26.2.
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Dakar 2.3.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Rotterdam 24.2.
s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Baltimore 1.3.

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. Havana 5.3.
m.s. *Java*, Topp, ank. San Francisco 3.3.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Caimanera Cuba 3.3.
s.s. *Jolantha*, Clemmensen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Kopervik 6.3.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Matanzas 28.2 til St. John N. B.
s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Gibraltar 27.2.
m.s. *Jutlandia*, Heindorn, afg. Penang 1.3. til Suez.
m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Swansea 3.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Rufisque 28.2. til Dunkirk.
s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Odense 5.3.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Danzig 7-8.3. til Kbhvn.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Swansea 2.3.
s.s. *Kina*, Broner, ank. Larvik 5.3.
s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Granton. 2.3.
s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Susa 22.3. til Aberdeen.
s.s. *Knud Villemoes*, oplagt.
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. New York 4.3.
m.s. *Kjøbenhavn*, Christensen, afg. Adelaide 1.3. til Falmouth f. O.

L

s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Santiago Cuba 1.3.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Lizard 4.3.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram Adr.: Tonnages Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filtalkontor: HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418. 6956

SENDEL & GORDON
SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

STETTIN

KARL BRESEMANN

STEVEDOR
SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT
BUNKERKUL-LEVERANDØR

STETTIN

Telegram Adr. "BREMKA"

**BALTISCH-ENGLISCHES
SCHIFFSFRACHTEN-KONTOR**

H. A. EDMUND KOHLMOOS

SKIBSMÆGLER, BEFRAGNING OG ASSURANCE

STETTIN

Telegram Adresse: "Engko". Coder: Scotts 10. Ed., Mosse & Boe.

DANZIG

Telegr.-Adr. Navigation
Coder: Watkins, Scotts, Boe

DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G. m. b. H.

(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)
Medlemmer af the Baltic and White Sea Conference

DANZIG

Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerkul · Befragtning

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.****DANZIG (FILIAL I GDYNIA)**

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering af Bunkerkul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,

MANCHESTER**SIVEWRIGHT, BACON & CO.**

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. Italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

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

GLASGOW

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vomrehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

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

CARDIFF

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED**CARDIFF**

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

NEWPORT

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

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

LONDON

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.

LONDON, E. C. 3

TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GHENT

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

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

JOHN P. BEST & CO.**GHENT**

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

LISSABON

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: SARTORI

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

- s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, pass. København 6.3 p. R. t. Newcastle o/Tyne.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Bo'ness 5.3. til København.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. La Plata 5.3.

M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Dok i Kbhvn. siden 4.3.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Esbjerg 5.3.
 s.s. *Maine*, Andersen, ank. Swansea 4.3.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Guardafui 3.3. p. R. t. Suez.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Hull 26.2. til Reykjavik.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Dunston 24.2. til St. Vincent.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Oliras 2.3. p. R. t. Granton.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Vestafrika 26.2.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Madeira 4.3. til Kbhvn.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Cape Race 7.3. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Halifax 1.3. til Preston.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 3.3. til Tanger.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

- s.s. *Natal*, Madsen, ank. Nakskov 27.2.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 19.2. til Bahia Blanca.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, oplagt.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Anvers 20.2.

O

- m.s. *Odense*, Block, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Susa 4.3.
 s.s. *Oluf Bager*, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Buenos Aires 1.3.
 s.s. *Orion*, Olsen, Timecharter, America.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 26.2. til New York.

P

- s.s. *Pacifik*, Nielsen, pass. Ushant 28.2. p. R. t. Galveston.
 m.s. *Panama*, Væring, pass. Panama Kanal 27.2. p. R. t. San Pedro.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Port Pirie 2.3.
 s.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 m.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Kbhvn. 3.3.
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Delagoa Bay 19.2. til Westaustralien.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Port Talbot 19.2. til Alexandria.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. London 2.3.

R

- s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Neapel 6.3.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Cardiff 3.3. til Tangur.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Grangemouth 7.3.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Cette 27.2.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

- s.s. *Saga*, Tramp, ank. Kolding 5.3.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 4.3. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Burntisland 6.3.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Bordeaux 7.3.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 28.2.

- m.s. *Siam*, Hansen, ank. Geelong 22.2.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, i Dok i Helsingør siden 1.3.
 s.s. *Silkeborg*, Wendt, ank. Kbhvn. 5.3.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Reykjavik 5.3.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Hamburg 2.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Murmansk 5.3.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Frederikshavn 4.3. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Andresen, pass. Dungeness 28.2.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Stesvig*, Berendsen, ank. Danzig 2.3.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Svølvær 3.3.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Savannah 2.3.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Sfax 4.3.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, i Dok i Frederikshavn siden 27.2.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 7.3. til Swansea.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Gandia 1.3. til London.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Porto Vecchio di P. 5.3.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Casablanca 5.3.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

- s.s. *Taarborg*, Hansen, ank. København 15.1.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 28.2. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Vancouver 5.3.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Barry 3.3.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Dok i Kbhvn. siden 7.3.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Reval 7-8.3. til Kbhvn.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Genua 5.3. til Marseille.
 m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Dover 7.3. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Batavia 1.3.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Swansea 26.2. til Licata, pass. Gibraltar 5.3.
 s.s. *Tyr*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Tyne 24.2. til Civita Vecchia.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, i Dok i Frederikshavn siden 4.3.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 1.3.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. New York 5.3.

V

- s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Swansea 18.2. til Alexandria.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Thisted 5.3. til Burntisland.
 s.s. *Venus*, Nielsen, Timecharter, America.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Immingham 2.3. til Reykjavik.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Philadelphia 27.2.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Ridham 5.3.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark Viking, Clausen, afg. Barbados 7.1. til Guanape Islands.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, afg. Tofte 12.2.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Kbhvn. 4.3.

W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Kbhvn. 4.3. til Rotterdam.

Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, afg. Xeropotamos 5.3. til Candia.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Bastholm, i Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

- s.s. *Ørkild*, Møllerup ank. New Orleans 26.2.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Murmansk 25.2.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER 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

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshamn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors · Sörnäes · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaakö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Yxpila · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIÖRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER**REPARATIONSVÆRFT**2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONSLØFTE-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 »

Sidebedding for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

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

TELEFON-NR.:

Agent for Danmark:

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

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

S. H. OHLSEN & CO.Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

8128-8148

Sleepmaaz

Terwenakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ OG TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

**DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

BUNKER ENTREPRENØRER
 FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE
 BEFRAGTING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
 KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
 FLYDENDE BRÆNDESEL

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,	
Tyne Dock, 67, Hudson Street		Newcastle.
Blyth, 19, Ridley Street		
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lambert	
GLASGOW, 78, St. Vincent Street		
Methil, 82, East High Street	} Lambert	
Burntisland, 20, High Street		
HULL, Prudential Buildings	} Lambrose	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road		
Immingham, Dock Offices	} Lambrose	
		Grimsbly

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

BP BRITISK PRODUKT BP

Persisk Diesel Olie "BP" Benzin + Fuel Oil Persisk Petroleum

*Bunkerstation Frihavnen
 Kapacitet 450 Tons pr. Time.*

Amaliegade 22, København, Centr. 5455. Telegr. Adr. United Oil.

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

Carlsberg
 Export
 Øl

*slanke Flasker
 m. Guld-Etk.*



*Pryder et
 festdækket
 Bord.*

AADNESEN & DAHL

LIMITED

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

*

SKIBSMÆGLERE &
 KULEKSPORTØRER

*

BUNKERKUL I
 ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

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 33, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIGHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

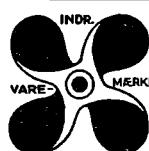
KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Kunstig Træk- og Oliefyrlingsanlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW



Brug
Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK %
TELEFON: 5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR.: HOLZANDIA

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- FORBUND

AMALIEGADE 33

*

Lovpligtig

Ulykkesforsikring
af

Skibsbesætninger.

*

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.

STEVEDORE

Telefoner:
537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:
»Hamdræche

Aalborg

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873

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

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2

Afdelinger:

Amagertorv 29 · Bredgade 77 · Frederiksberggade 1
Gl. Kongevej 98 · Nørrebrogade 26 · Store Kongens-
gade 58 · Strandvej 96 · Sølgade 84 · Østerbrogade 28

Filialet i:

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

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra
Telefoner: Central
387-10387

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 12

FREDAG 18. MARTS 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

FORSTAAELSE OG SAMARBEJDE

Jo intimere Samarbejdet er mellem danske og engelske Interesser, desto bedre for Danmark. England er Danmarks største Kunde, og mange er de, der søger at ændre det for os særdeles behagelige og profitable Forhold.

København gæstes i Øjeblikket af en Delegation, hvis Tilstedeværelse betyder det største engelske Jernbaneselskabs specielle Ønske om at udvide Handelsforbindelsen imellem Danmark og England. Denne Delegation ledes af General J. A. Wickham, London and Great Northern Railway's Næstkommanderende, og omfatter en gammel Kending og god Ven af Danmark, Mr. A. L. Gibson, Selskabets kontinentale Trafik-Direktør, samt de kommercielle Underdirektører Oberst H. H. Mauldin og Mr. W. M. Gracie. Det er kun naturligt, at Folk, der kommer i sligt Ærinde, behandles som kære og velkomne Gæster. De Herrer er da ogsaa blevet modtaget med fuld Honnør af vore øverste Avtoriteter, og der er blevet givet dem rig Lejlighed til at studere de eksportmæssige og trafikale Problemer, som var Hovedopgaven med deres Besøg.

Det er ikke ukendt for denne Læsekreds, at London and Great Northern Railway ikke alene er et mægtigt Jernbaneselskab, men ogsaa ejer store Havneanlæg og Dokker samt driver Rederivirksomhed i stor Stil. Det opretholder en Række Ruter mellem Harwich og det kontinentale Evropa. Paa Baggrund heraf var det rart at høre fra saa avtoritativ Side som Trafikdirektør Gibson, at London and Great Northern omfatter Forbindelsen London—Esbjerg med lige saa stor Interesse og Kærlighed som deres andre Ruter til Trods for, at Harwich—Esbjerg Delen af denne Rute ikke tilhører hans Jernbaneselskab, men er dansk helt igennem. Baade han og General Wickham anvendte om *Forenede's* Linje mellem Esbjerg og Harwich det ramrende Udtryk: *den nationale danske Rute* og fremhævede den store Betydning, som den daglige Forbindelse havde for det danske Landbrug. For yderligere at fuldkommengøre denne Rute som dansk Landbrugseksportroute, meddelte de Herrer, at deres Selskab havde paabegyndt Opførelsen af Verdens fineste og mest up-to-date Bacon Depot i London, og at Selskabet i første Omgang ofrede c. 5 Millioner Kroner paa dette Forsøg paa yderligere at udvikle Samarbejdet mellem de to Nationer.

Selskabets velvillige Forstaaelse af vore nationale Krav og dets store Indsats for at imødekomme dem, vil sikkert møde Paaskønnelse i alle Lejre her i Landet.

AKTIONÆR ELLER SPEKULANT

Aktieselskabs-Formen giver den dygtige Mand med Aingen eller ringe Kapital en Chance til at gøre sine Evner frugtbare til Fordel for sig selv og det Samfund, han er Medlem af. Det er i Grunden den største af Aktieselskabs-Formens gode Egenskaber. Men Forudsætningen er ganske vist, at Aktieselskabets Ejere, d. v. s. dets Aktionærer, føler sig som Aktionærer og ikke som Spekulanter. Og desværre synes det som om, der er en voksende Tendens til at

betragte Skibsaktier ikke som Anlægspapir men som malproper Spekulantgeschæft.

De sidste Dages Begivenheder bekræfter i høj Grad dette Syn. Vi har i mange tidligere Artikler beskæftiget os med de uappetitlige Likvidationsforsøg, hvormed en bestemt Kreds af Veksellerere nu paa tredje Aar har undermineret Dansk-Norsk Dampskibsselskab. Skammeligt er det, at det nu er lykkedes de Herrer Veksellerere at faa den Majoritet indenfor Selskabet, som de saa længe har kæmpet for. For Resultatet bliver vel Likvidation — det tjener i alt Fald Veksellerere paa, alle andre taber derved, inklusive de naive Aktionærer, der har skilt sig af med deres Aktier eller givet Veksellererne Fuldmagt til at stemme for sig.

Indenfor Dampskibsselskabet *Heimdals* har Spekulanterne ogsaa haft travlt. Til Trods for det fornemme Udbytte, som Bestyrelsen tilbød Aktionærerne — 15 Procent — forlangte en bestemt Gruppe en Fordobling af Udbytte-Satsen. Argumentet var, at havde man købt Aktier til en Kurs af 500 Procent (hvad man skal lade være med!) havde man Ret til et større Udbytte!!! Heldigvis har Selskabets Redere tilstrækkelig Aktiemajoritet til at forhindre Plyndring, saa Stormen blev redet af.

Ogsaa indenfor Dampskibsselskabet »Dannebrog« har man i disse Dage været Vidne til en ganske skandaløs Optræden af visse Aktionærer overfor en saa fremragende og anset Mand som Generalkonsul Johan Hansen. I et Svar paa disse usømmelige Angreb tangerer Generalkonsulen i Dagbladet »Børsen« netop Aktionær-Faren. Indenfor hans Selskab har Gang paa Gang store Aktionærgrupper og imod hans skarpe Protest fremtvunget for store Udbytter og Udstedelse af Friaktier, og Gang paa Gang søgte han forgæves den Mand — afdøde Etatsraad Glückstadt — hvis Bank furnerede disse Aktionærgrupper for at forhindre denne skadelige Udbytning, der røvede Selskabet Midler til at staa de daarlige Tider igennem. Og nu kommer Medlemmer af disse Rovdriftgrupper og bebrejder en af Rederierhvervets Førstemænd, at han ikke forstaar sit *job* som korresponderende Reder. Skal man le eller græde?

EN ULØSELIG OPGAVE

Blandt de talrige Regeringsforslag, der er blevet forelagt den svenske Rigsdag, var der et, hvori der anmodes om en Rigsdagsudtalelse om visse Beslutninger, der er trufne af den internationale Arbejdsorganisations Konference. Det drejer sig dels om to Forslag til internationale Konventioner om Forhyringsaftaler for Sømænd samt om Hjemsendelse af Sømænd, dels om to saakaldte Indstillinger angaaende Hjemsendelse af Befalingsmænd og Lærlinge og Inspektion af Aftaleforhold til Søs. Regeringen mener ikke, at ovennævnte Forslag og Indstillinger bør tiltrædes af Sverige, da disse Forhold allerede er ordnet paa tilfredsstillende Maade i Sverige, og da der ikke ved dem tilføres Sømændene yderligere Fordele. En Ratifikation vilde derimod medføre visse

Ulemper, idet den vilde kræve Ændringer i en Lovgivning, der er gennemført i Samarbejde med de andre nordiske Lande, og den vilde ydermere paaføre Staten unødvendige Udgifter.

Antagelig vil Rigsdagen, udtaler Göteborg Handels- og Sjøfartstidning, være af samme Mening som Regeringen, og Aktstykkerne vil saaledes formentlig i Stilhed blive lagt ad acta, og de fortjener ikke nogen bedre Skæbne. Hvert Aar lægges der en Pakke Konventionsforslag og Indstillinger paa den svenske Rigsdags Bord, og som Regel har de kun ringe Interesse for Landet, idet de almindeligvis behandler Forhold, som vi har ordnet paa egen Haand, oftest i Samraad med de andre nordiske Lande. Da saadanne Forslag sjældent kan gives en saa almengyldig Form, at de dækker de vekslende Forhold i de forskellige Lande, lader de sig ikke uden videre indføre i den gældende Lovgivning, og selv om der ikke sagligt kan indvendes noget mod dem, vil en Ratifikation medføre tidsspildende og besværlige Lovændringer til ringe eller ingen Nytte. Mange er derfor de Forslag, som de svenske Statsmyndigheder har været nødsagede til at lægge til Side, og af de Forslag, som Sverige har tiltraadt, har intet været af større praktisk Værdi. Man kan saaledes godt sige, udtaler Bladet, at Velsignelsen fra Geneve for vort Vedkommende er blevet sparsomt udmaalt. Den internationale Arbejdsorganisation har i Virkeligheden meget lidet at lære os i Spørgsmaal om Hygiejne og social Velfærdspolitik.

Sverige og dets Nabolande har gennem lang Erfaring vundet Klarhed over, hvor overordentlig store Vanskeligheder det kan volde at naa til Enighed om ensartet Lovgivning i forskellige Lande. Det Sam-

arbejde, der længe har eksisteret mellem de nordiske Lande paa visse Lovgivningsomraader, viser, at en saadan indbyrdes Tilpasning kræver grundige Forbedelser, og en anden væsentlig Forudsætning for, at et saadant Foretagende skal lykkes, er, at Forholdene i de Lande, det drejer sig om, er saa nogenlunde ensartede.

Paa Konferencerne i Geneve staar de mest divergerende Interesser mod hverandre. Alt for ofte hender det, at Beslutninger tvinges igennem, uden at der er opnaaet Enighed, saaledes at Konventionsforslagene altsaa fremtræder som et tilfældigt Flertals Diktat. Dette har saaledes været Tilfældet paa Søfartskonferencerne. Lande som Østrig og Schweiz, der ikke har nogen som helst Erfaring i Søfartsspørgsmaal og saaledes heller ingen praktiske Sagkyndige at sende, har paa Konferencerne samme Indflydelse som store Søfartsnationer som England, Holland og Italien.

Det er vanskeligt at se, hvorledes den internationale Arbejdsorganisation skal redde sig ud af den Situation, hvori den er kommet. Den er blevet til en Fabrik af mere eller mindre værdiløse Resolutioner og Konventionsforslag. Som Organ for international Sociallovgivning har den ikke gjort nogen Indsats, der svarer til Udgifterne. Som internationalt Oplysningsbureau fylder den maaske et Behov, men et Behov, der skulde kunne opfyldes ved Hjælp af et langt mere beskedent Administrations-Apparat og et langt mindre Budget.



AARSUDBYTTER

Orion

Paa et Tirsdag i D/S. »Orion» afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa den aarlige Generalforsamling, at der til delvis Dækning af Driftsunderskuddet i 1926 Kr. 98,222.62 overføres Kr. 64,759.73 fra Reserve- og Fornylsesfonds Konto, efter at der til sidstnævnte er overført Kr. 78,117.71 fra Assurancefonds Konto og Kr. 44,588.91 fra Ulykkesforsikringsfonds Konto og afskrevet Kr. 63,500.00 paa Havarier.

Restsaldoen Kr. 33,462.89 foreslaas overført i ny Regning.

Dania

Fra Dampskibsselskabet »Dania» er udsendt en Regnskabsmeddelelse, i Følge hvilken Skibenes Driftsoverskud for 1926 andrager 410,788 Kr., hvortil kommer Overførsel fra forrige Aar. Efter Fradrag af Omkostninger, Skatter, Surveys, Renter og Tantiømer bliver der et Beløb af 340,508 Kr. til Disposition.

Paa et nylig afholdt Bestyrelsesmøde besluttedes det at foreslaa den kommende Generalforsamling at anvende 150,000 Kr. til Afskrivninger paa Skibene, at fordele 10 pCt. = 150,000 Kr. til Aktionærene, og at overføre Resten, 40,508 Kr., til næste Aar.

Regnskabet betegner en meget væsentlig Bedring sammenlignet med 1925, idet Skibenes Driftsoverskud for dette Aar var 233,000 Kr., altsaa næsten kun halvt saa stort. Udbyttet sættes derfor ogsaa op fra 8 til 10 pCt., foruden at der til Afskrivning paa Skibene anvendes 114,000 Kr. mere end sidste Aar.

Pacific

Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet »Pacific» har vedtaget at foreslaa den forestaaende ordinære Generalforsamling, at der af Aarets Nettooverskud, som inklusive Saldoen fra forrige Aar udgør 173,456 Kr., udbetales 18 pCt. til Aktionærene med 108,000 Kr., at der afskrives 45,000 Kr. paa Skibene og overføres 12,320 Kr. til næste Aar.

Den fra forrige Aar overførte Saldo andrager

10,747 Kr., saaledes at Netto-Overskudet bliver paa 162,709 Kr. mod 109,965 Kr. Selskabet bliver derved i Stand til at give 18 pCt. Udbytte mod 12 pCt. foregaaende Aar.

Orient

Dampskibsselskabet »Orient»s Bestyrelse har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen af Overskudet for 1926, som med Saldoen fra 1925 221,874 Kr. beløber sig til 827,248 Kr., at foretage Afskrivninger og Henlæggelser til et Beløb af ialt 317,640 Kr., at udbetale 6 pCt. i Udbytte til Aktionærene og at overføre 83,288 Kr. til 1927.

Myren

Paa et Torsdag i Dampskibs-Aktieselskabet »Myren» afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen af Aarets Overskud, som inklusive Saldo fra forrige Aar 41,803 Kr. andrager 270,695 Kr., at afskrive paa Skibenes bogførte Værdi et Beløb af 230,000 Kr. og at overføre til næste Aar Saldoen 40,695 Kr. Bestyrelsen foreslaar endvidere at udbetale i Udbytte 5 pCt., som afholdes af Selskabets Udbytte-Reguleringsfond.

DE SVENSKS SØFOLK OG SEJLSKIBSFARTEN

Efter at de øvrige Lønforhandlinger indenfor den svenske Skibsfart er ført til Ende, mangler man endnu Overenskomsten mellem Svenska Sjømandsunionen og Sveriges Segelfartygsförening. Sømandene kræver betydeligt forhøjede Hyrer, saaledes 170 Kr. for Bedstemænd og Sejlmagere, 135 Kr. for Matroser, 110 Kr. for Letmatroser og 50 Kr. for Jungmænd, samt et Tillæg af 20 Kr. for den af Besætningen, som passer Hjælpemaskiner. Alle svenske Sejlskibsredere fastholder, at saadanne Hyrer slet ikke kan betales. Tilfældet er ganske analogt med Forholdene i Danmark for Sejlskibsfarten, der jo i lang Tid har været blokeret af de danske organiserede Søfolk.

UDDANNELSEN I SKOLESKIBE OG ALMINDELIGE SEJLSKIBE

Fra Sekretæren i Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Kaptajn H. L. Hansen har vi modtaget nedenstaaende Indlæg.

Under denne Overskrift i Dansk Søfarts-Tidende farer nogle daarligt underrettede Skibsførere og Styr-mænd frem mod det nylig oprettede Søfartsraad paa en Maade, som — efter mine Begreber — blev et Angreb, der ikke kan nøjes med, hvad de ønsker Søfartsraadet, en blid og rolig Død, men bør — af Hensyn til den Stand de tilhører — tilbagevises som absurd og fremkommet som Følge af falske Rygter.

Falske Rygter er det vel nok i allerhøjeste Grad — i Følge Redaktionens Kommentarer — og der kan sikkert gives Redaktøren Medhold, naar han nævner, at der næppe bliver Anledning til for Sejlskibsførerne at føle Haan tilføjet fra Søfartsraadets Side; i Raadet er forøvrigt Sejlskibserhvervet repræsenteret langt over Forventning, og Skibsførerstanden er repræsenteret, saa Angrebet er jo paa en vis Maade rettet imod Angribernes egen Stand, man kan vel nok med rette udtale — og med Bestemthed paavise — at Søfartsraadet er sammensat af søfartskyndige Folk, og den, der kender de Delegerede, vil vist næppe benægte dette.

Raadets Sammensætning er forøvrigt offentliggjort i saa vid Udstrækning, at det er utvivlsomt, at Underskriverne af Indlægget maa være kendt med den, men efter Indlægget skulde man ikke tro det; men det er da saa meget mere besynderligt, at de tror sig bekendt med Indholdet af et Lovforslag, som er udarbejdet i fortrolige Møder. Man faar uvilkaarlig den Opfattelse, at hele Indlægget er bygget paa Meddelelse fra en *outsider*, og det vilde derfor være at anbefale at kassere den Outsider-rapportør, hvis Meddelelser kun giver Anledning til unødigt Bekymring.

Med Hensyn til Uddannelsen af de unge Mennesker til Søs, da faar de Herrer Ret. Uddannelsen i vore almindelige Sejlskibe er ligesaa god som i Skoleskibene, det er saa absolut rigtigt, at alle Søfartskyndige erkender dette og utvivlsomt ogsaa Søfartsraadet, i modsat Fald vilde det sikkert møde Protest fra Størstedelen af Repræsentanterne, saa der er aldeles ingen Anledning til at spørge Raadet, hvad det mener om praktisk Sømandsuddannelse i vore Skon-

nerter paa de forskellige Farter. Svaret er forøvrigt saa ofte givet af de Mænd, der sidder der, og den danske Officersstand i Sejlskibene har da saa ofte høstet Ros og Anerkendelse derfor, at det er unødvendigt yderligere at paaberaabe sig denne Anerkendelse, naar den faktisk er til Stede.

Til Trods for, at vi som Sejlskibsofficerer i danske Sejlskibe betragter os selv som gode Pædagoger for praktisk og disciplinær Uddannelse af unge Søfolk, maa vi paa ingen Maade undervurdere vore Skoleskibe og deres Uddannelsesmetoder. Enhver Fører paa et Sejlskib maa erkende, naar han faar en Skoleskibsdreng om Bord, saa faar han i de allerfleste Tilfælde — der gives her som alle Steder Undtagelser — en høflig og disciplinært uddannet ung Mand, som hører og svarer, samt — hvor han magter det — udfører Ordren prompt. Den der — som jeg — i Aarenes Løb har haft flere Stagedrenge, faar sikkert heller ikke Indtrykket af, at det er bare Lystsejlsads for Drengene i Skoleskib, man forbavses snarere i samme Tilfælde over, hvad der er lært paa en saa kort Tid som fem Maaneder, forøvrigt, hvis man gennemgaar Beretningerne, vil man af disse se, at det er alt andet end Helligdage for de unge Gutter, og Lystsejlsads bliver der nok lagt Vægt paa, at det ikke bliver i alt for høj Grad. Det er ogsaa interessant at erfare, at der bliver lagt særlig Vægt paa, at alt muligt Arbejde udføres paa samme Maade som i et Koffardiskib, og efterhaanden som Drengene er uddannede, gaar man da ogsaa over til kun at benytte samme Styrke som i et Koffardiskib, og dette kan med fuld Forstaaelse gøres, eftersom Størsteparten af de opdragende Kræfter har Koffardiuddannelse. Med Hensyn til de andre to Skoleskibe, der nævnes, da er Tid Penge der som alle andre Steder, og selv om Antallet kan synes lidt stort, er det næppe bare Lystsejlsads der heller.

Hvorom alt er, saa er min Erfaring, at vi endnu har en god Sømands ungdom, som ser Fremtiden i Møde med Forhaabninger, og der vil næppe overgaa dem nogen Haan fra Lovgivningsmagtens eller dens Raadgiveres Side, fordi de ikke har Skoleskibssejlsads, hvad der er mere vigtigt, er, at de i Fremtiden kan erholde Sejlskibssejlsads. H. L. Hansen.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 15. Marts 1927.

Befragtningerne i de oversøiske Markeder og ud fra U.K. har været en Skuffelse, hvad angaar Antallet af afsluttede Forretninger, men Raterne er ikke gaaet tilbage i nogen Retning, og for at bruge et gængs Shipping Udtryk: »the general position indicates a steady undertone all round«. — Det er jo saadan, at de vigtigste Markeder skifter Karakter ret hyppigt, men det vigtigste er, at intet Marked slappes, saasnart Efterspørgslen tager af. — Nord-Amerika, f. Eksp., har meget faa positive Laster. — Alligevel er der intet Kapløb om de enkelte Ordre. — Cuba/Gulften og det Vestindiske Time-Charter Marked er gode Aftagere af Tonnage, og naar Montreal aabner omkring 15/20 April, bliver der Brug for en større Flaade. — Korn-Noteringerne fra Montreal er ikke kommet over ca. 17 cents til A/H. 20/22 cents til Danmark/Sverrig, og det er ikke godt nok. Kul fra Wales til Montreal/Quebec betinger 8/3d.—8/6d. for 3000 Tonnere, 7/6d.—7/9d. for 4/5000 Tonnere, og det lader til, at Tonnagen ikke tiltrækkes til disse Rater saalænge det hjemgaaende Montreal Marked ikke staar i Forhold til andre Markeder. — La Plata er stadig fast med skiftende Efterspørgsel, med faste Rater baade for prompt og indtil Juli, og særlig den udprægede Fasthed i La Plata betyder et stort Plus for hele Fragt-

markedet. — Hertil kommer, at en større Interesse for Tonnage fra Australien har bragt alle andre Østens Markeder i en bedre Position. — Selv om de opnaaede Rater ikke helt svarer til Forventningerne, er der Chance for en Bedring. — Kulmarkedet herhjemme og til Østersøen er ikke bedret endnu. — Hvorledes disse Markeder vil udvikle sig vil snart vise sig, og vi vover at spaa en ganske følelig Fremgang, d. v. s. sejlbare Fragter i Modsætning til Dags-Raterne, som i bedste Tilfælde lige giver Balance, mange Gange direkte Tab.

TRÆLASTMARKEDET

For Lastning pr. f.o.w., Juni & Juli er der yderligere sluttet en Del D.B.B. Ladninger til U.K. og Props/Pulpwood til Holland/Nordfrankrig. — Raterne viser ingen Fremgang. — En Del lettiske Baade (dem er der heldigvis ikke saa mange af) har akcepteret endog meget billige Fragter, ca. 36/- for Props fra Syd-Finland til kontinentale Havne, og 2 Kontrakter til Holland, ca. 20,000 Fv. hver, er gaaet til Hfl. 21,00 pr. i.p.f.—Leningrad. — E.C. noterer 50/ pr. russisk Favn (343 Cbf.) frit ind og stuvet. — Laster er der Overflod af, saa naar Sæsonen for Alvor begynder og de »bona fide« Trælast-Baade kommer i Markedet, ventes det, at Betalingen bliver bedre, og der er ikke Tvivl om, at Befragterne maa højere op i deres Idé, før der

HAMBURG—AMERIKA LINJEN

Hamburg-Amerikalinjens Ledelse vil foreslaa Generalforsamlingen, at Selskabets Aktiekapital forhøjes med 30 Mill. til 116 Mill. M. Hensigten er at bygge to Motorpassagerskibe af »Cleveland«-Typen paa 17,000 Tons hver, 6 Motorlasteskibe paa 10,000 og 6 paa 5,500—6,000 Tons. Med disse Fartøjer vil Linjens Tonnage øges med 1 Mill. Bruttotons.

DET DANSKE REDNINGSVÆSEN JUBILERER

Den 26. Marts kan det danske Redningsvæsen fejre 75 Aars Jubilæum, idet der ved Lov af 26. Marts 1852 blev oprettet ialt 25 Redningsstationer, hvoraf de 20 i Jylland, de øvrige paa Bornholm.

Dette Antal Stationer er i Aarenes Løb vokset saaledes, at der den 1. Januar i Aar under det nørrejydske Redningsvæsen sorterer 63 Stationer og under Bornholms og Møens Redningsvæsen 12 Stationer.

(Fragtmarkedet fortsat.)

kan komme rigtig Gang i Befragtningerne. — Fra Hvidehavet rapporteres bl. a. sluttet:

720 Stdr. Portsmouth 61/3d. 700 Stdr. Antwerpen 60/- (2 Rejser). 1000 Stdr. Grangemouth 56/9d.

Saa billigt havde Befragterne vist ikke drømt at kunne slutte til, men disse Afslutninger betyder intet, og vi kan rolig gaa ud fra, at de næste Afslutninger bliver betydelig bedre.

Canada—U.K. noterer ca. 70/ uden at kunne tiltrække Tonnage.

KUL, KOKS etc.

Blyth/Nakskov 1850 Tons er sluttet til 6/3d. Tyne/Assens 1250 Tons er sluttet til 7/-. Tyne/Fr.havn 800 Tons er sluttet til 8/-. Forth/København, 2200 og 3000 Tons, er sluttet til 5/9d. Boness/Aarhus, 2100 Tons er sluttet til 5/9d.

At faa Fortjeneste paa disse Fragter maa være lidt af et Kunststykke, men Baadene sejler ogsaa kun for at komme over en død Periode og venter at tage Revanche senere. — Til norske & svenske Havne betales gennemgaaende lidt mere, men ikke meget. — London Koks noteres i 8/—8/3d. — Ekspeditionerne i Greenwich/Beckton er meget langsomme, optil 6/8 Dages Tørn, og Tonnagen udnyttes paa det skammeligste. — Disse Laster burde kun slutes med faste Timer eller maximum 48 Timers »turn«. — Coasting er fremdeles elendigt:

Tyne/Antwerpen 2/9 à 3/-. Rotterdam 3/9d., Hamburg 4/-.

MIDDELHAVET etc.

Til trods for en begrænset Efterspørgsel har det været muligt at holde Raterne oppe. — Til Alexandria betales 13/—13/6, Algiers 10/-. Marseille 11/—11/6d., Barcelona 13/6d., Genoa range 10/6d.—11/9d. Catania 11/6d.—12/-. Tunis & Sfax 12/1½d. — Til Las Palmas er betalt 10/6d., Aden 16/6d., Colombo 17/6d. og Hongkong 24/- »free discharge«. — Hjemgaaende er stadig utilfredsstillende. — Sfax/Susa—Aberdeen; 1500 Tons Esparto vanskeligt over 17/3d. — 17/6d. — Frugt Spanien — U.K. 20/—21/- pr. 100 cbf. Sfax/Ipswich 9/3d., Bristol 9/6d., Nantes 6/-. Bona/Rendsburg 8/3d., Danzig 9/—9/6d., Sfax—Berwick o. Tweed, 16/1700 Tons 12/6d.—13/-. Alexandria—Hull 12/6d. 13/- pr. 60 cbf., Trapani—Flekkefjord, 2000 Tons Salt n. Kr. 13.00. — Sortehavet faar Tonnage til 14/6d.—16/- Kontinentet, og Danube 18/—18/6d.; tre danske Havne 21/—21/6d.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA

Korn fra Staterne er saa godt som uden Efterspørgsel. — Montreal—A/H. indikerer 17 cents, Danmark 20/22 cents, men Raterne frister ikke. — Kul Baltimore—Alexandria har faaet en større Baad til \$4,25. —

Fanø Bombebøsse

har afholdt Generalforsamling. Forrige Aars Regnskab oplæstes og godkendtes. Regnskabet, der balancerer med 4,341 Kr. 26 Øre, udviser at Bombebøssen foruden Konsul Lauritzens Legat ejer Formue stor 7,452 Kr., deraf Nordby 6,646 Kr. og Sønderho 816 Kr.

Af Konsul Lauritzens Gavelegat paa 100,000 Kr. i »Nye jydsk Kreditforeningsobligationer« er udbetalt 2875 Kr. efter Begæring af trængende Sømænd i Nordby og 1500 Kr. til trængende Sømænd i Sønderho. Kapt. J. Thomsen er Formand for Nordby Afdelingen og Kapt. Hans Thomsen for Sønderho Afdelingen af Fanø Bombebøsse. —n.

OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne viste denne Uge nogen Opgang, idet der af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Skibe den 15. ds. var oplagt ialt 17 Skibe med en samlet Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 15,814 Tons og 24,162 Tons.

Cuba—U.K./Cont. 22/6d.—24/-. Marseille 24/6, Genoa 25/-. April Lastning. — Fra Gulfen er gjort lidt mere i den senere Tid, og Noteringerne ligger omkring \$7,50 for Oliekager til 3 danske Havne, 27 cents for Sukker til U.K. — 163/9d. Pitch-pine Buenos Aires eller Rosario, 37/6d. Asfalt Tampico 1/4 Havne La Plata. — 12½/13½ cents Murmansk. — Vancouver eller Portland—U.K./Cont., 15/4 Annullering ses sidst sluttet til 40/-.

SYD-AMERIKA

Udgaende Kulrater er sørgeligt langt nede. — Til »lower ports«, Buenos Aires/La Plata eller Montevideo har Befragterne faaet al den Tonnage, de har villet have, til 14/—13/9d. 13/6d., Wales/Glasgow eller E.C. Lastning. — Betingelserne er ogsaa daarlige: 3/- pr. Ton Losning, Modtagernes Mægler, despatch money. — Da C/P. stipulerer 500 Tons Losning, og alle Modtagere let kan losse 1000 Tons eller mere, betaler de fleste Baade mange Hundrede £ i despatch.

Kornbefragtingen har ikke været fuldt saa livlig i den forløbne Uge. — Fragterne har ikke desto mindre været befæstede, og for prompt er opnaaet 29/—29/6d., April 26/6d., 28/-. April/Maj 27/—27/6d., Maj/Juni ca. 26/-. basis »up river« eller Bahia Blanca. — Buenos Aires/Dunkirk 26/- prompt; A/H. range 27/3d. — Til Bergen/Stockholm range kan vel faas ca. 33/-, prompt; 30/—31/- April og 6d. à 1/- mindre indtil Juli, Basis 1 Lossehavn, »up river« Lastning.

Chile—Japan, 2 Lossehavne søger flere Baade til ca. 35/- og til Alexandria—U.K. og U.S.A. søges Tonnage.

ØSTEN

Australien har atter taget mange store Baade til 47/6d. — 45/- til U.K./Kontinentet/Middelhavet basis Syd-Australien, 45/—43/9d Vest-Australien, April/Maj.

Vladivostok/Antwerpen og Stettin 33/9d., Maj, Madras/Middelhavet 35/-. Birma/Fiume 32/6d., Kul fra Syd-Afrika betaler 15/—15/d. til Java, 15/- til Colombo. — Alle Markeder er bedre repræsenteret, og Udsigterne for en endnu livligere Aftagning af Tonnage er lovende.

TIMECHARTER

For europæisk Fart søges: 5/6000 Tonnere 3/6 Maaneder ca. 4/6d. 4000 Tonnere 1/2/3 Aar, 4/6d. 3000 Tonnere 6/12 Maaneder 5/—5/6d. 1800 Tonnere 3/6 Maaneder 6/—6/3d.

For Vest-Indisk Fart er befragtet mange Baade til befæstede Rater, bl. a.: 5300 Tonner 1 Rundrejse \$1,50. 3400 Tonner 6/7 Maaneder \$ 1,50. 2300 Tonner 1 Rundrejse \$2,25 og adskillige 3/3600 Tonner 1 Rundrejse \$1,70—\$1,80.

S L E M M E F O R V I K L I N G E R

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN.

Den britisk-russiske Konflikt bliver Dag for Dag mere og mere alvorlig og for en nøgtern Betragtning kan det ikke vare længe førend Spændingen er blevet saa voldsom, at den vil udløse sig. At man venter det saavel i England som Rusland, er der ingen Tvivl om. Alle de politiske Træk fra de sidste to Maanedere tyder derpaa. England vil søge at slaa Rusland ned ikke blot i Østen, men ogsaa i Europa, og det har haft ubetinget Held med at rejse en stærk Front mod Sovjet. Det sidste Resultat er Italiens Tilslutning som »brillant Sekundant« fordi Italien nu, af Hensyn til sine Søfartsinteresser i Middelhavet, vil gøre alt for at staa sig godt med England, samtidig med at det gerne vil gøre meget for at ødelægge Rusland. Den italienske Fascistimperialisme kan slet ikke mindes, at der var en Tid, da man søgte visse venskabelige Forbindelser i Moskva. Nu vil man kun tjene England — i Haab om rigelig Gengældelse fra det. Kursen er lagt om og saavel Italien som England udviser nu en betydelig Aktivitet i de Randstater som kranser Rusland og danner Grænsen mellem den moskovitiske Verdensmagt og Europa. Den italienske Politik staar stærkt i Rumænien og derfra gaar den til Polen, som jo takket være den britiske Politik er kommet til at spille saa stor en Rolle. Den franske Indflydelse, som før dominerede i disse Lande, er nu i det væsentlige blevet erstattet enten af en engelsk eller af en italiensk, som er inspireret fra England.

Dønningerne fra den kinesiske Hvirvel kan nu mærkes i Europa. Den pludseligt vaagnende Villighed til at ordne den polsk-litauiske Konflikt, som man næsten var ved at tro skulde vare til evig Tid, er et af Tegnene derpaa. Allerede det, at de litauiske Patrioter under høflig Interesse fra Polakkernes Side, fejrer en ganske vist upolitisk Sørgehøjtid i det polske Vilna, den litauiske Irredentismes Øjesten, allerede dette antyder en meget paafaldende Ændring i hele Atmosfæren. Og givet er det, at England med den allerstørste Arvaagenhed følger disse Forsøg paa at stoppe et slemt Hul i Muren. Det er tillige klogt af England, fordi Barrieren nord paa bliver mere og mere usikker, naar man ser paa den som Værn. Letlands socialdemokratiske Regering viser mere og mere Lyst til at give Rusland de ønskede Garantier, uden Tvivl for ved dets Hjælp at holde sig udenfor, om det kommer til Strid mellem de store og samme Spørgsmaal er nu oppe i Estland. Den estniske og den lettiske Udenrigsminister havde for kort Tid siden en lang Konference sammen i Reval. At den drejede sig om de to Landes Stilling under en kommende Verdenskonflikt, er der ingen Tvivl om. Baggrunden for denne Konference var tydelig nok.

Ud fra et engelsk Synspunkt er Tysklands Stilling dog vigtigere end det andet og man forstaar godt den Uro, der er i tyske diplomatiske Krese, fordi Chamberlain nu i Marts i Genève vil »oprulle de østlige Spørgsmaal« og søge at faa Tyskland til at garantere, at det vil støtte Englands russiske Politik. Situationen er højst indviklet og det er tydeligt nok, at den Rolle, som man fra engelsk Side tiltænker Tyskland, ikke er særlig velkommen. Man griber ikke efter det britiske

Forslag med aabne Arme. At kende Grundene til den tyske Modvilje imod den engelske Politik er nødvendigt, naar man vil have blot en flygtig Orientering i Øjeblikkets økonomiske Politik i Europa.

Gang paa Gang har man set de tyske Politikere og de tyske Teoretikere erklære, at Krigen for altid har lært Tyskland, at det aldrig mere kan lade sig tvinge ind i en Krig, hvor der kæmpes paa to Fronter. At undgaa dette var Bismarcks gyldne Regel og ved allehaande kunstige og ofte uhæderlige Midler søgte han at undgaa Dobbeltstillingens kvalfulde Kendsgerning. Ser man paa Republikken, som den er i Dag, er der ingen, der kan beskyldte den for at have taget Arv efter Bismarck paa dette Omraade. Man vil meget nødig staa paa spændt Fod med Rusland og man gør alt for at Locarno skal være en Sikkerhedsventil. At komme i Klemme er det, der mest af alt kan faa det unge Tyskland til at gyse. Rædslen herfor er ligesom gaaet det i Blodet, man vil have Døren aaben til alle Sider. Noget urimeligt er der ikke i en saadan Politik. Folket er vaabenløst og den simple Konsekvens heraf er, at det maa orientere sig saadan, at det ikke fra nogen Side kan blive beskyldt for at konspirere. Det gør det heller næppe — men en skønne Dag viser det sig maaske at være farligt, at Tyskland ligger saa svagt, at det ikke kan tage noget bestemt Standpunkt og forsvare det, eventuelt sammen med en anden.

En anden Anstødssten i Englands Bestræbelser for at faa Tyskland over paa sin Side ligger i den Kendsgerning, at der mellem Polen og Tyskland er et stadig daarligere Forhold, og der er intet der tyder paa Bedring. Den nuværende Krise i Forhandlingerne om en Handelstraktat, er kun et af de mange Symptomer, og der ligesom vokser en daarligere og daarligere Stemning frem. Englands Politik er i udpræget Grad polskvenlig. Lader man Blikket gaa tilbage, ser man uden Besvær, at denne Politik er blevet til under Indflydelse af noget, som opfattes som en Nødvendighed. England vil først og fremmest søge Tilslutning hos dem som det kan regne med, naar det gælder om at holde Rusland Stangen. Derfor fører England den venlige Politik overfor Polen. Tysklands Fjendskab overfor det nu frie Land kommer for en god Del af, at man i Tyskland meget vel mindes de store Ofre, man bragte i Locarno i Haab om en fremtidig Godtgørelse i Form af en Revision af den tysk-polske Grænse, som var blevet til Virkelighed under Forhandlingerne i Versailles. Disse Forhaabninger støttedes og opmuntredes af England. Endnu husker man *Mac Donalds* Udtalelser i Genève om Øverschlesien. De havde i hvert Fald noget af den Vægt, som en engelsk Premierministers Ord altid har.

Det er de voldsomste Interessesæmninger, som nu er ved at tørne sammen, og man spørger unægtelig sig selv om, hvor Chamberlain skal ende og hvor han skal begynde, naar han vil til at oprulle de østlige Problemer. Hvor man ser hen, er det de økonomiske Forhold, der nu spiller ind, det hele er et Spørgsmaal om Penge, men et Spørgsmaal der afgør Europas Fremtid. Og Afgørelsen behøver ikke at lade vente længe paa sig.

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

Ny Ordre til Eriksstad

Rederiet »Reut«, Göteborg, har hos Eriksberg mek. Verkstad, Göteborg, bestilt en 9,000 Tons Tankbaad. Skibets Hoveddimensioner bliver:—

407' 0" × 55' 0" × 32' 0",

og det bliver forsynet med to Eriksberg-Burmeister & Wain Dieselmotorer paa ialt 2,800 I.H.K.

Sejlsadsen paa Kotka

Vi har modtaget følgende:—

Firmaet *Ferd. Philipson & Co.* har modtaget Meddelelse fra Finland gaende ud paa, at Navigationen for Kotkas Vedkommende aabnes den 15. Marts.

(Fortsat fra Side 191).

Prøvetur.

Den officielle Prøvetur med Københavns Flydedoks Nybygning Nr. 180 m.s. »Disko«, bygget for Regning Grønlands Styrelse afholdtes den 9. ds. i Sundet.

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

Længden mellem Perpendikulærerne	220' 0"
Bredde paa Spant	36' 0"
Dybde til øverste Dæk	24' 0"

og det er forsynet med en B. & W. Dieselmotor paa 1,050 I.H.K.

Prøveturen forløb tilfredsstillende.

Nyt Sømandshjem

Søndag indviedes ved en Festlig Sømandshjemmet ved Esbjerg ny Havn. Med den stigende Benyttelse af den nye Havn har Trangen til et Sømandshjem derude været ret stærk, og den smukke Bygning, som har kostet 150,000 Kr, er vel indrettet.

— I forrige Maaned indviedes Aalborg ny Sømandshjem. Bestyreren af »Bethel« i København, Kapt. Nielsen, udtalte i sin Indvielsestale, at et smukkere Hjem end dette fandt man ingen Steder i Verden. Han omtalte Betydningen af Sømandshjemmene, af hvilke der nu her i Landet er 32; men der er flere Steder, hvor Lokalerne er for smaa, og der tænkes paa at bygge ny Sømandshjem.

I S M E L D I N G E R P R. 15. M A R T S 1927**Sverige**

Hudiksvall og nordligere Stationer lukket.
Søen ved Agö isfri, ved Lilljungfrun lukket.
Ved Eggegrund Drivis, lukket for Sejlskibe, til Gävle Fastis, kun med Isbryderhjælp. Skutskärs hamn lukket.
Øresundsgrepen nordl. Del Drivis, sydl. Del lukket.

Finland

Luppi og østligere Stationer lukket.
Hogland mod E. og W. lukket mod S, ikke meldt.
Helsingfors S-Havn Fastis, kun med Isbryderhjælp. Sveaborg Fastis, vanskeligt for Sejlskibe.
Gråskärsbådarna Vaager, lukket.
Porkala Fastis, Rende.
Kallbådan Landvand. Barösundsfjärden Fastis, lukket.
Hangö Havn Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Ved Russarö Drivis, lukket for Sejlskibe, længere ude isfrit.
Hangö W-Fjord, Gullkronafjärd sydl. Del, Åbo Havn, Erstan, Lövskär Fastis, lukket for Sejlskibe.

Rusland

Widskärsfjärden Drivis, kun med Isbryderhjælp.
Skiftet og Föglö Fastis, lukket for Sejlskibe.
Mariehamn uhindrende Sjapis.
Raumo Skærgaard Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Mäntyluoto og Råfsö indre Havne samt Mäntyluoto Red uhindrende Sjapis.
Ud for Kallo og Råfsö uhindrende Fastis.
Wasklot og nordligere Stationer lukket.

Tyskland

Pillau, Königsberg Kanal spredt Drivis, Sejlskibe Bugserhjelpe.

P O S I T I O N S L I S T E P R. 14. M A R T S 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Danzig 13.3.
s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Kbhvn. 11.3.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Göteborg 10.3.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Cardiff 10.3.
s.s. *Alexandra*, Ankersø, ank. Cork 6.3.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Harburg 11.3.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Palermo 11.3. til Valencia.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Newport News 10.3.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Åden 1.3. til Singapore.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. North Shields 9.3. til Puerto Rico.
s.s. *Arabien*, Harder, afg. Hook 12.3.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 23.2 til Buenos Aires.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rotterdam 10.3. til Buenos Aires.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Baltimore 6.3. til Kbhvn.
m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Singapore 11.3.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Vejle 11.3.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Galveston 12.3.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Messina 9.3. til London via Oran.

s.s. *Atlantic*, Petersen, pass. Bistrop's Rock 10.3. p. R. 1. New Orleans.
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Adelaide 23.2 til Cape Town.
s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. Burntisland 9.3. til Ivigtul.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nicolaisen, ank. Hobro 14.3.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, pass. Sagres 11.3. p. R. 1. Bremen.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Bordeaux 12.3. til Wales.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Narvik 12.3.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Hamburg 14.3.
s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Cardiff 11.3.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Halifax. N. S. 12.3.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 12.3.
s.s. *Botnia*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Rotterdam 4.3. til Alger.
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Odense 13.3. til Randers.
s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, pass. Dungeness 12.3.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Seydisfjord 10.3.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 14.3.
s.s. *Broholm*, i Dok i Kbhvn. siden 5.3.
s.s. *Brynhild*, ank. Tyne 24.2.
s.s. *Børglum* Lund, pass. Azorerne 3.3.

**SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE****København:**

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 43.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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



C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Rio de Janeiro 4.3. til Kbhvn.
 s.s. *Charkow*, Lund, afg. Manchester 12.3. til Bordeaux.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, pass. Ushant 8.3. p. R. t. St. Thomas.
 s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Algier 12.3.
 s.s. *Christiansborg*, Hansen, pass. Las Palmas 5.3.
 s.s. *Cimbria*, Møller Larsen, Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Dakar 9.3. til Kaolack.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Amsterdam 11.3. til Barbados.
 s.s. *Cyriel*, Duhn, ank. Newcastle on Tyne 13.3.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Rufisque 5.3.
 s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Ridham Dock 14.3. til Rotterdam.
 s.s. *Dannevirke*, Stage, afg. Oslo 14.3. til Kbhvn.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Kbhvn. 10.3.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Penang 11.3. til Suez.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Odessa 10.3.
 s.s. *Diana*, Nielsen, ank. Kbhvn. 14.3.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 13.3.
 s.s. *Dronning Maud*, Possell, i Dok i Gøtebrog siden d. 3.3.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Grangemouth 8.3.
 s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Blyth 11.3. til Milazzo.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Kbhvn. 13.3.
 s.s. *Elite*, Jessen Clausen, pass. Gibraltar 12.3. p. R. t. Vest Afrika.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Hansen, afg. Danzig 12.3.
 s.s. *Elsborg*, Sønnichsen, ank. Ardrossan 12.3.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Rufisque 10.3.
 s.s. *Erik Boye*, afg. San Domingo 12.3.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, afg. Rufisque 14.3. til Bremen.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Bordeaux 10.3.
 s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. Hamburg 12.3.
 s.s. *Expres*, Falk, Kbhvn.-Horsens-Vejle Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Dok i Kbhvn. siden 7.3.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Antwerpen 12.3.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. St. Vincent 13.3.
 s.s. *Ficaria*, Kann, afg. Newcastle 14.3. til Kbhvn.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjyske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Nakskov 10.3.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. New Orleans 12.3.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Bathurst 5.3.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Norfolk Va. 25.2.
 s.s. *Frederik VIII*, Peronard, oplagt i Kbhvn.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Hook of Holland 10.3.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, ank. St. John N. B. 10.3.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Houston 26.2. til Aalborg
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Pasajes 10.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, pass. Gibraltar 13.3.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 14.3.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, i Dok i Frederikshavn siden 9.3.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Santander 13.3.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Danzig 14.3.

s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Buenos Aires 5.3.
 s.s. *Hans Tavsén*, Christensen, afg. Oran 14.3. til Kbhvn.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Sfax 11.3. til Rotterdam.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Mecklenburg, ank. New York 10.3.
 s.s. *Henning B.*, afg. Cardiff 14.3.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. København 13.3.
 s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Aarhus 12.3. til Antwerpen.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Danzig 14.3.
 s.s. *Hroar*, i Dok i Frederikshavn siden 2.3.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Swansea 11.3.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Colombo 8.3.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dakar 12.3. til Hamburg.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Rotterdam 9.3. til Oran.
 s.s. *Island*, Frandsen, Kbh.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Norfolk 12.3. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Cabanas (Cuba) 10.3.
 m.s. *Java*, Topp, afg. San Francisco 9.3. til Balboa.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Santiago (Cuba) 8.3.
 s.s. *Jolantha*, Clemmensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Ushant 11.3.

Bekendtgørelse.

SØMANDSHØJSKOLEN SVENDBORG

Den første April begynder Sømandshøjskolen sit 3 Maaneders Kursus for Drengene, der vil til Søs.

Nærmere Oplysninger ved Forstander Kapt. Sigurdson, Sømandshøjskolen Svendborg.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet Heimdal.

Imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1926 udbetales Udbytte for 1926 med 15 % daglig mellem Kl 11-1 paa Selskabets Kontor, Stockholmsgade 55, Stuen.

Kjøbenhavn, den 16. Marts 1927.

P. B. V.

Martin Carl.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. Marts 1927.			
London	18,21	Madrid	65,25
New York	375,75	Amsterdam	150,55
Berlin	89,10	Stockholm	100,50
Paris	14,85	Oslo	98,15
Antwerpen	52,35*)	Helsingfors	9,48
Zürich	72,40	Prag	11,15
Rom	17,20	Wien	53,10

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fres.

C. L. OVERSIER

DORDRECHT (FILIAL I ROTTERDAM)

SKIBSMÆGLER · STEVEDOR · BEFRAGTER

OMSKIBNING AF LADNINGER MED MODERNE KRANER TIL MODERATE PRISER

LISSABON

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

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOA

· SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·
ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

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

JOHAN BECKMANN
SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat
ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLERE I PORTUGAL
Etableret 1916

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

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

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 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.

ROTTERDAM

GHENT

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KØNIGSBERG

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegir« · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

DANZIG

IVERS & ARLT

REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGTNING

Königsberg & Pillau

Telegramadresse: IVERSA

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

STETTIN

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE
HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

HAMBURG

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER
STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLER

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

KØBENHAVN

SEJL · FLAG
OG PRESSENNINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

IVER C. WEILBACH & CO
PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

KØBENHAVN



SVITZERS BUGSERAFDELING

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902

Nattefoner: Palæ 3704 & Vester 9795

Nyeste og kraftigste isbrydende Bugserbaade.

Bugsering udføres til billigste Priser i og udenfor København.

s.s. *Josey*, Petersen, afg. Matanzas 28.2. til St. John N. B.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, pass. Gibraltar 27.2.
 m.s. *Jutlandia*, Heindorn, afg. Penang 1.3. til Suez.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Gibraltar 10.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Rufisque 28.2. til Dunkerque.
 s.s. *Kala*, Andresen, afg. Kbhvn. 12.2. til Belfast.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 10.3. til Manchester.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Swansea 8.3. til Salem.
 s.s. *Kina*, Bronér, pass. Dungeness 13.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Aberdeen 8.3.
 s.s. *Knud Villemoes*, oplagt.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Norfolk Va. 7.3.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Adelaide 1.3. til Falmouth f. O.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Bordeaux 9.3.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Manzanillo 9.3.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Cardiff 5.3.
 s.s. *Limfjorden*, Bager, i Rutebart Kbh.-Limfjordsstationer.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. Newcastle 9.3. til Halifax.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. La Plata 5.3.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Dok i Kbhvn. siden 4.3.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Aarhus 13.3.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Swansea 12.3. til Salem.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Malta 14.3. p. R. t. Rotterdam.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Reykjavik 9.3.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. St. Vincent 12.3.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Granton 9.3.
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Vestafrika 9.3.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Lissabon 7.3. til Kbhvn.
 m.s. *Mexico*, Eggert, pass. Cape Race 7.3. p. R. t. Aarhus.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Halifax 1.3. til Preston.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Ceuta 13.3. til Melilla.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. F. Høffding*, pass. Las Palmas 11.3.
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Norrkøping 10.3.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 19.2. til Bahia Blanca.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Dok i Kbhvn. siden 15.3.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Antwerpen 20.2.

O

m.s. *Odense*, Block, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Susa 14.3. til Aberdeen.
 s.s. *Oluf Bager*, Pedersen, i Rutebart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Buenos Aires 1.3.
 s.s. *Orion*, Olsen, Timecharter Amerika.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 9.3.

P

s.s. *P. Madsen*, pass. Ushant 13.3.
 s.s. *P. N. Damm*, afg. San Domingo 7.3.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, pass. Ushant 18.2. p. R. t. Houston.
 m.s. *Panama*, Væring, pass. Panama Kanal 27.2. p. R. t. San Pedro.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Geelong 14.3.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, i Dok i Kbhvn. siden 7.3.
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Fremantle 9.3.
 s.s. *Phønix*, Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Alexandria 13.3. til Cypern.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Suez 12.3.
 s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.

s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, afg. Tanger 14.3. til Nitra.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Tuborg 11.3.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Cette 10.3.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Andersen, afg. Kbhvn. 12.3. til Antwerpen.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Kbhvn. 11.3.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus 12.3.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Dunkirk 14.3. til Vejle.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Bangkok 28.2.
 m.s. *Siam*, Hansen, ank. Geelong 22.2.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Helsingør 14.3. til Antwerpen.
 s.s. *Silkeborg*, Wendt, ank. Kbhvn. 5.3.
 s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Reykjavik 9.3.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Tyne 9.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Murmansk 10.3.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 13.3. til Aarhus.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Genova 12.3.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Danzig 10.3.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Tyne 13.3.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 11.3.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Sfax 10.3.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Tofte 12.3.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Swansea 10.3. til Kbhvn.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. London 12.3. til Barry Roads f. O.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Cardiff 14.3.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Porto Vecchio di P. 13.3.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Casablanca 5.3.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle og Kbhvn.-Horsens Ruterne.

T

s.s. *T. M. Werner*, pass. Finisterre 11.3.
 s.s. *Taarnborg*, ank. Kbhvn. 15.1.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Liverpool 11.3.
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Vancouver B. C. 8.3.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Barry 10.3. til Las Palmas.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), i Dok i Kbhvn. siden 7.3.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 12.3. til Dunkirk.
 s.s. *Tjaldur*, Kolster, Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Malaga 14.3. til Cadix.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Hull 12.3.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Geraldton 8.2.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, ank. Licata 9.3.
 s.s. *Tyr*, Hansen, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Eksporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Civita Vecchia 11.3.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, i Dok i Frederikshavn siden 4.3.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 12.3. til New York.
 s.s. *Uraniensborg*, Rise, ank. New Orleans 12.3.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Alexandria 8.3.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer/Thisted 15.3.
 s.s. *Venus*, Nielsen, Timecharter, Amerika.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Reykjavik 9.3.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Philadelphia 10.3.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Beckton 15.3.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 7.1. til Guanape Islands.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. Baltimore 12.3.
 m.s. *Virginia* (Ø. K.), Andersen, ank. Danzig 11.3.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbhvn. 13.3.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, ank. Kbhvn. 13.3.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Patras 12.3.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Bartholin, Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. New Orleans 13.3.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen pass. Dungeness 8.3.

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

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

TM.: 1635-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONB

Frihavnens**Skibsprovianteringsforretning**

INDEHAVERE: F. MOMMSEN OG A. P. MELGAARD

Adresse:

PROVIANTBOBERNE, FRIHAVNEN

TELEFONER: CENTRAL 1332 & PALÆ 967 Y

ESBJERG MASKINFABRIKJERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

A/s Asmussen's Shipping Company

BEFRAGTNING · KLARERING · DAMPSKIBSSPEDITION

Agent for:

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

KØBENHAVN B

KRISTIANSGADE 22

Telefon: Central 3751 (5 Ledning.)
Statstelefon: 7-707**J. A. FINZI & YOUNG**8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED**CARDIFF**Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.**NEWPORT**

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

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

Telefoner {Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

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

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

FARVEFABRIKEN



„TEMPORIN“

HAMMERSHUSGADE 10
K Ø B E N H A V N
TLF. C. 11276 OG RYVANG 2689

SKIBSFARVER
BUNDFARVER
MASKINGLASUR
LAK, PENSLER o.s.v.

SPECIALITET: „MATOLIEFARVE“ OG „UNDERGRUND FOR EMAILLE“

INDEN- OG UDENLANDSK PATENT
INDHENT VORT TILBUD

Vi leverer Varer overalt til fremmede Havne

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke



Tæres ikke

SUPER-NICKEL

KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE

FORAARSAGET AF

TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE

KULEKSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

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

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 dokkættes 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. ROBERT, AMALIEGADE 88, KØBENHAVN

STEGMANN

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

STEVEDOR-KOMPAGNIET

AKTIESELSKAB

Esbjerg

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

SØREN ANDERSEN

STEVEDORE

HORSENS

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE
Randers

Forsikrings-Aktieselskabet
„SKANDINAVIA“

Diftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Kræmer.

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER
samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHERKONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telegr.-Adr.: "Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	"Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	"Karelia"
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	"Sohn"
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	"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.	"Wahlroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Wasa	A.B. Stevedore O.Y.	"Stevedore"
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company.	"Wilman"
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	"Thompson"
Uleåborg & Haukiputa	Stuvarbolaget	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin.	"Byggline"
do.	Stuvarbolaget	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoring"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 13

FREDAG 25. MARTS 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

PROVINSENS HAVNETAKSTER

Qui s'excuse s'accuse. Det gamle franske Ord om, at den, der undskylder sig, anklager sig, løber én uvilkaarligt i Pennen ved Læsningen af det idag udkomne Hæfte 12 af Købstadforeningens Tidsskrift 1927. Naar vore Læsere har studeret nedenstaaende Gengivelse in extenso af nævnte Hæftes Artikel om Angrebene paa Havnetaksterne, vil de forstaa hvorfor. Altsaa:

»I de sidste Par Aar har Repræsentanter for Søfarten med passende Mellemrum i Fag- og Dagspressen rettet Angreb paa Sammenslutningen af danske Havne og de enkelte Havne for deres Taxtpolitik og krævet Taxterne nedsat, selvom Havnene ikke økonomisk kunde taale Nedsættelsen. (Dansk Søfartstidende 1925 Nr. 37).

Angrebene munder ud i, at Havnene har drevet en letsindig Udvidelsespolitik og bygget Kajer til Atlanterhavsdampere, hvor det var tilstrækkeligt at nøjes med Plads til et Par Sejlskibe, ja, at man i det hele taget faktisk kunde nøjes med enkelte større Fordeleingshavne, hvor Godset kunde omlades i Lægtene, som saa kunde destineres til de mindre Havne til Udslibning dér og derved spare Samfundet for mange Penge til overflødige Havne.

Naa — heldigvis er det jo ikke Skibsfarten, der bestemmer Havnenes økonomiske Politik, ligesom det jo heller ikke er Havnene, som bestemmer Rederernes økonomiske Politik. Havde dette været Tilfældet, havde dette været set anderledes ud end nu.

Forholdet er det, at disse saakaldte Havneudvidelser (Ordet anvendes i Sprogbrugen ikke altid korrekt) kan inddeles i tre Kategorier:

- 1) de egentlige Havneudvidelser, hvis Udførelse *Byens Næringsdrivende og Byraadet* altid staar bag ved og
- 2) Reparationsarbejder, der ofte paabydes af Ministeriet og som nødvendiggør Ændring i bestaaende Forhold uden at kunne karakteriseres som Udvidelser, samt
- 3) de Uddybninger, som i Virkeligheden er Oprensninger.

At Havnene udvides er jo Tegn paa et *blomstrende Erhvervsliv*, som man skulde tro, Søfarten betragtede med Velvillie, og at Havnene vedligeholdes forsvarligt, og at Løbene oprenses, saa de holder de lovede Dybder, synes ogsaa at være selvfølgelig Foreteelser, der ikke kan lastes Havnene, tværtimod.

Alt dette koster jo Penge, Udvidelserne koster mange Penge; man har optaget dyre Laan, man har for enkelte Havnes Vedkommende af Hensyn til Arbejdsløshedssituationen forceret Arbejderne frem — tilskyndet af Regeringen — og nu skal man betale.

Saa er det Skibsrederne siger: Kronen er steget, det influerer paa Gælden i gunstig Retning. Taxterne kan nedsættes. Ja, det kan da umuligt passe paa Gælden stiftet i danske Kroner; den er da snarere steget; medens man stiftede en Gæld paa 100,000 halvvægtige Kroner, skal man nu betale Beløbet med fuldvægtige. Gæld stiftet i udenlandsk Valuta kan komme til at lukrere ved Kronestigningen; men vi kender

ingen Eksempler paa, at noget saadant har fundet Sted; os bekendt opkræves Renter og Afdrag uforandret med de samme Beløb som under »den lille Krone« — et Forhold som Havnene kun kan være tilfredse med, da Svingningerne i den danske Krone i nedadgaaende Retning ikke influerede paa de lagte Budgetter.

Den Animositet, som danske Rederkredses ansvarlige Organ »Dansk Søfartstidende« (1925 Nr. 41) ikke lægger Skjul paa, at den søger at fremme i Udlandet mod de danske Provinshavne, er ilde anbragt.

Spørgsmaalet om de dyre Havnetaxter, som *Skibene* maa betale, er i Virkeligheden reelt set intet værd; det er jo ikke Skibet, men Befragteren, der *igennem Fragten ogsaa betaler Skibsafgiften*, ligesom han betaler for Skibets andre Omkostninger; det vil ethvert fornuftigt Menneske kunne indse.

At den store Konkurrence paa Verdensmarkedets Fragtbørs for Tiden er den danske Skibsfart ugunstig, kan dog ikke bebrejdes Havnene og kan end mindre motivere en Nedsættelse af Skibsafgiften, som, hvis den kom, automatisk vilde medføre en tilsvarende Nedsættelse i Fragtpriserne.

Kræfternes frie Spil, Tilbud og Efterspørgsel, d. v. s. Konkurrencen bestemmer Fragtprisen, og enhver Reder maa ved en Fragtkontrakts Afslutning tage alle Forhold i Betragtning — ogsaa Skibsafgiften. Det maa de udenlandske Redere gøre og de indenlandske selvfølgelig ogsaa.

Men det er vist i Virkeligheden ikke de i Forhold til Skibenes mange andre Udgifter ikke saa betydningsfulde Skibsafgifter, der trykker, det er snarere helt andre Forhold, der ikke skal omtales her, der gør, at danske Skibe er dyrere end udenlandske og bevirker, at de første har kastet sig over Havnetaxterne som Syndebuk for de daarlige Tider.

At kræve, saaledes som Skibsfarten gør det, at Havnene skal nedsætte Taxterne, og at Underskudet skal betales gennem kommunale Skatter af Havnebyernes Skatteborgere har ikke videre god Kurs i en Tid, hvor Bestræbelserne gaar ud paa at lette Skattebyrden og vilde dernæst være en blodig Uretfærdighed, da Havnenes Opland derved fuldstændig slap for de Bidrag til Havnene, som de nu betaler gennem Havneafgifterne.

Det er en Misforstaaelse at tro, at Sammenslutningen af danske Havne og de enkelte Havne paa nogen Maade er interesseret i at opretholde høje Taxter i længere Tid end absolut nødvendigt.

Taxterne fastlægges for 5 Aar ad Gangen og dermed angives Rettesnoren for Havnenes økonomiske Politik i en tilsvarende Periode.

Det er altsaa ikke, saaledes som man fra anden Side synes at mene, muligt — uden at afstedkomme store økonomiske Vanskeligheder — at ændre ved disse indenfor en Taxtperiode.

Noget andet er, at man, hvor man finder et Forhold aldeles urimeligt, gerne yder sin Medvirken til at rette begaaede Fejl, som Udviklingen har lagt for Dagen. I Spørgsmaalet Partsladninger, d. v. s. nogenlunde ensartede Ladninger fra oversøisk Havn til Ud-

løsning i flere danske Havne, har man fra Sammenslutningen af danske Havnes Side gjort Skridt til en Indrømmelse til Rederierne, saaledes at samme Skib, der medfører saadan Ladning til flere danske Havne, ikke afkræves fuld Skibsafgift i hver Havn.

Hvis man fra Skibsfartens Side vilde aflade med de idelige Angreb paa Havnetaxterne — Angreb der føres ud fra Princippet: Vi alene vide —, men forsøge paa at sætte sig ind i de faktiske Forhold, der sandelig ikke lader sig ændre ved noget Magtsprog, end ikke fra vrede Redere, og i Stedet for at sværte de danske Provinshavne i Udlandets Øjne gjorde Udlandet opmærksom paa, at Danmark, trods sin Lidenhed, ejer mange fortrinligt indrettede, moderne Havneanlæg, der med Lethed kan staa Maal med tilsvarende fremmede Landes Havne, vilde det Samarbejde, som burde trives mellem Havnene og deres Kunder, Skibsfarten, ikke være saa vanskeligt at faa etableret, som Tilfældet synes at være i Øjeblikket.

Odense i Marts 1927.

Chr. Andersen,

Formand for

Sammenslutningen af danske Havne.«

Det havde været fornuftigere af Sammenslutningen af danske Havne, om den havde undladt at henlede Opmærksomheden paa sig selv i al Almindelighed og paa ovenstaaende Artikel i Særdeleshed. Artiklen bekræfter jo til Overflod, hvor berettiget, hvor absolut nødvendigt det har været at angribe Sammenslutningens ensidige og for hele det danske Samfund saa kostbare Politik. Hver Passus i ovenstaaende Indlæg røber en fortvivlende Mangel paa Forstaaelse af Samfundsøkonomi.

Lad os gentage her, hvad vi saa ofte før har sagt, at Danmark mangler *Hinterland* for et saa stort Antal Storhavne, som misforstaaet Lokalpatriotisme efterhaanden har belemret os med. Under og lige efter Krigen, hvor Penge kom let og gik let baade for Stat og Borger, blev der ofret altfor store Summer paa meningsløse Havneudvidelser. Overalt i Landet, hvor en Fjord skar sig ind, sad man og drømte naive Drømme om at blive en Verdenshavn. Og naar Fjordby uddybede og udvidede sin Havn, var det vel kun naturligt, at de ledende Mænd i den nærliggende Havby raabte Vagt i Gevær og fik Byraadet til at votere store Beløb til Havneudvidelser (og ofte fik Statstilskud) for at Havby kunde hævde sig i Konkurrencen med Fjordby. Vi tvivler heller ikke om, hvad nævnte Artikel fremhæver, at *Byens Næringsdrivende og Byraadet* altid stod bag ved disse »egentlige Havneudvidelser«. Selvfølgelig gjorde de det — ellers havde de jo ikke engang haft juridisk Ret til at bruge Borgernes Penge til denne Udvidelsesluksus. Skibsfartens Mænd har fra Begyndelsen af advaret imod disse kostbare og upaakrævede Udvidelser, og dette Blad er stolt over, at den Opposition, som vi rejste imod det fantastiske helsingørske Havneprojekt, resulterede i, at Regeringen i sidste Øjeblik nægtede at gaa med, hvorved baade Staten og de gode Borgere i Helsingør blev sparet for mange Millioners Gældsforøgelse.

Vi har krævet, og vi er ikke blevet trætte af Uge efter Uge at kræve en Nedsættelse af Provinsens Havnetakster. Vi har i stærke Ord bebredt forhv. Trafikminister Friis-Skotte og hans Embedsmænd, at de paa et Tidspunkt, da Kronen steg kolossalt i Værdi, gik med til at forny de svimlende høje Havnetakster i danske Provinshavne for en ny Femaarsperiode. Fornyelsen var intet mindre end en Skandale. Naar den daværende Regering, hvis Program i alt Fald officielt var et Deflationsprogram, gik med til en saa meningsløs Inflation, skyldtes det vel sagtens Hensynet til det socialdemokratiske Kommunevælde Landet over. Hvis ikke, er det ganske uforstaaeligt, hvorledes en ellers

fornuftig Mand som Hr. Friis-Skotte kunde gaa med dertil.

Udvidelserne har kostet mange Penge, siger Sammenslutningens Formand, og han tilføjer, at nu skal man betale. Ja, nu skal de kostbare, udenlandske Laan indfries. Men hvem skal betale de Laan? Landet: d. v. s. Borgerne Landet over, eller de letsindige Kommuner, der paa Trods af Advarsler indlod sig paa disse upaakrævede og kostbare Udvidelser? Det maa selvfølgelig de paagældende Kommuner. Enhver maa betale for sine Dumheder. Derfor, jo hurtigere Kommunerne skriver de Summer af, som de har anvendt paa disse Udvidelser, jo bedre for dem. De Beløb er nemlig tabt. En helt anden Sag var det, hvis Danmark var den hele Verden. Saa kunde danske Havne opretholde Takster, der ligger svimlende højt over andre Landes. Men det er vi jo ikke.

Vi har ikke henledet Udlandets Opmærksomhed paa de svimlende høje Takster i de danske Provinshavne, som Formanden prøver at skyde os i Skoene. Den internationale Skibsfart har selv gjort denne smertelige Opdagelse, og Klagerne over de danske Provinstakster er strømmet ind til de internationale Organisationer, der repræsenterer Skibsfarten. Mange udenlandske Redere vil overhovedet ikke tage en Option paa andre danske Havne end København, fordi Provinsens Takster er saa ublu, og andre tager kun Option paa danske Provinshavne imod en betydelig Fragtforhøjelse. Vi har Gang paa Gang advaret Ledelsen af Sammenslutningen af danske Havne imod Følgerne af dens kortsynede Politik, vi har offentliggjort Breve fra ledende udenlandske Rederier, hvori disse har beklaget sig over de utroligt høje Afgifter i danske Provinshavne. Men Sammenslutningen har siddet disse velmente Advarsler overhørig, og nu staar den overfor Følgerne af sin egen Stædighed: Udlandet boykotter dens Havne. Det er ikke andre, men Sammenslutningen selv, der jager Skibsfarten væk fra Provinsens Havne. Naar den internationale Skibsfart idag foretrækker at omlade i København eller Hamburg eller Gøteborg i Stedet for at gaa direkte til Provinshavnene herhjemme, saa er det Sammenslutningens egen Skyld. Og det Ansvar maa være tungt at bære.

Medens Københavns Havn i de sidste Aar har nedsat sine Takster og Afgifter Gang paa Gang, saaledes at denne fortrinligt ledede Havn nu er ligesaa billig som før Krigen, saa har Sammenslutningen af de danske Provinshavne overhovedet ikke foretaget sig noget som helst andet end at faa sine meningsløst høje Takster approberet af det Fagministerium, der som Jernbaneer og af Konkurrencegrunde er direkte interesseret i, at Skibsfarten ikke faar for gode Forhold herhjemme.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de 2 første Maaneder af indeværende Aar sammenlignet med samme Periode i 1926 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927	2,603	4,004,115	2,214	3,468,957
1926	2,144	3,237,505	1,712	2,646,488
Forskel ...	+ 459	+ 766,610	+ 502	+ 822,469
	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927	2,331	2,922,206	1,867	3,232,956
1926	1,979	2,516,669	1,622	2,790,444
Forskel ...	+ 352	+ 405,537	+ 245	+ 422,512

SKIBSFORLIS I 3. KVARTAL 1926

Lloyds Opgørelse over Skibe, som er totalt forlist. Konkodemneret etc. foreligger nu for Kvartalet 1. Juli—30. September 1926.

Det viser sig, at ialt 66 Skibe med en samlet Tonnage af 114,806 Tons brutto er totalt forlist eller kondemneret som Følge af Havari etc. Heraf var 53 Damp- og Motorskibe (108,465 Tons) og 13 Sejlskibe (6,341 Tons). Opgørelsen omfatter kun Fartøjer paa over 100 Tons brutto.

I samme Tidsrum er 45 Damp- og Motorskibe med en samlet Bruttotonnage af 127,372 ophugget eller kondemneret uden at Aarsagen er Havari eller lignende. Det samme er Tilfældet med 8 Sejlskibe paa ialt 9,473 Tons. Det bliver ialt 136,845 Tons.

Alt ialt er saaledes Verdens samlede Handelsflaade i dette Tidsrum reduceret med 261.651 Tons.

Ligesom i de to første af Aarets Kvartaler møder Italien med den højeste Tabsprocent, nemlig 0.55 pCt. af Damp- og Motorskibs-Tonnagen, derefter følger Frankrig og Spanien med 0.48 pCt. hver, Norge med 0.33, Sverige med 0.30, Japan med 0.23, Storbritannien og Irland med 0.16, Grækenland med 0.09 Holland med 0.08, britiske Dominions og U. S. A. med 0.06 og Danmark med 0.04 pCt. Tyskland havde i dette Kvartal intet Tab af Damp- eller Motorskibs-Tonnage.

Den højeste Tabsprocent for Sejlskibe var Hollands med 1.55 pCt. Tallet var for U. S. A. 0.52, for Tyskland 0.31, for britiske Dominions og Frankrig 0.19. Der var intet Tab meldt fra Storbritannien, Danmark, Italien, Norge, Spanien og Sverige.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København den 22. Marts 1927.

Der er ingen større Forskydninger paa Fragtmarkedet — det være sig de oversøiske Markeder, Middelhavet eller Nord-Østersøen. Fra Tid til anden kommer en lille Opblussen i et enkelt Marked, men som Helhed er der yderst ringe Bevægelse, og de nye Ordre kommer trevnt frem. — La Plata er dog en Undtagelse. Det er »the Market«, hvor der virkelig er noget at gøre, og hvor Baadene kan tjene lidt. Store Ting bliver det vistnok ikke, men La Plata har en særegen god Indflydelse paa alle andre Markeder, og Resultatet — selv om det lader vente paa sig — maa komme før eller senere. — Montreal har taget to Baade til Rotterdam, Maj Lastning, og betalt 16 cents, en Rate, som nærmest er en Skuffelse; noget mere maa kunne opnaaes, i Særdeleshed naar Befragterne maa regne med, at Hovedmassen af Tonnagen kommer over i Ballast. Australien tager en Del Tonnage til de vanlige europæiske Destinationer, samt Japan, men ikke paa langt nær nok. Kul fra Syd-Afrika til Indien etc. er godt repræsenteret, og Majs Befragtingerne kan snart ventes at begynde.

Kul-Markederne her hjemme og de forskellige Trælastmarkeder byder ingen særlige Fordele, tvertimod. Disse Markeder er saa langt nede, at der kan regnes med en Stigning inden alt for længe.

Hvorvidt en Strejke i specielle Miner i U. S. A. og Westfahlen, og de politiske Uroligheder i Østen og paa Balkan vil influere paa Fragtmarkedet, er det ganske umuligt at sige noget om paa det nuværende Tidspunkt; men man skal intet forsværge og helst være forberedt paa alle Eventualiteter.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen ser ud til at begynde tidligt iaar; nogle af de vigtigste sydlige Havne venter at kunne aabne allerede 15/20. April. Befragterne mener, at en tidlig Aabning vil bremse en Opgang i Fragterne, men Faktum er, at de seneste Afslutninger er en lille Kende bedre. Selv om Lasterne pr. f.o.w. Juni og Juli ikke kommer til at betale stort mere, end hvad der noteres idag, er der store Chancer for, at de senere Terminer vil betinge højere Fragter. Kemi/London, f.o.w. ca. 1000 std. har længe været i Markedet til 47/—47/6; 48/-, maaske 48/6 kan nu positivt erholdes, men 50/- burde være Minimum fra en saa nordlig Havn. Kotka/London betaler 43/6 for 1000 std., eller ca. 1/—1/6 bedre, end hvad der tidligere er sluttet til. Blandt Afslutningerne bemærkes:

1000 std. Trångsund/London Juli 43/9, 1100 std. Yxpila/London Juli 47/6, 630 std. Kaskö/Portsmouth f.o.w. 44/-, 500 std. Kotka/Portsmouth f.o.w. 44/-, 585 std. 2 Wiborg/Southampton Juli 46/9, 500 std. 2

Hernösands/Antwerpen f.o.w. 44/-, 1050 std. 2 Syd-Finland/Hull Juli 44/-, 700 std. Danzig/Garston pt. 47/6, 680 std. Danzig/Tyne pt. 36/-. Stettin/Calais, 1000 Fv. pt. noteres til 27/-. Syd-Finland/Calais-Rouen, pulpwood, f.o.w. og senere 35/6, 36/6. Syd-Finland/Holland Hfl. 20 3/4, 21 1/4.

HVIDEHAVET

Til Dato rapporteres sluttet 5/6 Ladninger til utilfredsstillende Rater. Befragterne er villige nok til at slutte, men Fordringerne ligger gennemsnitlig en 2/6—4/- højere, end hvad der hidtil er betalt, og det burde kunne opnaaes.

CANADA

Noteringerne er fremdeles ca. 70/-, Basis én Lossehavn Vest-England.

KUL, KOKS etc.

En minimal Efterspørgsel holder Fragterne paa et uanstændigt lavt Niveau. Østkyst England/København eller god dansk Provinshavn betaler mellem 5/3—5/9 for 35/1800 Tons Baade. Danzig og Rotterdam Noteringerne staar i Forhold hertil. Der er gjort: Tyne/Lindholm Pier, 5/7 1/2, 2800 T., Tyne/Middelfart, 7/7 1/2, 950 T., Forth/København, 5/6, 2900 T., Tyne/Stavanger, 5/7 1/2, 2100 T., Frederiksstad 6/6, 1700 T., London/København, 1300 Koks, 8/-, Rotterdam/god Dansk 750 Koks (10/3, Kul, Rotterdam/Malmø indikerer 5/6 for 3500 T., Danzig/Limhamn 5/1 1/2, Danzig/Øst-Norge, 6/10 1/2 à 7/-, Wales/København 5/3—5/6, Åhus 6/-, Limhamn 6/-, Helsingfors 5/6, Hull/Reykjavik 9/9, 4000 T., 10/6—11/- mindre Baade, Coasting og Bay slackned 6/6, Forth/Bordeaux 3/-, Tyne/Antwerpen 3/10 1/2—4/-, Rotterdam/Hamburg.

MIDDELHAVET etc.

De udgaaende Rater er jævnt uforandrede. Til spanske Middelhavns Havne, Wales eller Østkyst Lastning, betales 13/6, 14/- for 12/2000 Tonnere, Sicilien 11/6, 12/-, 2000 T., Genoa range, 10/9, 12/-, 6/3000 T., Marseille 11/6, Bona/Sfax 11/6, Alexandria 13/-, 13/9, Galatz/Braila 14/6, Constantinople 13/9, Colombo 17/6, 18/-, Mauritius 22/6, Kobe og Yokohama 25/-, 26/-. Til Øerne/St. Vincent faas ca. 10/6. Rotterdam noterer 11/-, Philippeville 10/-, 10/6, Algiers, 11/- Genoa, 10/6 Marseille, 13/- Alexandria, 9/6 10/- Øerne. — Markedet ud fra Middelhavet er ikke bedre, maaske en Anelse svagere. Fosfat Sfax/Danzig 9/-, Tunis/Rotterdam 7/-: Esparto Tunis/Algier-Skotland 16/6, 17/6, Barrow/Garston 17/6, 18/6. Bønner Sicilien/Bilbao 14/- Frugt 20/- pr. 100 cbf. og Salt Sicilien eller Spanien—vest-

FRAGTRATETALLET FOR FEBRUAR 1927

Fragtratetallet er for Februar beregnet til 121,5, hvilket er 4 à 5 pCt. lavere end Tallet for Januar.

Den Nedgang i Fragterne, som i de foregaaende Maaneder efter Kulstrejkenes Ophør havde været fremherskende, er i Februar standset i mange Ruter, især de oversøiske, og tildels afløst af Opgang eller i hvert Fald af et udpræget fast Fragtmarked. Dette gælder dog ikke om en Række af de Ruter, i hvilke en stor Del af den danske Dampskibsflaade især er beskæftiget, idet der har været Nedgang i Nord- og Østersøfarten, navnlig med Kul, samt i den udgaaende Fragt fra Middelhavet og Vestafrika (med Fosfat, Frugt og Jordnødder). Da der i Indeks-Beregningen tages særlig Hensyn til disse Ruter, er det samlede Resultat af

Opgørelsen altsaa blevet en Fortsættelse af Nedgangen, om end i mindre Grad end i Januar og December.

Januar—Marts 1925 gsnl.	100,0
Februar 1926	102,5
Marts —	100,6
April —	98,2
Maj —	93,0
Juni —	97,2
Juli —	104,4
August —	112,8
Septr. —	129,8
Oktr. —	159,5
Novbr. —	159,0
Decbr. —	136,1
Januar 1927	126,9
Februar —	121,5

BALTIC AND WHITE SEA CONFERENCE AARSMØDE

The Baltic and White Sea Conference afholder sit Aarsmøde i Paris den 6. Maj, og Mødet vil eventuelt ogsaa strække sig over den følgende Dag.

Medlemmer af Konferencen, der maatte ønske at forelægge særlige Spørgsmaal for Aarsmødet, maa give Meddelelse herom til Direktøren mindst 3 Uger før Mødets Aabning.

SHIPPING BOARD RUTER

Seks af de 23 Ruter, som Shipping Board opretholder, siges at arbejde med Overskud. De paagældende Linjer skal være: The America-France Line, der drives af the Cosmopolitan Shipping Co., New York og driver Rute-fart mellem nordatlantiske Havne og Havre, Dunkerque, Bordeaux og St. Nazaire. The American Scantic Line, der ledes af Moore & McCormack Co. Inc. og opretholder Fart mellem nordatlantiske Havne og Danmark, Sverige og Finland. The American-West African Line, The Mississippi Valley-European Line, fra New Orleans til Havre Antwerpen og Ghent. The American Premier Line fra Gulfhavne til Havne ved Middelhavet og The Gulf-West Mediterranean Line fra Gulfhavne til Spanien, Portugal og Nordafrika. The America-France Line raader over 10 Dampere med en samlet Tonnage af 87,845 Tons

(Fragtmarkedet fortsat.)

norske Havne, 12.50, 13 Kr. Alexandria/Hull-London, ca. 12/6, 13/6; Sortehavet/Kontinentet, 15/- Donau/Kont. 18/-, 18/6, tre danske 21/-, 21/6. Trælast Donau/U.K. ca. £ 13:10: pr. wagon, f.o.b. og stuvet.

NORD-AMERIKA — GULFEN. CANADA etc.

Alle vestgaaende Laster er lidet attraaværdige. Kul. Wales/Rotterdam—U.S.A. 7/9—8/-, 1000 frit; Cement. Antwerpen/Miami \$ 2.70, 2.80, Antwerpen/Boston 7/- f.i.o. — Wales/Montreal er kommet op i 8/3 for 4600 Tonnere, 8/6 3000 Tonnere og Befragterne er stadig aabne for Kontrakter over April/Oktobre til 8/6 for de mindre Baade. Kontrakterne fra Montreal ligger fremdeles omkring 3/- pr. quarter til U.K., 16 c. pr. 100 lbs. til Antwerpen/Rotterdam, 20 c. Middelhavet, 21/22 c. Danmark—Sverige. Kul Baltimore/Vestitalien har faaet Tonnage à \$3, Alexandria \$4.25, Rio \$4.- og \$4.50. Cuba/San Domingo—U.K. 22/6 for 5/7000 T., 23/—23/6 3/3500 T., Cuba/Montreal 18 c. Fra Gulfen udbydes mange forskelligartede Ladninger; Bomuld, Murmansk 11/12 cents, Japan ca. 14 c., Oliekager, Danmark \$7/7½, Svovl, tre Havne St. Lawrence \$4.-. Svovl Fremantle og Geelong 34/—36-, Pitchpine U.K. 125/-, Vestitalien 145/-.

SYD-AMERIKA

Wales/Rotterdam, lower ports, sluttet stadig à 13/6—13/9, Rosario 14/3; med de som Regel langsomme Ekspeditioner i Wales og i Lossehavnene,

dw, The American Scantic Line over 7 Dampere med 54,350 Tons, The American-West African Line over 8 Dampere med 66,944 Tons, The Mississippi Valley-European Line over 5 Dampere med 43,123 Tons, The American Premier Line over 5 Dampere med 39,140 Tons og The Gulf-West-Mediterranean Line over 6 Dampere med 54,246 Tons d.w.

BELØNNING TIL SKIBSFØRERE

Efter i en Aarrække som Skibsførere at have udført Observationer for det Meteorologiske Institut har Marineministeriet bemyndiget Meteorologisk Institut til at tildele følgende Skibsførere en Præmie, bestaaende af en Sølvskaal med Inskription:

Fra den Kgl. Grønlandske Handel Kaptajnerne *H. F. V. Hansen, N. Bregnhof, N. Petersen* og *N. Vestmar*, og fra Det Forenede Dampskibsselskab Kaptajnerne *F. Mechlenburg* og *V. Voldborg*.

Endvidere har Ministeriet tilladt, at de Efterladte efter Skibsfører *P. Winther-Jensen*, den kgl. Grønlandske Handel, — der, ved Udløbet af Aaret 1926 havde gjort sig fortjent til en Belønning for 12 Aars gode Observationer, men som afgik ved Døden i Begyndelsen af indeværende Aar — har faaet en Erindringsgave, bestaaende af et Etui med 12 Sølvkeer.

Præmierne er et Udtryk for Institutets Paaskønnelse af det udførte, gode Arbejde, der er et Led i Danmarks Bidrag til de internationale Bestræbelser for Havets Udforskning.

for ikke at nævne Udgifterne, er det ingen Forretning; men Kornmarkedet maa heller ikke fodres med en for rigelig Tilgang af Ballast-Tonnage.

Kornafslutningerne har været meget uregelmæssige i Ugens Løb. En Dag har London alene taget op imod 20 Baade, de næste Dage kun et Par Baade om Dagen. Raterne maa siges at være meget faste, men for Baade i samme Position og samme Størrelse kan der godt være en Difference paa 1/- à 1/6. Basis San Lorenzo U.K. Cont., betales ca. 28/6—29/6 for prompt, 27/—28/6 April, 26/6 Maj, 25/6—26/- Juni/ Juli. San Lorenzo—Vancouver, Juni/Juli har betalt 29/6 og Buenos Aires/Montreal, Hørfro \$6, April.

ØSTEN

Australien og Syd-Afrika er gode Aftagere af Tonnage til befæstede Rater. Uden om disse Markeder gøres meget lidt, i al Fald i tramps. De mange Afslutninger med Linie-Baade og paa private terms bekendtgøres ikke gerne.

TIME-CHARTER

8000 Tonner, Motor, Lev./Tilbagelev. U.S.A., 12 Mdr. søges til \$1.45. 8000 Tonnere, 12/15 Mdr., general trade, Lev. U.K., 4/—4/3, 5/6000 T. 3/6 Mdr. 4/9 5/-, 18/2500 T. 6 Mdr. 6/—6/4½. 1800 T. Lev. St. John's, Tilbagelev. Middelhavet. 12/6. I vestindisk Fart er bl. a. sluttet: 3300 Tonner, 6 Mdr. \$1.75, 2500 Tonner, en Rundrejse \$2.15.

SEJLADSEN PAA ØSTERSØEN

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN.

Den meget milde Vinter og det tidligere Foraar, som vi efter alt at dømme nu gaar imøde, vil sikkert aabne de nordiske Havne en fjorten Dages Tid før det normale. At regne hermed vil i hvert Fald ikke være taabeligt og af de tyske Søfartsblade kan man da ogsaa se, at de tyske Redere, der oprører paa Østersøen, nu er i Færd med at holde sig klare. Allerede i Begyndelsen af April Maaned mener man, at det vil lykkes at komme op i Sundswalldistriktet, og tidligere end ellers vil de andre nordsvenske Havne blive fri for Isens Lænker. Stockholms Havn er ogsaa forberedt paa, at der i dette Foraar kommer mere Liv i den end ellers, og man regner med, at den tidlige Sejlads vil kunne bedre Stockholms Frihavns Budget ca. 4 Millioner, »samtidig med, at Stockholm nu kommer til at indtage en Førerstilling blandt det indre Østersøomraades Havne«.

Verdenskrigen styrtede Dynastier i Mængde og lagde Europakortet om. Det influerede igen paa de økonomiske Strømninger, og lidt efter lidt er det økonomiske Liv i mangt og meget kommet til at gaa ad helt andre Baner end hidtil. Den Slags Omvæltninger sker imidlertid ikke pludseligt, men langsomt, og det varer saa godt som altid en rum Tid førend de er helt fremme i Dagslyset. Nu er hele Nyorienteringen imidlertid saa langt fremme, at man uden at være Spaamand kan overse Situationen. Den Omlægning, som hele Østersøtrafikken har været Genstand for i de sidste fem seks Aar, fortsættes stadig, og Livet pulserer mere og mere i de svenske Havne. Gaar alt efter Beregning, vil man snart være oppe paa samme Niveau som før Ufredsaarene.

Naar det har været saa svært at komme i Gang i de svenske Havne, skyldes det først og fremmest det bolsjevikiske Rusland. Ligesom paa saa mange andre Omraader fremtræder det nuværende Styre ogsaa i Spørgsmaalet Søfart som en Negativitetens Apostel. Det tidligere Sct. Petersborg var den indre Østersø mest betydende Havn og havde før Krigen i Gennemsnit et Fartøjstrafiktal paa godt og vel 7 Mill. Nettoton, hvoraf 5,6 Millioner var udenrigs Søfart. Efter at Moskow er blevet Hovedstad, og de kommunistiske Ideer har faaet Herredømmet over det økonomiske Liv, er Trafikken i de senere Aar i det degraderede Leningrad gaaet ned til 1½ Million Ton eller med over 80 pCt. Det er nu Stockholm, der har Forspringet. Det beror dels paa Ruslands Sammenbrud og dels paa den beundringsværdige Mobilitet, som helt igennem kendetegner den stockholmske Havneledelse. Efter Ruslands Sammenbrud har det kun været Fremgang, og den tegner i Aar til at fortsætte med større Styrke, end nogensinde før.

Det svenske Havneforbund har i disse Dage offentliggjort en meget interessant Publikation, som det har ladet Docent *Sten de Geer* udarbejde sammen med Førsteaktuaren i Kommercekollegiet *Helmer Eneborg*. Resultatet af disse to Mænds Studier er for nylig fremkommet i en lille Bog »Østersjöhamnarna före och efter kriget«, og det er et Arbejde, som er al Opmærksomhed værd og som bør læses med den største Interesse af alle, der har med Søfart at gøre.

DE FINSKE ISAFGIFTER

Ved et Dekret af 11. Februar er Forordningen af 10. November 1922 om Betaling af Isafgifter i Finland ændret saaledes:—

Isafgiften erlægges med 4 Fmk. pr. Registertons af Skibets Nettodrægtighed.

For Skibe, der er forstærkede for Sejlads i Is og godkendte for Vintertrafik, saaledes som det er særligt forordnet, udgør Isafgiften 1 Fmk. pr. N.R.T., og for Skibe, som ikke er forstærkede for Sejlads i

Det er ialt henved 90 Havne, som har været Genstand for Undersøgelse, men af disse falder kun 77 indenfor det egentlige Østersøomraade. Femogtredive er svenske og Resten udenlandske. Disse sidstes Trafik har siden Krigen Udbrud vist en Nedgang paa omkring 20 pCt., medens de svenske Havne har forøget deres Trafik med 2,5 pCt. Hele Mindskningen i de udenlandske Havne andrager 11 Millioner Ton. Større Tilbagegang har Staden ved Nevaen haft, men de Havne, der nu tilhører Randstaterne, har ogsaa haft meget sløje Tider og er blevet i høj Grad paavirkede af det russiske Kaos, ligesom det øjensynligt er de nye Stater meget vanskeligt at finde sig tilrette og at lære helt at staa paa egne Ben. Tilsammen har de tabt en Trafik paa henved seks Millioner Ton. Alene heraf har Riga haft et Tab paa henved Halvdelen og Libau paa mere end Fjerdelelen.

Af vore egentlige Østersøhavne er det kun Stockholm, som har egne regulære transoceaniske Linier. Selv de største af de øvrige Havne har i bedste Fald kun egne Linier paa europæiske Lande og er med sine Forbindelser med de transoceaniske Lande henviste til andre europæiske Havne. Endnu op til Aarhundredskiftet havde Østersølandene Brug for den Formidling, som i denne Henseende bestod i de engelske, tyske og hollandske Havne. Men saa brødes denne fuldstændige Monopolstilling som Omlastningsplads, da København, og noget senere Gøteborg, startede den ene transoceaniske Linie efter den anden. Østersøens fuldstændige trafikgeografiske Isolering blev derved brudt og der oprandt en ny Tid, der har krævet stadig større Tonnage. Den største er endnu ikke kommet ind i regelmæssig Østersøfart, men Udviklingen gaar i den Retning, og det er dette, der har gjort Uddybningen af Drogden og Flinterenden aktuelt. At Danmark allerede er gaaet i Gang med at uddybe Drogden, anser de to Forfattere for at være meget klogt af vort Land; det vil efter deres Mening tage en Mængde Trafik fra Malmø.

Kielkanalens Uddybning har hidtil ikke vist sig at have den Betydning, som man var saa sikker paa fra tysk Side. Stettin, som skulde have profiteret af Kanalen og hvis Værker skulde være blevet de centrale i Østersøtrafikken, er i Stedet for gaaet ikke saa lidt tilbage. Derimod er der megen Fremgang for Danzig og de finske Havne. Særlig bemærkelsesværdigt er det Opsving, som har fundet Sted i Helsingfors, og alt tyder paa, at det vil blive fortsat i de kommende Aar.

Efter Krigen har Danzig mere og mere antaget Karakter af Eksporthavn. Før i Tiden var det saa godt som overvejende Korn, der gik fra denne Havn, saa blev det Træ, men fra i Fjof er det helt og holdent Kul, der dominerede. Dog skyldes dette vel først og fremmest den engelske Kulstrikke, og alt tegner til, at det i Aar paany vil blive Træet, som er det førende. Hamburgs Østersøtrafik er gaaet meget stærkt i Vejret, paa vor Bekostning, og det er særlig Østersølandenes Importvarer, der gaar ad denne Vej.

Det lille Skrift, som her er blevet saa indgaaende omtalt, fortjener mange Læsere i Danmark. Man kan lære meget af det.

Is, men dog godkendte for Vintertrafik 2 Fmk. pr. N.R.T.

Anmodning om Nedsættelse af Isafgiften for de sidstnævnte Kategorier af Skibe, fremsættes ved Skibets Klarering, og til Støtte for Andragendet bør vedlægges en for den omhandlede Vinterperiode gældende Redegørelse for de paa Afgiftens Beløb indvirkende Forhold, alt under Straf af, at fuld Afgift ellers betales og uden Ret til Tilbagebetaling.

Dekretet er traadt i Kraft den 1. Marts.



GARGOYLE D.T.E. OLIER til Motorskibe

Over 70 pCt.
af Verdens Motorski-
be benytter Gargoyle
D. T. E. Olier.

Gargoyle D.T.E. Olier
faas i nøjagtig ens
Kvalitet i de vigtigste
Havne Verden over.

M/S »SPEYBANK«
er det tyvende af Bank
Line's Motorskibe, der be-
nytter Gargoyle D. T. E.
Olier.

M/S »SPEYBANK«
er bygget af Harland &
Wolff, Ltd., Govan, til An-
drew Weir & Company,
London, og drives af to
Sæt 6-cylindrede Burmei-
ster & Wain Dieselmotorer.



D. T. E. Olier

VACUUM OIL COMPANY A/s, KØBENHAVN

E N M O D E R N E C L I P P E R

Det vakte megen Interesse i Skibsfartskredse i Port Adelaide, da Verdens største Sejlskib, den danske femmastede Bark »København« viste sig ud for Semaphore. Barken, der var bleven drevet frem af »the roaring forties« Storme, var fløjet fra ud for Cape Town til Semaphore, en Strækning paa mere end 5,500 miles, paa 21 Dage. Den tyske Dampør »Dessau« passerede Cape Town samtne Dag som »København« og naaede Port Adelaide kun en halv Dag før Barken.

Det kendte, udmærkede, engelske Søfarts Blad »Blue Peter« bringer ovenstaaende Beretning efter et australsk Blad fra December 1926 og tilføjer, at hvis det ikke var for Skibets Navn og Nationalitet, kunde man fristes til at tro, at Bladet havde gravet en 60 Aar gammel Nyhed frem. Det er desværre ikke et britisk Skibs Rekord, udtaler »Blue Peter«, og dog, skønt det ejes og er bemandet af Danske, kan vi tage lidt af Æren, idet »København« er bygget i Leith af Ramage & Ferguson i 1921, og Barken er et Bevis for, at Kunsten at bygge smukke Sejlskibe ikke er død. Den kan stadig udøves, naar det kræves. Vi faar saa vidt muligt trøste os med, at naar dette Skib ikke skal sejle under britisk Flag, hvem skulde det saa med større Ret tilhøre end vore Fætre Danskerne, der altid har været blandt de førende Søfartsnationer og nu tilsyneladende er den sidste Nation, der holder fast ved den traditionelle Uddannelse af deres fremtidige Sømand i Sejlskibe.

Paa denne Rejse ankom »København« til Port Adelaide den 6. December 1926, efter en udmærket Rejse, fra Lizard Point paa 67 Dage og fra København paa 74 Dage. Denne Præstation er værdig at nævnes ved Siden af de Rekorder, der blev sat af de hurtigste Clippere i gamle Dage. I et Brev til Forfatteren af denne Artikel udtaler Kaptajnen: »Jeg har en Overraskelse til Dem denne Gang. Den længste Distance vi løb nogen Dag paa Rejsen var 305 miles, 300 miles ifølge Patentloggen.« »Det var ganske afgjort en Overraskelse, idet jeg for Spøg forinden Afrejsen havde mindet Kaptajnen om Bully Forbes' kendte Bravade: »Til Helvede eller Melbourne i 60 Dage.«

Første Gang jeg saa dette pragtfulde Skib var, da det paa sin foregaaende Rejse til Australien anløb Plymouth efter at have haft en alvorlig Ild under Hytten. Da jeg er en af den Slags, der brænder af Længsel efter at gaa til Vejrs i Sejlskibe, naar Lejligheden tilbyder sig, varede det ikke længe, før jeg havde

gjort Kaptajn Christiansens og Første-Styrmænd Andersens Bekendtskab. Alle Officererne talte engelsk, saaledes at et Signal nu, naar Skibet passerer op eller ned ad Kanalen, næsten imødeses med samme Forventning som Muligheden for et nyt Besøg om Bord, saafremt en mere heldig Omstændighed end sidst skulde tvinge den til atter at anløbe Plymouth.

»København« blev bygget til »Det Østasiatiske Kompagni«, København, og er af Staal. Skibets Bruttotonnage er 3,901 Tons, og dets Hoveddimensioner er 368'9" × 49'3" × 26'9". Det benyttes som Skole-skib og bidrager til sin Drift i sin Egenskab af Fragtskib. Skibet er forsynet med Hjelpe-Dieselmotor af Burmeister & Wains 4-Takts enkeltvirkende 4-cylindrede Type, der kun anvendes, naar Skibet løber ind eller ud af en Havn, eller naar det er blikstille, og der ingen Dønning er. Motoren er ikke kraftig nok til at drive Skibet frem, naar der er Modvind af nogen Betydning. Det vides ikke, i hvilken Udstrækning Motoren er bleven brugt paa denne Rejse, men det er sandsynligvis meget lidt, om den overhovedet er bleven brugt. Det kan anses for sikkert, at Motoren ikke har været i Funktion paa Rejsen fra Cape Town til Semaphore, Port Adelaide, paa hvilken Strækning dens Hastighed var en Ubetydelighed under 11 Knob 21 Dage i Træk.

Besætningen bestaar af Kaptajnen, tre Styrmænd, en Marineløjtnant som Instruktør, en Sejlmager, henved 60 Drengene, to Maskinmestre og det sædvanlige Antal Kokke etc. Det er ejendommeligt, at der ikke er nogen Baadsmænd eller fuldbefarne Matroser om Bord. Alt Arbejde udføres af Drengene, der har udmærkede Lukafer midtskibs; Officerernes komfortable Kahytter er agter.

»København« er godt bygget og udrustet og vedligeholdt paa en Maade, der er de gamle Blackwall Fregatters bedste Traditioner værdig. En pragtfuld Gallionsfigur pryder Skibets Bov, og Selskabets Mærke er malet paa dets underste Foremærsejls. Dette minder om Black Ball Baadenes »ball« og »Dreadnoughts cross« og om de Deviser, som Middelalderens Skibe lige op til Dronning Elizabeths Dage førte i deres Sejl.

Til alle, hvis Følelser bevæges ved Synet af et stolt Sejlskib, og som har det Held at træffe paa et saadant Skib, vil jeg sige: Gaa om Bord. Der er ingen Tvivl om, at enhver, der virkelig holder af Skibe, vil være hjerteligt velkommen.

I S M E L D I N G E R P R. 2 2. M A R T S 1 9 2 7

Sverige

Ångermanälven og nordligere Stationer lukket.
Brämö Drivis, kun for kraftige Dampere.
Løbene til Sundsvall og Alnösundet svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Hudiksvall svær Fastis, kun for kraftige Dampere.
Søen ved Agö isfri, ved Lilljungfrun lukket.
Ved Eggegrund isfrit. Til Gävle Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Skutskärs hamn lukket.
Øregrundsgrepen syd. Del lukket.
Ved Grundkallen Fyrskib Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.

Finland

Rankö og østligere Stationer Fastis, lukket.
Luppi Vaager, lukket.
Hogaland mod E og W svær Drivis, lukket, mod S ikke meldt.
Helsingfors S-Havn Fastis, kun med Isbryderhjælp. Sveaborg Sjapis, lukket for Sejlskibe. Gråskärsbådarna Drivis, lukket for Sejlskibe.
Porkkala Sjapis, lukket for Sejlskibe.
Kallbådan uhindrende Drivis.
Saröunds-fjärden Drivis, lukket for Sejlskibe.
Søen ved Jussarö uhindrende Drivis.
Hangö Havn Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Ved Russarö uhindrende Drivis.
Hangö W-Fjord Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.

Åbo Havn, Erstau og Lövsjär Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Skiftet Drivis, Föglö tynd Fastis, begge vanskeligt for Sejlskibe.
Raumo Skærgaard Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Wasklot og nordligere Stationer lukket.

Rusland

(20) Fra Leningrad til Lavensari Fastis, derfra langs Syd Kysten til Pakerort svær Drivis, langs Nord Kysten dels Drivis, dels aabent Vand.

Letland

Riga, Søen usiglbart, Havnen Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Haynash Vaager, lukket.
Øvrige Stationer isfri.

SVENSKA AMERIKA LINJEN

Den svenske Amerika-Linie har i 1926 haft et Nettooverskud paa 1,924,000 Kr. mod 1,645,000 Kr. i 1925. Bestyrelsen vil paa Generalforsamlingen foreslaa et Udbytte af 5 pCt. med 1,200,000 Kr.

OPLÆGNINGERNE

Atter i denne Uge var der en lille Stigning i Oplægningerne, der nu andrager 18 Skibe med 16,561 Brutto- og 24,247 Dødvægttons.

DANSKE SRIBSMÆGLERE

AABENRAA

FREDERIKSHAVN

P. F. CLEEMANN · AABENRAA
 (ETABLERET 1879) DANMARK
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 Kontor: »Vikingshus» **REDERI** Telegr.-Adr.: »Cleemann»
Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering
 Telefoner: Mæglerkontor: 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182
 M.S. »Frederik Fischer» 220 T, d. w. ell. 75 Stds.
 Agent for: *Det Forenede Dampskibs-Selskab, København*
De private Assurandører, København · Lloyds, London

N I C. P E D E R S E N
 HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
SKIBSMÆGLER
FREDERIKSHAVN
 Telegr.-Adr.: »Harkristensens» · Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

AALBORG

HOBRO

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
 Telefon., 2256 Statstelefon 40
 Telegr.-Adr.: »SØBORG»

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

STATSTELEFON 16
 TELEGRAM-ADR. »MARITIME»
Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
 *

HOLBÆK

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

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
 Telefon 2075 & 2200 Statstelefon 2
 Telegram-Adresse: »UTZON»

HORSENS

WILH. CHR. BECH
 (INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS
 FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA»
 Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibexp. 34, Statstlf. 5
 Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
 Agent for: *Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.*

ASSENS

MOURITZ G. KRAG
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
ASSENS
 Telef. 200 / Statstelf. 10 / Telegram. Adr. "Krag"

HANS OLESENS EFTF.
 (NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS
 Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
 Telephone 45, National Telephone 10.

BANDHOLM

KALLUNDBORG

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
 British Vice-Consulate for Lolland-Falster
 Landmandsbankens Bandholm Agentur
 Telefoner 11 & 41
 Telegram-Adresse: »HOVMAND»

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

ESBJERG

KOLDING

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg
 BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
 TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN» TELEFON Nr. 3 & 822

TELEFON NR. 166 Telegr.-Adr.: NECKELMANN
CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING
 BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER SWORN SHIPBROKER

POSITIONSLISTE PR. 21. MARTS 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. Danzig 19.3.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Helsingør 15.3.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamburg 20.3.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Finisterre 19.3. til Cagliari.
 s.s. *Alexandra*, Ankensø, afg. Cork 16.3. til Kbhvn.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Lissabon 19.3.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. San Domingo 18.3.
 m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, ank. Singapore 17.3.
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Tyne 8.3. til Portorico.
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Stettin 16.3.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 23.2. til Buenos Aires.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rotterdam 10.3. til Buenos Aires.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Baltimore 6.3. til Kbhvn.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Hongkong 22.3. til Shanghai.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Seaham Harbour 20.3.
 m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Galveston 12.3.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Oran 15.3. til London.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, pass. Bishops Rock 10.3. til Galveston.
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Adelaide 23.2. til Capetown.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. Burntisland 9.3. til Ivigtut.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, i Dok i Helsingør siden 16.3.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Bremen 18.3.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Cardiff 18.3. til Teneriffe.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. Narvik 16.3. til Rotterdam.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Hamburg 14.3.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Hamburg 20.3.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Liverpool N. S. 20.3.
 s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Danzig 21.3. til Calais.
 s.s. *Botnia*, Holberg, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Algiers 20.3. til Santa Pola.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Randers 18.3. til Barry.
 s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, ank. Barry Dock 14.3.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Seydisfjord 14.3.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 18.3.
 s.s. *Broholm*, i Dok i Kbhvn. siden 5.3.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Tyne 16.3. til Civita Vecchia.
 s.s. *Børglum*, Lund, ank. Philadelphia 18.3.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, oplagt.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Rio de Janeiro 4.3. til Kbhvn.
 s.s. *Charkow*, Lund, afg. Havre 21.3. til Dunkirk.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, pass. Ushant 8.3. til St. Thomas.
 s.s. *Christiansborg*, Hansen, pass. Fernando 15.3.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Dakar 21.3.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
 H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 43.
 Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
 ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Amsterdam 11.3. til Barbados.
 s.s. *Cyrl*, Duhn, pass. Ushant 19.3. til Vestafrika.

D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, afg. Vestafrika 17.3. til Bordeaux.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Kbhvn. 21.3.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Kbhvn. 15.3.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Nørre Sundby 21.3. til Swansea.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Colombo 16.3. til Suez.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Odessa 10.3.
 s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 21.3. til Königsberg.
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, i Dok i Göteborg siden 3.3.

E

s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Blyth 11.3. til Milazzo.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Kbhvn. 13.3.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, pass. Gibraltar 12.3. til Vestafrika.
 s.s. *Ella*, oplagt.

Bekendtgørelse.

SØMANDSHØJSKOLEN SVENDBORG

Den første April begynder Sømandshøjskolen sit 3 Maaneders Kursus for Drengene, der vil til Søs.

Nærmere Oplysninger ved Forstander Kapt. Sigurdson, Sømandshøjskolen Svendborg.

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet Dannebrog.

afholder ekstraordinær Generalforsamling **Fredag den 1. April 1927 Kl. 11** i Dampskibsrederiforeningens Mødesal, Amaliegade Nr. 33, 1. Sal.

Forhandlingsgenstandene er:

Endelig Behandling af det paa den ordinære Generalforsamling den 19. Marts d. A. behandlede Forslag til Ændring af Vedtægternes §§ 2, 7 og 22. Til Forslagets Vedtagelse udkræves kvalificeret Majoritet.

Adgangskort til Generalforsamlingen, lydende paa Navn, samt Stemmeseddel udleveres fra den 22. Marts til den 30. Marts incl. paa Selskabets Kontor, Amaliegade Nr. 35, fra Kl. 10—1. imod Legitimation som Aktionær i Medfør af Vedtægternes § 7.

København, d. 21. Marts 1927.

Bestyrelsen.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

22. Marts 1927.

London	18,20	Madrid	66,10
New York	375,50	Amsterdam	150,40
Berlin	89,00	Stockholm	100,45
Paris	14,80	Oslo	97,90
Antwerpen	52,30*)	Helsingfors	9,47
Zürich	72,25	Prag	11,13
Rom	17,20	Wien	52,95

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

AKTIESELSKABET

NØRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrekvisitter.
 Eneste Skibsprovianteringshandler paa
 Pladsen.

NIELS KONGSBÆK · TELEFON: 3760

DANSKE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

NYKØBING F.

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

Telefoner: Provins Nr. 6·16·68 Telegram Adresse:
Statstelefon Nr. 11 »JØRGENSEN«

Telefon 137 & 737
Telegram-Adr.: »Marquardt«

Marquardt & Tornøe
Skibsmæglere
Nykøbing F.

KØBENHAVN

NØRRESUNDBY

ALFRED CHRISTENSEN
Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161 Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

DAMPKIBS-AKTIEGÆLSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmøllid"
Amaliegade 88

FRIIS & FREDERIKSEN
EDSV. SKIBSMÆGLERE
ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)
STATSTELEFON: 30 TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

RANDERS

A. N. PETERSEN
A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB
Telf. 1243·1244·12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfranske
LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

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

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVER J. CHR. J. BACH
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro

CARL HASSAGER & CO
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Telefoner 91 & 92 Telegr. Adr. "Hassager"

NAKSKOV

SVENDBORG

Casper Andréa's Eftflg.
ved
Halfdan Rasmussen
edsv. Skibsmægler
NAKSKOV

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108 & 618
Telegr.-Adr.: „Andrea“

Telefoner: Mæglerkontoret (Befragteren) 25 og Stat 2. Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Eros 282.
Varemægleren: 181. A. Thøll (privat) 1030. Telegram-Adr.: »Hude«, Svendborg.
Codes: Watkin's & Appendix, Boat's 10th Ed., Bentley's new Ed., Wiegors Blitz Code.

E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORG
Etableret 1802 Etableret 1893
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE, DAMPSKIBSAGENTER OG SKIBSREDERE
BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FORSIKRINGSAGENTER

Køb og Salg af Seflekke og Dampere etc. · Spedition · Bunkerkul Forsyning.

LLOYD'S AGENT TYSK KONSUL-AGENTER

Agent for: Det forenede Dampskibsselskab, København. Det østasiatiske Kompagni, København.
Walford (London) Ltd. Fjerde Søforvirksomhedsakt, Kbhvn. Dampskibsselsk. »Svev«, Svendborg.

NYBORG

VEJLE

THOMAS WANG
EDSV. SKIBSMÆGLER
NYBORG

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

F. H. Lauenborg Christensen
(C. HOLMS EFTERF.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende
FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshavn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors · Sörnäis · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaakö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Yxpila · Brahestad · Uleåborg & Hankkudaa · Kemi · Torneå

s.s. *Ellensborg*, Hansen, ank. London 16.3.
 s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Ardrossan 17.3.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Rufisque 11.3.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, pass. Las Palmas 20.3. til Bremen.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Bordeaux 19.3.
 s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. Danzig 17.3.
 s.s. *Expres*, Falk, i Kbhvn.-Horsens og Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Vlissingen 16.3. til Port Said.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Algier 20.3. til Tunis.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, afg. Kbhvn. 20.3. til Esbjerg.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Nørresundby, 20.3.
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. New Orleans 19.3. til Galveston.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Hook of Holland 20.3.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Esbjerg 17.3.
 s.s. *Frederik VIII*, Peronard, i Dok i Kbhvn. siden 18.3.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Casablanca 18.3.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. St. John N. B. 16.3. til Oslo.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Houston 26.2. til Aalborg m. fl. Pladser.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Cardiff 19.3.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 20.3.
 s.s. *Halfdan*, Ørbeck, i Dok i Frederikshavn siden 9.3.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Bilbao 18.3.
 s.s. *Hamlet*, Skou, afg. Danzig 21.3. til Dunkirk.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Buenos Aires 5.3.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, pass. Finisterre 19.3.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Sfax 11.3. til Rotterdam.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Mecklenburg, afg. New York 10.3. til Kbh.
 s.s. *Henning B.*, ank. Oran 22.3.
 s.s. *Hermød*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 13.3.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Antwerpen 15.3.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Stettin 21.3.
 s.s. *Hroar*, Oest-Jacobsen, i Dok i Frederikshavn siden 2.3.
 s.s. *Hugo*, oplagt.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Singapore 18.3.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dakar 12.3. til Hamburg.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Oran 20.3. til Vestafrika.
 s.s. *Island*, Frandsen, i Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Norfolk 12.3. 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. New Orleans 16.3.
 m.s. *Java*, Topp, afg. San Francisco 9.3. til Balboa.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, pass. Norfolk Va. 19.3.
 s.s. *Jolantha*, Clemmensen, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Marseilles 20.3.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. St. John (N. B.) 16.3. til Norfolk (Va.).
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Philadelphia 19.3.

m.s. *Jutlandia*, Heindorn, afg. Port Said 21.3. til Genoa.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Trapani 21.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Dunkirk 19.3. til Swansea.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Belfast 19.3. til Bordeaux.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Swansea 8.3. til Salem (Mass.).
 s.s. *Kina*, Bronér, pas. Las Palmas 20.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Windau 21.3.
 s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Methil 18.3. til Neapel.
 s.s. *Knud Villemoes*, oplagt.
 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. Galveston 17.3.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Adelaide 1.3.

L

s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Manzanillo 17.3.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Cardiff 15.3.
 s.s. *Limfjorden*, Bager, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. New York 20.3.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Nakskov 19.3.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. La Plata 19.3. til Buenos Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn siden 20.3.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Swansea 12.3. til Salem (Mass.).
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Dover 22.3. til Rotterdam.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Reykjavik 17.3. til Hull.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. St. Vincent 19.3. til Vest Indien.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Kalundborg 21.3.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Vestafrika 16.3.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Kbhvn. 16.3.
 m.s. *Mexico*, Eggers, ank. Aarhus 20.3.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Llanelly 20.3.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Tunis 20.3.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Oslo 19.3.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 19.2. til Bahia Blanca.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, i Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Savannah Geo. 19.3.

O

m.s. *Odense*, Block, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Susa 14.3. til Aberdeen.
 s.s. *Oluf Bager*, Nikolajsen, ank. Hobro 21.3.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Buenos Aires 20.3. til Kbhvn.
 s.s. *Orion*, Olsen, Timecharter Amerika.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 17.3. til Kbhvn.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Houston 16.3.
 m.s. *Panama*, Væring, ank. Frisco 18.3.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Gelong 14.3.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Kbhvn. 19.3. til Cardiff.
 m.s. *Peru*, Borck, ank. Fremantle 9.3.
 s.s. *Phoenix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.

**BERGENSKE
 BALTIC TRANSPORTS LTD.
 DANZIG (FILIAL I GDYNIA)**

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering af Bunkerkul · Kuleksport

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage«

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGO

Skiberedere, Skibsmæglerere Befragtning og Spedition

Gænnemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

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.

GLASGOW

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

METHIL

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

LONDON

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

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

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carl bom, Grimsby · Carl bom, Hull · Carl bom, Newcastle-on-Tyne.
Codes: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner og den kgl. italienske Marine Manchester, Liverpool, Ellesmere Port, Preston og Hull

Repræsentanter for det britiske Marineministerium i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYPFES, Ltd.

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

MONTREAL

E. VON MEHREN & CO.

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

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GLASGOW

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

ROTTERDAM

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

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

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE

4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS 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 TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

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

ROTTERDAM

AMSTERDAM

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

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

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

- s.s. *Polaris*, Holm, ank. Limassol 14.3.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Eshjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Kbhvn. 20.3.

R

- s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, pass. Perim 18.3.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. Mogador 20.3.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Danzig 17.3.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Hook of Holland 20.3.
s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

- s.s. *Saga*, Ankersen, ank. Haderslev 20.3.
s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. Kbhvn. 11.3.
s.s. *Scotta*, Rosbæk, ank. Danzig 20.3.
s.s. *Setne*, le Barzic, ank. Kbhvn. 18.3.
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Singapore 19.3.
m.s. *Stam*, Hansen, afg. Melbourne 16.3. til Capetown.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 17.3.
s.s. *Silkeborg*, Wendt, afg. Kbhvn. 19.3.
s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Hull 17.3. til Reykjavik.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Lissabon 16.3.
ss. *Skanderborg*, Andresen, afg. Hook of Holland 20.3.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Horsens 19.3.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Genoa 17.3.
s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Liverpool 17.3.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Dungeness 19.3.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 17.3. til Santiago.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Sevilla 18.3.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Sarpsborg 16.3. til Boston.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Aalborg 20.3.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Barry 18.3. til Bona.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Trapani 15.3.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen pass. Finisterre 19.3.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

- s.s. *Taarnborg* ank. Kbhvn. 15.1.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 21.-22.3. til Kbh.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 14.3.

- s.s. *Texas*, Dragsdal, ank. Las Palmas 18.3.
s.s. *Thyra* (D. F. D. S.), Kann, i Dok i Kbhvn. siden 7.3.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 19.3. til Bordeaux.
s.s. *Tjaldur*, Christensen, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Oporto 20.3. til Kbhvn.
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Newcastle 18.3.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Gibraltar 8.3.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Dok i Helsingør siden 20.3.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Catania 19.3. til Messina.
s.s. *Tyr*, henligger i Eshjerg som Reserveskib for Exportea.

U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Civita Vecchia 19.3. til Messina.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Danzig 21.3.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 11.3. til New York.
s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. New Orleans 12.3.

V

- s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Alexandria 19.1. til Bristol.
s.s. *Vendia*, Lund, afg. Struer 19.3. til Danzig.
s.s. *Venus*, Nielsen, Timecharter Amerika.
s.s. *Vera*, Kolster, afg. Reykjavik 14.3. til Blyth.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Philadelphia 10.3.
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. København 18.3.
s.s. *Vidar*, Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 7.1. til Guanape Islands.
s.s. *Virginia* (D. F. D. S.), Jørgensen, afg. Baltimore 16.3. til Golfen.
m.s. *Virginia* (Ø. K.), Andersen, ank. Drøbak 22.3.

W

- s.s. *Wh. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbhvn. 22.3.

Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, i Dok i Helsingør siden 14.3.
s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Bona 20.3.
s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Bastholm, i Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

- s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. New Orleans 18.3.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Marseilles 19.3.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSINGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Reassuranceforeningens Skuld

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

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

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHOF 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

PEDRO NIELSEN*Skibsmægler og Befragter*

VALENCIA (COLON 64)

Kgl. Dansk Konsulat

Telegram-Adress: PENIELSEN. Coder: Watkins 1881 og Tili, 1884, Scott's 10. Udgave 1908, Bøe Code.

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

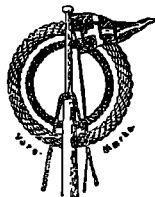
STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

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

AKTIESELSKABET

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

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsprovantering · Lager af alle Skibsfornødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)

AMALIEGADE 43

KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telgr.-Adr. »GINGE«

**DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

N. P. HANSEN & CO., ODENSE

Kontrol af Korn- og Foderstoffer.

Pakhusforretning.

Internationale Transporter. Assurance Befragtning.

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

Hamburg—Odense og vice versa.

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

SEJL · FLAG · KOMPASSER

WEILBACH

NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.

TELEFON: 1220 og 13064

GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"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 Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACOBSON

**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 Stærtnersolie Naos og Neox D.

DANSK SØFARTS TIDENDE

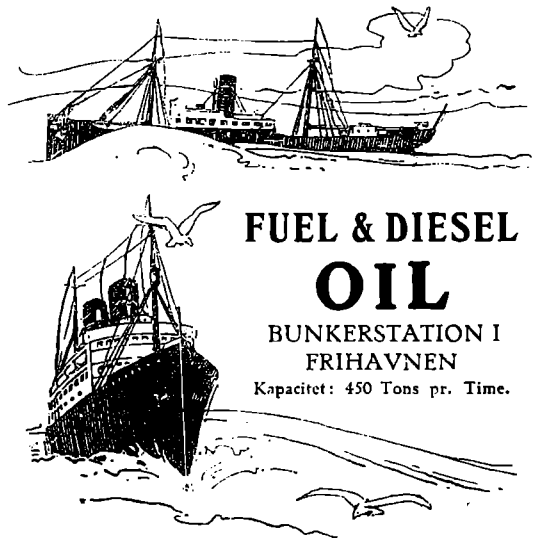
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



ENEFORHANDLING OG LAGER

M. B. COHN
 TOLOBODV. 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

FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN
III
ØSTERSØEN & NORDEN

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

Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse til

HANDELS- UND INDUSTRIEAMI
DER STADT KIEL, RATHAUS

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

★
Zerssen & Co.

RENDSBURG
HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere
LEVERANDØRER AF BUNKERKUL,
BUNKEROLIE, PROVIANT OG
SKIBSFORNØDENHEDER

★
TELEGRAM-ADRESSE:
»Zerssen«

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

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

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

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

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

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
»DAMOTIA«

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

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027



Grundlagt 1744

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal
fra Theodor Zeise

ALTONA · ELBE

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

„Alpha“ Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 TaktA/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

Telefoner:
537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:
»Hamdræsch«

Aalborg

Owners' & Captains' Code

Bør findes paa enhver
Reders Skrivebord og i
enhver Skibsførers Kahyt.

Pris £ 0.13.0 portofri

Udgiver:

Nautisk Forlag A/S
29, A, Amaliegade, København

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 14

FREDAG 1. APRIL 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

URETMÆSSIGE BYRDER

I Anledning af de i Rigsdagen fremsatte Forslag til sociale Love, afgav som bekendt nogle Erhvervsorganisationer en Betænkning, hvori det henstilledes til Regering og Rigsdag, at Arbejdsanvisningskontorerne Antal formindskes, at Ordningen med Arbejdsløshedsfonden afvikles, at Arbejdsløshedsunderstøttelsen kommer til at hvile paa et rent forsikringsmæssigt Grundlag uden Tilskud fra Stat, Kommune eller Arbejdsgivere, dog saaledes, at det Offentlige i særlige Tilfælde kan træde til, men kun paa Betingelse af, at der aldrig udbetales Understøttelse til Personer indenfor Fag, i hvilke der er Strejke, Lockout eller Blokade, og at en Arbejder mister Understøttelsen, naar han nægter at tage Arbejde i det Fag, hvortil han henvises, til en Løn, der svarer til Fagets gennemsnitlige Løn i de Danmark omgivende Lande med Guldparitet.

De i denne Betænkning fremsatte Synspunkter deles af mange af Søfartens Mænd. Med Hensyn til Invalidforsikringsfonden er de dog af den Mening, at man ikke med Rette kan paalægge Rederierne Bidrag til denne. Skibsfartens overordnede Funktionærer kan jo som Følge af deres Indtægts Størrelse ikke blive Medlemmer af statsanerkendte Sygekasser, men er ved Sømandsloven sikrede paa anden Maade, ligesom de alle er pensions- og invalideforsikrede i Pensionsforsikringsanstalten. Gennem Sømandsloven har det underordnede Personale faaet tilsikret Sygepleje og Lægehjælp etc., og de er kun ganske undtagelsesvis Medlemmer af statsanerkendte Sygekasser. Desuden beskæftiger Skibsfarten, ligesom andre Landes Skibsfart, en Del Udlændinge i sine Skibe.

Hvad angaar Arbejdsløshedsfonden gør man med Rette gældende, at da de overordnede Funktionærer ikke har nogen anerkendt Arbejdsløshedskasse, og da Antallet af disse Funktionærer i Forhold til de underordnede Funktionærer, som har Arbejdsløshedskasse, er relativt langt større end ved Virksomheder i Land, og da Forholdet med Anvendelse af Udlændinge ogsaa her gør sig gældende, har Rederierne i Virkeligheden hidtil betalt Bidrag til Arbejdsløshedsfonden for Folk, hvem Fondens Midler aldrig kommer til Gode. Det naturlige er derfor at fastsætte ved Lov, at Arbejdsgiverne ikke yder Bidrag til Arbejdsløshedsfonden for Personer, der ikke har nogen anerkendt Arbejdsløshedskasse samt for Udlændinge beskæftigede i danske Skibe.

Med Hensyn til Ulykkesforsikringsloven kan Tanken om at slaa Arbejderforsikringsraadets Afdelinger for Søfart og Fiskeri anbefales forudsat, at Skibsfartens og Fiskeriets Repræsentation i Raadet bibeholdes. De to Erhverv er af en saa forskellig Karakter, at de hver for sig maa være repræsenterede i Arbejderforsikringsraadet.

De overordentlig vanskelige Forhold, hvorunder det danske Sejlskibserhverv arbejder, skyldes for en meget væsentlig Del de Udgifter til sociale og andre Formaal, der Tid efter anden er paalagt Erhvervet, og som tynger det til Jorden. Af disse Udgifter er den til Ulykkesforsikringen den værste, og da Sejlskibsfart er et farligt Erhverv, har Forsikringspræmien

hidtil andraget ca. 75 Kr. pr. forsikret Mand, medens Dampskibsrederierne har betalt ca. 35 Kr., hvilket endda er en meget høj Præmie. For Aarene 1921—25 har Præmien for Dampskibe svinget mellem 25 og 48 Kr. og for Sejlskibe mellem 50 og 102 Kr., og for 1926 menes Præmien for Sejlskibe at ville andrage ca. 135 Kr., hvilket Beløb mange Sejlskibsredere ikke vil kunne udrede. Det ene efter det andet af vore Sejlskibe afhændes for en billig Pris til Udlandet, fordi det ikke er muligt at faa Driften til at balancere herhjemme, medens Vilkaarene for Sejlskibserhvervet i vore Nabolande er bedre. Ved en saadan Udvikling af Forholdene vil Sømandsstanden her til Lands miste et udmærket Uddannelsesgrundlag, og en Mængde stræbsomme og nøjsomme danske Borgere blive brødløse. Sejlskibsrederierne's beskedne Ønske om Stats-tilskud til Hjælp til Udredelsen af Ulykkesforsikringen bør derfor absolut imødekommes.

Det er ligeledes ganske urimeligt, at Sejlskibsfadelingen indenfor »Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund« hidtil har maattet dække Ulykkesforsikringen for Mandskabet paa arktiske Ekspeditioner, der intet har med egentlig »Søfart« at gøre. Saadanne Risici vil kunne sprænge den nævnte Afdeling, og det er uforsvarligt vedvarende at lade Sejlskibserhvervet bære Risici af den Art.

DE DYRE HAVNETAKSTER

Som vi spaaede, har Sammenslutningen af de danske Provinshavne haft ringe Udbytte af sin Protest imod de saglige og velmenende Artikler om Sammenslutningens for dansk Erhvervsliv saa skadelige, høje Havnetakster, som fra Tid til anden er fremkommen i dette Blad. Vort Svar har genlydt i en Række ledende Dagblade i København og Provinsen, og de selvstændige Artikler, der er fremkommen om dette Emne, følger i Hovedtrækkene det Synspunkt, som vi har gjort gældende i disse Spalter.

Den ansete Bladmand, Redaktør *Adam Jensen* skriver i sit Blad *Korsør Avis* følgende Artikel, som vi ikke vil forholde vore Læsere, og som burde give Sammenslutningen noget andet at tænke paa end at udsende Veklager over berettiget Kritik:

»Vi kan godt forstaa, at Formanden for Sammenslutningen af danske Havne bruger saa mange Ord for at forsvare de meningsløse Havnetakster for Fem-aaret 1925—30, der har skadet bl. a. Korsør Havn, som er den næstbedste paa Sjælland. Sammenslutningen har taget Selvstyret bort fra de forskellige Kommuner med Havne, og har i vor overorganiserede Tid lagt sin klamme Haand paa Korsør Havns Selvbestemmelsesret overfor sine egne Havnetakster. Vi haaber, at Korsør Havneudvalg snarest mulig frigør sig fra den Spændetroje, Sammenslutningen har lagt vor Havn i til Skade for dens frie og naturlige Udvikling.

Da Formanden for Sammenslutningen af danske Havne i ovenstaaende Opus særlig henvender sig til »*Dansk Søfarts Tidende*«, skal vi i næste Nummer gengive det velfortjente skarpe Svar, hvormed Redaktør Axel Gerkfalk ledsager Sammenslutningens Ve-

klage, der findes i »Dansk Søfarts Tidende« for 25. ds.«

Som bekendt er Korsør Havn ikke den eneste, der er misfornøjet med Sammenslutningens forfejlede Holden Havnetaksterne oppe paa en saa unaturlig Højde, at udenlandske Skibe praktisk talt boykotter danske Havne. Den Havn, som maaske er mest utilfreds med Sammenslutningens Politik, er Aarhus. Gang paa Gang har den andraget vort Statsbaneministerium om Tilladelse til at nedsætte Taksterne indenfor Rimelighedens Grænser, men saa utroligt det end lyder, har Trafikministeriet hidtil nægtet dette — dette Ministeriums Embedsmænd opfatter tilsyneladende sig selv som Repræsentanter for Fagforeningstanken og ikke som Publikums Tjenere. Efter hvad Dagbladet *Børsen* erfarer, har Aarhus Havneudvalg iøvrigt ikke faaet Svar paa sit sidste Andragende om Tilladelse til at nedsætte sine Takster.

Iøvrigt mener vi, at Trafikministeriet øjeblikkelig bør nedsætte samtlige Provinshavnetakster med i det mindste en Trediedel, altsaa med den Procent, som Kronen er steget i Værdi. Der er absolut ingen Mening i, at Havnetaksterne i Provinsen er een Øre højere idag end før Krigen. Naar København har kunnet nedsætte sine Takster til dette Niveau, kan og maa Provinshavnene gøre det samme.

STATSSTØTTE TIL SEJLSKIBSFLAADEN

Skibsfarten er ikke forvænt med Opmærksomhed fra de politiske Partiers Side. Som en behagelig Overraskelse kommer derfor hvert Forslag, der fremsættes til dens Forv. Et saadant er det, som Hr. Hall-dan Hendriksen paa de Konservatives Vegne sidste Uge bebudede at ville fremsætte i Folketinget angaaende Statsstøtte til den danske Sejlskibsflaade. Folke-tingsmanden ønsker 750,000 Kroner stillet til Disposition af Staten til Udlaan i Sejlskibe, saaledes at Sejlskibsflaaden kan blive bevaret paa danske Hænder.

Der kan næppe være Tvivl om, at Hr. Hendriksens Forslag omfattes med den største Velvilje af mange af Skibsfartens Mænd. Først og fremmest af Sejlskibsfolket selv. Men ogsaa indenfor Dampskibsreder-nes Kreds er der mange, der med Sorg ser den danske Sejlskibsflaade blive mindre og mindre. For mange af de ældre spiller det sentimentale vel sagtens noget ind her, Søens Poesi og Skibsfartens Romantik er for dem uløseligt knyttet til Skibe med mægtige Arealer af Sejldug. Men deres Interesse for Sejlskibsflaadens Bevarelse er ogsaa i allerhøjeste Grad dikteret af deres Tro paa, at Sømand kun kan faa den rette Uddannelse ombord i Sejlskibe. Dette Synspunkt deles imidlertid ikke af alle Redere. Tværtimod. Vore Læsere vil maaske erindre den Diskussion, der førtes i dette Blads Spalter for et Par Aar siden om dette Emne, og det kom sikkert som en Overraskelse for mange, at et stort Antal ledende Mænd indenfor Skibsfarten fandt, at Fordelene ved Sejlskibsuddannelsen var meget overdrevet. Andre store Skibsfartnationer havde en udmærket Sømandsstand uden en saadan Uddannelse, hvorfor skulde saa ikke ogsaa vi kunne undvære den? Vi har den Opfattelse, at den sidstnævnte Kategori indenfor Skibsfarten er i stadig Vækst, saa det vil blive vanskeligt at finde en Generalnævner for Skibsfartens Stilling til Hr. Hendriksens Forslag.

Iøvrigt mener vi, at den allerbedste Maade at op-hjælpe Sejlskibsfarten paa, er at give den liberale Lempelser med Hensyn til Ulykkesforsikringen, som fuldstændig krøbler Sejlskibsfartens Virksomhed.

Antal Gæst

MAGNETISKE FORSTYRRELSER I ØSTERSØEN

Nylig afsluttedes i Stockholm et Møde mellem Re-præsentanter for Sverige, Danmark og Finland. Mødet var et Led i det fælles Arbejde til Undersøgelse af de magnetiske Forhold i Østersøen, og man har behandlet nogle Maalinger, der i Sommerens Løb er foretaget angaaende Kompassernes Misvisning i Østersøen Syd for Åland.

Fra dansk Side har Direktøren for Meteorologisk Institut, *D. B. la Cour* deltaget i Mødet.

Om de Forhold, som behandlede paa Mødet, op-lyser Lederen af Meteorologisk Instituts magnetiske Afdeling, *Dr. Ryd*: Flere Steder i Østersøen har der vist sig meget mærkelige magnetiske Forhold — navnlig ved den finske og den svenske Skærgaard, hvor der har fundet saa store Misvisninger Sted, at Skibene ofte har haft Besvær med at holde Kursen. Og-saa ved Bornholm er der konstateret betydelige Misvisninger, som vi tidligere har ladet opmaale. I Sommerens Løb er der fra svensk og finsk Side foretaget Opmaalinger i den nordlige Del af Østersøen, og det er disse forskellige Opmaalinger, som har været i høj Grad tiltrængte, man nu vil sammenholde og sammen-arbejde.

SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA

I følge en fra det polske Generalkommissariat i Dan-zig modtagen Statistik over Skibstrafikken paa Gdynias Havn i December Maaned 1926 indgik der i nævnte Tidsrum 34 Skibe med et Rumindhold af 53,290 m³ eller 18,830 N.R.T. mod 27 Skibe med 21,190 N.R.T. i November. Af den indgaaede Ton-nage førte 3 Skibe med 2,929 N.R.T. dansk Flag.

Medens der over Gdynia hidtil kun har været ud-ført Kul afset fra en Cementladning i November, blev der i December Maaned foruden 27,852 T. Kul eks-porteret 2,227 T. Cement, 1,367 T. Grubetræ, 504 T. Jern og 247 T. Egebrædder.

1 Skib udgik med 573 Passagerer til Frankrig.

DØDSFALD

Fornylig er Kapt. *S. H. Sonnichsen*, Nordby paa Fanø, afgaaet ved Døden i sit Hjem i en Alder af 71 Aar. S. var født paa Fanø. Han kom efter sin Konfirmation ud som Kok med en af de smaa Fanø-Skonnerter og gik saa alle Grader igennem til han tog sin Navigationseksamen. Efter at have taget en god Eksamen pløjede han atter Søen og avancerede gennem de forskellige Officersgrader, til han naaede Toppen og blev Fører af Barkskibet »Carma« tilh. Winthers Rederi, Fanø. Efter at have sejlet en Aar-række sagde han om ved Aarhundredskiftet Søen Farvel og startede sammen med flere en Blikvare-fabrik i Esbjerg, hvor han blev Direktør. Ideen var god, men S. var ikke Forretningsmand nok og ukendt med saadan Virksomhed, forskellige Forhold spillede uheldig ind og Fabriken standsede. S. fik saa An-sættelse ved Fanø Færgevæsen som Ekspeditor. — Gamle Sonnichsen var en ihærdig og flittig Mand, og var altid i Aktivitet. Han var en meget dygtig Sømand. Der er blevet fortalt, at han en Gang sej-lede omkap fra Sydamerika til Hamborg med et af det store Hamborg-Rederi Leiss Skibe. S. kom ind med »Carma« som Nr. 1, af hvilken Grund han blev kaldt op paa nævnte Rederikontor, hvor man ønskede at hilse paa den Mand, der kunde sejle fra et af deres Skibe. Med Kapt. Sonnichsen er Rækken af gamle Sejlskibsførere bleven en mindre i Kredsen paa Fanø.

SKIBSFARTEN PAA PORTUGAL

Den portugisiske Regering udstedte i Septbr. i Fjor det Dekret om Afsejlingstilladelse for udenlandske Skibe. Dekretet traadte, som meddelt den Gang, straks i Kraft, men Anvendelsen af det blev kort efter atter suspenderet, for at Behandlingsmaaden ved Udarbejdelsen af et Regulativ for Dekretet kunde blive ensartet i alle portugisiske Havne.

Der er nu offentliggjort et nyt Dekret, hvorved Dekretet af September i Fjor definitivt sættes i Kraft fra 1/7 1927. Samtidig offentliggøres følgende Regulativ for Dekretet:—

- Art. 1. For hvert udenlandsk Fartøj, som vil afgaa fra en national Havn, skal Havnekontorerne i Henhold til de Dokumenter, som bliver forevist, udstede en Afgangstilladelse overensstemmende med nedenstaaende Skema, naar disse Dokumenter giver tilstrækkelig Grund til at antage, at paagældende Skib frembyder de nødvendige Sikkerhedsbetingelser for de Personer, som er om Bord, og som skal tages om Bord i vedkommende Havn, og som anses overensstemmende med vedkommende Lands Lovgivning, ifald der foreligger gensidig Anerkendelse af de respektive Love og Reglementer, eller overensstemmende med de lovlige Diplomer i Kraft i Portugal, naar der ikke foreligger saadan gensidig Anerkendelse.
- Art. 2. De Dokumenter, der refereres til i foregaaende Artikel, skal være følgende:
- a. *For Lastefartøj:*
Mandskabsliste
Fartcertifikat
Fribordcertifikat
Certifikat over Redningsmateriel, eller noget andet Dokument, som indeholder Fortegnelse over det ombordværende Redningsmateriel.
- b. *For Passagerfartøj:*
Mandskabsliste
Fartcertifikat
Fribordcertifikat
Certifikat over Redningsmateriel eller noget andet Dokument, som indeholder Fortegnelse over det ombordværende Redningsmateriel.
Liste over Passagerer og Emigranter udstedt

af en Funktionær tilhørende Emigrationsvæsenet eller Havnepolitiet.

- eneste § Disse eller tilsvarende Dokumenter skal indleveres til Havnekontorerne af Agenterne eller af Kaptejnen eller af en Repræsentant for Rederne eller Ejerne af Fartøjerne.
- Art. 3. Havnekaptejnen kan tilkalde de Eksperter, som han anser kompetente for den tekniske Fortolkning af de Dokumenter, som bliver indleveret til ham.
- Art. 4. De udenlandske Fartøjer, som anløber Leixoes og Lissabon, og som har kort Ophold i førstnævnte Havn, er kun tvunget til at udtage Afgangstilladelse fra Havnekontoret i Lissabon.
- Art. 5. I Tilfælde af at et udenlandsk Fartøj anløber en national Havn som Nødhavn, i Havaritilfælde for udenlandske Fartøjer i national Havn, og for Fartøjer, som transporterer portugisiske Emigranter, skal Havnekaptejnen kun give Afgangstilladelse efter en tilfredsstillende Udtalelse af en Besigtigelseskommission under hans Ledelse.
- Art. 6. Prisen for Afgangstilladelsen fastsættes til Escudos 15.00 for Lastefartøj, og Escudos 30.00 for Fartøj med over 20 Passagerer om Bord.
- eneste § Departementet skal fastsætte Fordelingen af Beløbet overensstemmende med de respektive Udgifter.

Nedenfor gengives

Skema for Afgangstilladelse

Clearance from Maritime Authorities.

Name of master
Name of ship
Nationality
Official number
Port of registry
Gross tonnage

Purpose for which the vessel is intended.

I hereby certify that, the master, above named, having presented in this office the documents proving that his vessel possesses the qualities as to her safety, necessary for the transport of the persons which she carries on board, the said ship is hereby cleared to proceed upon the voyage from this port to that of . . .

Harbour Master Office at. . . . Harbour Master
Date

G E O R G S T A G E

Stiftelsen »Georg Stages Minde« har udsendt Beretning om sin Virksomhed i 1926, hvoraf vi her ved bringer et Uddrag:—

Der indkom 182 Ansøgninger om Optagelse som Elev i Skoleskibet paa dets Togt i 1926, af hvilke 80 blev imødekommet. Af disse var 20 fra København, 40 fra Østifterne og 20 fra Jylland.

Eleverne mødte om Bord den 15. April, og Dagen efter lagde Skibet ud i Sundet.

Efter at være blevet inspiceret, afgik det den 11. Maj til Farvandet omkring Samsø og Store Bælt og laa Pinsen over paa Kalundborg Red. Den 21. Maj foretoges den sædvanlige Rotur paa Kalundborg Fjord med Børnene fra Kysthospitalet. Efter at have provianteret i Køge afsejledes den 7. Juni til Vestervik. Paa Tilbagerejsen blev Kristiansø anløbet, derefter holdtes der Syd om Øerne gennem Lille Bælt til Aarhus. Efter at have provianteret og fyldt Vand afgik Skibet d. 12. Juli til Leith Red, hvor det opholdt sig fra 22. til 26. Juli. Paa Tilbagerejsen blev Frederikshavn Red anløbet for Ordre. Den 4. August ankredes paa Korsør Red, hvor Formanden kom om Bord, og Rejsen fortsattes gennem Svendborgsund og Lille Bælt til Vejlefjord. Undervejs laa Skibet 1 Dag til Ankers ved Svendborg og 1 Dag ved Fredericia. Fra Vejlefjord sejledes til Sundet med Ankomst d. 17. August ved Bellevue. Her gik Formanden fra Borde.

Den 20. August afholdtes Bestyrelsesmøde om

Bord og i Dagene derefter afholdtes forskellige Øvelser, indtil Skibet d. 27. August lagde ind i Yderhavnen og Dagen efter i Flaadens Leje, hvor det blev aftaklet og oplagt for Vinteren. Togtet sluttedes d. 11. September.

Under Skibets Aftakling og i Løbet af Efteraaret lykkedes det c. 60 Elever at faa Hyre.

Stiftelsen staar ogsaa i Aar i stor Taknemmelighedsgæld til »Dansk Dampskibsrederiforening«, uden hvis Hjælp det ikke vilde have været muligt at udsende Skibet.

Af andre — foruden Erhvervsministeriet og Orlogsværftet samt nedenstaaende Bidragydere — er der udvist Stiftelsen Velvilje og Imødekommenhed af »Havnevæsenet«, »Bugser-Selskabet«, »A/S »Sadolin & Holmblad« samt Refsnæs Kysthospital.

Fortegnelse over Bidragyderne

Dansk Dampskibsrederiforening	Kr. 38,254.35
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab	- 600.00
Det Danske Petroleums Aktieselskab	- 500.00
Marineforeningens Københavns Kredts	- 400.00
Julius Skrikes Stiftelse	- 600.00
Den Københavnske Sø-Assurance-Forening..	- 200.00
Fjerde Søforsikringsselskab	- 400.00
De Private Assurandører	- 500.00
Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni	- 500.00

Ialt Kr. 41,954.35

Regnskabet for Aaret 1926 balancerer med 104,187.75 Kr.

NAAR GUD VELSIGNER STRANDEN

I gamle Dage var det som bekendt ikke ualmindeligt, at Kystbefolkningen bad Gud velsigne Stranden med Vrag, og det er ligeledes fuldt bevist, at man ved

Hjælp af falske Fyr søgte at vildlede Søfarende for at kunne plyndre dem og deres strandede Skibe. Disse Forhold tilhører dog længst forsvundne Dage; nu ar-

bejder Kystbefolkningen tvertimod Haand i Haand med Redningsstationerne paa at hjælpe Skibbrudne, der, trods de nu eksisterende i alle Retninger forbedrede Sikkerhedsforanstaltninger, har været saa uheldige at strande.

Der er ogsaa nu til Dags Love, hvorved alle Forhold ved Bjergning af strandede Skibe reguleres, og hvori der er truffet Bestemmelser med Hensyn til alle Arter af Fund fra Søen, saaledes at saavel Toldvæsenets som Skibs- og Ladningsejernes Interesser varetages. Nu og da overraskes man dog over at finde dybt indgroet hos Kystbefolkningen den gamle primitive Opfattelse, at alle Fund, der stammer fra Søen, er Finderens personlige Ejendom. Mindre almindeligt er det imidlertid at se denne Mening uforbeholdent tilkendegivet. Dette er dog Tilfældet, hvad angaar følgende Tildragelse:

Sydsv. Dagbl. bragte forleden under Overskriften: »Strandinger en velsignet Ting for Kystbefolkningen« følgende Artikel:

Der var ingen, der for en Uge siden kunde lugte, at man i Løbet af kort Tid skulde faa sig en lille Kulgrube nede syd for Baskemølle, men det har man faaet, takket være »Rhenanias« Stranding i Nærheden. Lige siden i Lørdags, da man begyndte med Kulløsningen fra Damperen, har Baade fra Vik, Baskemølle og Simrisham, ja endog fra Brantevik været flittige Besøgende hos den tyske Damper. I Begyndelsen lagde man Baadene paa Siden af Damperen, og naar Kullene kastedes over Bord, fik man hurtigt en Kullast at føre med hjem. Men da man paa Damperen ikke gerne saa, at den samme Baad kom igen, fandt Kystbefolkningen paa andre Udveje; man skaffede sig en Slags Skovle med lange Skafter, og med disse tog man saa Kullene op fra Havbunden. Smeden i Baskemølle har haft travlt med at lave den Slags Skovle til Befolkningen, og trods de primitive Redskaber, er det dog lykkedes at faa betydelige Mængder Kul op. Den ene Baadlast efter den anden er afgaaet fra Stedet, og der er dem, der har faaet et Kulforraad, der slaar til baade til denne og næste Vinter og maaske den føl-

gende, og at Strandinger ofte er en ren Velsignelse for Kystbefolkningen har atter en Gang vist sig at slaa til.

Det synes dog, at de lokale Myndigheder ikke har skænket de angaaende disse Spørgsmaal gældende Lovbestemmelser synderlig Opmærksomhed.

AMERIKANSK SKIBSFART

Det danske Generalkonsulat paa St. Thomas har fremsendt en Statistik over den amerikanske Handelsflaade pr. 1. Januar 1927 i Sammenligning med 1. December 1926.

Skibenes Størrelse over 500 Tons Gross.

	pr. 1. Jan. 1927		pr. 1. Dec. 1926	
	Antal Skibe	Gross Tons	Ant. Skibe	Gross Tons
Ejet af private				
Rederier ..	1980	6,810,297	1983	6,794,823
Ejet af U.S.				
Shipp. Board	904	4,647,260	940	4,756,111
	2884	11,457,557	2923	11,550,934

Af de 2884 Skibe som den 1ste Januar 1927 var under amerikansk Flag var 2223 Skibe med en Brutto Tonnage paa 10,651,886 bygget af Staal, og af disse ejedes 1319 Skibe paa 6,004,626 Brutto Tons af private Rederier.

Pr. 1st Januar 1927 var 247 Staal Skibe paa ialt 286,777 Brutto Tons og 57 Træskibe med 26,794 Brutt Tons under Bygning eller bestilt af private Rederier.

SKIBSFARTEN PAA BOTTENHAVET

Nya A/B J. Fr. Brolin, Stugsund, meddeler Firmaet Ferd. Philipsen & Co., København: Skibsfarten ventes at kunne aabnes i Begyndelsen af April, hvis Vejret ikke forandrer sig væsentligt, dog kan vi ikke tilraade Lastning af Trævarer før efter 15. April.

OPLÆGNINGERNE

Den oplagte Tonnage androg den 29. Marts 19 Dampskibe med en samlet Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 17,502 og 25,807 Tons.

HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM

I Februar viste Havnetrafikken atter nogen Tilbagegang; dog er Tallene i Sammenligning med samme Tidsrum sidste Aar stadig meget betydelige. Tilbagegangen siden den engelske Kulstrejkes Afslutning har saaledes ikke været saa stor, som man kunde have ventet.

Dette maa hovedsageligt tilskrives den stigende Tilførsel af Erts, der i Februar Maaned har været ca. 2½ Gange saa stor som i Februar 1926, og omtrent dobbelt saa stor som i Februar 1925.

Desuden udviser ogsaa Korntilførslen en betydelig Stigning; derimod er Stykgodstrafikken stadig langt fra tilfredsstillende.

Nedenstaaende Oversigt viser Antallet af ankomne og udgaaede Skibe med Ladning:

	Febr. 1927	Febr. 1926	Jan. 1927
Ialt ankommet	824	631	801
Ialt udgaaet	800	699	862
Ankommet med Stykgods ..	468	461	497
Afgaaet med Stykgods	473	435	541
Afgaaet med Kul	306	245	320

Tilførslen af engelske Kul udgjorde 127,000 Tons.

Fra Nord-Europa tilførtes 475,000 Tons Erts og fra andre Lande 450,000 Tons.

Med Tankskibe ankom 45,000 Tons mineralsk Olie samt 6000 Tons Planteolie i Bulk.

Nedenstaaende Statistik viser Korntilførslen:

Nord-Amerika	81.000 Tons
Syd-Amerika	129.000 »
Donau	26.000 »
Rusland	36.000 »
Andre Lande	14.000 »

Særlig bemærkelsesværdig er den ret betydelige Tilførsel fra Rusland, der i den tilsvarende Maaned sidste Aar kun udgjorde 4000 Tons.

Der tilførtes 22,405 Baller Bomuld, hvorefter Forraadet ved Maanedens Slutning var 17,700 Baller.

Oversigt

Nationalitet	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Tons Netto	Med Ladning	i Ballast
U.S.A.	16	59.832	10	2
Belgien	4	5.818	2	3
Brasilien	2	6.707	1	
Danzig	3	11.154	1	2
Danmark	18	24.676	16	1
Tyskland	214	313.555	172	35
Finland	3	2.999	2	
Frankrig	105	124.720	101	7
Grækenland	11	25.641	7	6
Storbritannien ..	264	358.293	183	69
Italien	39	106.638	33	4
Japan	7	34.895	6	1
Letland	4	4.658	1	3
Nederlandene ...	229	390.628	178	48
Norge	78	105.094	51	23
Peru	1	2.214		
Polen	2	2.231	2	
Portugal	2	3.959	1	
Rumænien	2	3.676		1
Spanien	19	43.570	13	10
Czekoslovakiet ..			1	
Sydslavien	4	9.359		2
Sverige	78	91.242	60	19
Ialt	1.105	1.731.559	841	236

Ialt udgaaet i Februar Maaned d. A.: 1,077 Skibe med 4,695,477 m³.

SØMANDSHØJSKOLEN I SVENDBORG

Sømandshøjskolen i Svendborg har udsendt Beretning for Aaret 1926. Aaret har været godt for Skolen. Dens Elever blev anbragt, hvad der i Betragtning af de vanskelige Forhold for Skibsfarten var mere end man kunde have ventet.

Efter Programmet varer Vinterskolen fra 1. November til 31. Marts og er for befarne Sømand og Begyndere. Ophold for befarne mindst 1 Maaned, for Begyndere mindst 2 Maaneder.

Skolen begynde den 1. November med 28 Elever og sluttede med 49. Sommerholdet talte 24 Elever, saaledes at der ialt har været 73 Elever paa Skolen sidste Aar. Af disse var 25 befarne, Resten Begyndere, som ad den Vej naaede at faa Hyre og komme ud at sejle.

Højskolen har i Aarets Løb modtaget Bidrag fra Staten, Dansk Dampskibsrederiforening, der for to

Aar har bevilget Skolen 3000 Kr. aarlig, Skrikes Stiftelse, Svendborg Amts Skolefond, Indenlandsk Sømandsmission samt Gaver fra en Mængde Venner af Højskolen.

Undervisningen omfatter: Dansk, Engelsk, Regning, Sømandsskab, Sløjd, Navigation, Historie, Geografi, Fysik, Maskinlære, Sundhedslære, Signaltjeneste og Gymnastik samt Foredrag.

Sommerskolen holdtes i Maanederne April—Juni, er for Begyndere, og Undervisningen omfatter: Praktisk Sømandsskab, Sløjd, Dansk, Regning, Geografi, Signaltjeneste, Sundhedslære og nogle Foredrag.

Ophold og Undervisning paa Højskolen koster 95 Kr. i Maaneden, hvorfra gaar Statens Tilskud, der for befarne andrager 15 Kr. den første Maaned, 20 Kr. den anden Maaned og derefter 25 Kr. og for Begyndere 15 Kr. pr. Maaned.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 29. Marts 1927.

Hovedinteressen koncentrerer sig fremdeles om det hjemgaaende La Plata Marked. Saalænge Tonnage ikke tilbydes rigeligere end i Øjeblikket, er der al Chance for en fortsat Fasthed og det er kun mærkeligt, at Raten bliver ved at ligge omkring 29/- for prompt, Basis San Lorenzo/U. K.-Continent. De udgaaende Kulladninger, der sidst ses sluttet til saalavt som 13/-, betinger en høj Rate for Kornet. De Redere, der har taget Chancen og gjort Baadene helt prompte, har til Dato været heldige, men Befragterne har en egen Taktik, naar de ved, at Tonnage er for Haanden. Det er saa sin Sag at skifte fra La Plata; det ved Befragterne, og saa snart Forlangendet ligger en Del højere, end de mener, der skal betales, finder de paa alle mulige Ting for at gøre Rederne møre. Alt i alt maa vi være glade for som La Plata Markedet har udviklet sig iaar, og som nævnt er der al Grund til at vente at fortsat fast Marked. Næst efter La Plata er Montreal et Marked, der kan sættes store Forhaabninger til, og et livligt La Plata- og Montrealmarked indvirker over hele Linien. Adskillige Baade er nu sluttet fra Montreal til 16 cents, Basis Rotterdam, og da det fortrinsvis er meget store Baade, der beskæftiges i denne Fart, og Ekspeditorerne saavel i Montreal som i Lossehavnene (i al Fald som Regel) er meget gode, er det ingen daarlig Forretning.

Nord Amerika, Cuba og Gulfen har sine specielle Ordre, der skal dækkes ind og med Montreal's Aabning tiltrænges desuden en Mængde Baade for Kul til kanadiske Havne, og det ene med det andet gør, at Tonnagen har et stort Virkefelt. — Sukkeraterne fra Cuba har været en Smule lavere i den sidste Tid med 21/6d. à 22/ for store Baade, men der skulde ikke være nogen Grund til at acceptere under 22/6d. —

Australien er heller ikke fuldt saa fast med 45/- som Notering for April og 42/6d. for Maj. — Der er Efterspørgsel efter Ris, Bønner og diverse andre Ladninger fra de vanlige Lasteadler, men Rederne og Befragterne har vanskeligt ved at finde hinanden, og de fleste og største Partier tages op af Linie-Baadene.

Middelhavet/Donau og Sortehavet har Brug for store Mængder Tonnage, og der er sluttet en hel Del, men Raterne svarer langtfra til Forventningerne.

I de hjemlige Markeder: Kul til de nordiske Lande og Østersøen og Træ fra Østersøen og Hvidehavet, er det meget sløjt. — Den mindre Tonnage, 1,000/2,500 Tønnerne, som hovedsagelig er henvist til de sidste Markeder, skal og maa have bedre Betingelser for i det hele taget at kunne sejle, og saasart Efterspørgslen tager mere Fart, kan de nuværende Rater umuligt holdes.

TRÆLASTMARKEDET

F.O.W. Lasterne fra Østersøen er ikke bedre. Saa længe Raterne ikke kommer op, foretrækker mange erfarne Østersøredere at komme ind i Østersøen først paa et senere Tidspunkt; det kan jo være, at det ikke bliver bedre, men det haster i alt Fald ikke med at slutte for 2den el. 3die Rejse, saafremt der ikke opnaas mere end Dagsnoteringerne. De Kontrakter, som allerede er afsluttede over Størsteparten af Sæsonen, tjener kun til at fremme Befragternes Interesser, og de Rater, som er betalt vil altid kunne erholdes. — Tyske Redere har taget 5000 Fv., Leningrad/Rotterdam 35/-, 4/- Lastning, og ellers er bl. a. sluttet:

1,000 std. Wiborg/Bristol, 55/, 15. Juni. 1,150 std. Kemi/Hull, 47/6 f.o.w. 750 std. Kemi/Grangemouth 45/-, 1. Juni. 700 std. Stugsund/Ostende, 36/6, Maj. 370 std. Syd-Finland/Antwerpen, 37/6 f.o.w. 420 std. Syd-Finland/Amsterdam, 25 Gylden, f.o.w. 720 std. Pernau/Bristol, 48/-, f.o.w. 750 std. Trångsund/Vilvorde, 36/-, f.o.w.

Danzig/London/Hull noterer 36/6 for 4/600 std. DBB, 45/- for Props til Cardiff el. Barry. Riga/Amsterdam, 3/400 Std. DBB 18 Gylden. Riga/Sfax, 6/700 Fv. Props 60/—62/6.

Hvidehavet & Canada er uforandret. En Stigning maa med Rette kunne forventes.

KUL, KOKS etc.

Raterne til Danmark er atter svagere, ca. 5/3, 5/6, for 25/1800 T., med meget liden Efterspørgsel. Til Sverige er Forholdet det samme, hvorimod Norge betaler lidt højere. — Forth/Åbo er sluttet til 5/3, Forth/Helsingofrs 5/-, og Befragterne regner med disse lave Rater for de indgaaede Kontrakter til de nordsvenske og finske Havne.

Coasting er stadig svag.

MIDDELFART etc.

En rigelig Tilgang af Baade i alle Størrelser indvirkede midlertidig paa det udgaaende Kul-Marked fra U. K. Til Havne som Alexandria/Piræus etc. er akcepteret fra 3d. til 6d. lavere. Vestitalien/Sicilien, spanske Havne og Marseille er nogenlunde uforandret, og Rotterdam har et Utal af Laster til Middelhavet, som betaler omtrent det samme som fra U. K.

Wales/Øerne-St. Vincent har igen betalt 10/9—11/-; Rotterdam/Øerne 10/4½ med 1,000 Lastning.

Hjemgaaende fra Middelhavet er gjort meget i Fosfat og Erts. De store 5/8,000 Tønner har taget Algiers/Rotterdam, 4/10½, Hornillo Bay/Tyne, 7/6, Bona/Emden, 5/1½, Bona/Rotterdam 4/9, Bona/Glasgow 7/4½, Tyne 7/-, Sfax/Hull 9/6, 2,750 Sfax/Danzig 8/6,

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Reddet Skibsbesætning

Tysk-amerikansk Petroleum-Selskabs Motor-Tankbaad »Phoebus«, der var paa Rejse fra Baton Rouge til Hamburg, opfangede den 26. Februar om Eftermiddagen under en haard Storm af Vestsydvest omtrent 200 Sømil vest for den engelske Kanal et S.O.S. Signal fra den franske Damper »Malouin«. Dampere meddelte derefter, at den var sprunget læk, var i Færd med at synke og kun ved de største Anstrængelser fra Mandskabets Side blev holdt

oven Vande. »Phoebus« ændrede straks Kurs, og i Aftenens Løb naaede man den franske Damper. Da Stormen ved Daggry lagde sig noget, og Franskmandene meldte, at de ikke længere kunde holde Skibet flydende, begyndte man fra »Phoebus« Forsøgene paa at redde den franske Besætning. Kl. 7,50 var hele Besætningen, 53 Mand, bragt om Bord i den tyske Damper. Allerede Kl. 8 forsvandt »Malouin« i Bølgerne. Den reddede Besætning blev iflg. Tägl. Rundschau den følgende Dag landsat i Falmouth.

I S M E L D I N G E R P R. 29. M A R T S 1927

Sverige

Ångermanälven og nordligere Stationer lukket. Søen ved Brämö Pakis, kun for kraftige Dampere. Løbene til Sundsvall Fastis, kun med Isbryderhjælp. Alnösundet Drivis, kun med Isbryderhjælp. Hudiksvall svær Fastis, kun for kraftige Dampere. Ved Eggegrund isfrit, til Gävle Fastis, kun med Isbryderhjælp. Sydligere Stationer isfri.

Finland

Rödhäll og østligere Stationer lukket. Kotka svær Fastis, kun med Isbryderhjælp. Ud for Rankö svær Fastis, lukket. Ud for Luppi Pakis, lukket. Hogland mod E Pakis, lukket, mod S ikke meldt, mod W lukket. Helsingfors S-Havn Fastis, kun med Isbryderhjælp. Ud for Sveaborg svær Fastis, lukket. Ud for Gråskärsbådarna svær Drivis, lukket. Porkala Fastis, kun med Isbryderhjælp. Ud for Kallbådan svær Drivis, kun med Isbryderhjælp. Baröunds-fjärden Fastis, kun med Isbryderhjælp. Søen ved Jussarö Drivis, kun for kraftige Dampere. Hangö Havn Drivis, kun med Isbryderhjælp. Hangö W-Fjord Fastis, lukket for Sejlskibe. Åbo Havn Sjapis, lukket for Sejlskibe. Erstan Drivis, kun for kraftige Dampere. Lövsjärvi Sjapis, lukket for Sejlskibe. Widkärsfjärden isfri. Raumo Skærgaard Fastis, kun med Isbryderhjælp. Råfsö og Mäntyluoto indre Havne Fastis, lukket for Sejlskibe. Ud for Kallö uhindrende Sjapis. Wasklot og nordligere Stationer lukket.

Rusland

(27) Fra Leningrad til henimod Narvi Fastis, derfra til Bengtskär H Pakerort hovedsagelig svær Drivis.

Estland

Zerel, Filsand, Dagerort, Dagö N, Odensholm, Pakerort, Nargö N. og Reval Red isfri. Rokskär uhindrende Drivis. Ekholm Fastis, kun for kraftige Dampere. Stenskrär svær Drivis, kun for kraftige Dampere. Narva isfri. Kynö og Verder Drivis, kun for kraftige Dampere. Vorms isfri.

RUSSISK SKIBSKØB

Sovjet-Regeringen har nylig afsluttet Køb af et tysk Dieselmotorskib »Karin«, som under Navnet »Kalinin« vil blive indlemmet i Sovtorgflot's Flaade.

Fartøjet, som i Øjeblikket befinder sig i Danzig, maaler 6385 N.R.T., er bygget i 1925 og registreret i tyske Lloyds højeste Klasse. Det er bestemt til at gaa i Rutefart mellem Leningrad og Sortehavshavnene, hovedsaglig med Cement og Tobak.

Med Hensyn til de fra Leningrad afgaaende russiske Englandsbaade »Sovjet«, »Roschall« og »Gerzen« indberetter det danske Generalkonsulat, at disse under dette Aars Navigation vil anløbe Hamborg. Den direkte russiske Linje Hamborg-Leningrad vil som tidligere blive betjent af to Skibe.

(Fragtmarkedet fortsat.)

2,800 Bona/Berwick on Tweed 12/-, 1,600 t. Sfax/Rouen 6/6. — Huelva/New York/Philadelphia/Baltimore 12/6 & 13/-, Tinto terms; Fosfat Casablanca/Fremantle 25/-, 2,400 T. daglig Lastning & 500 Losning.

Saltlast er der en Rigelighed af til Nord-, Syd-Amerika, Island/Norge/Sverige; Cadiz/St. John's betaler 12/-, Iviza/Island, 5 Lossehavne 19/-, Sicilien/Spagnien-Norge 13/13½ Kr.; Trapani, nordligst Stockholm 9.50 sv. Kr., Kerkennah/Helsingborg 10/6, Kerkennah/Finland 10/6—11/-. Frugt er ikke over 20/-. Donau betaler 17/6—18/- Kont.; 21/—21/6 tre Danske.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA

Montreal/Antwerpen/Rotterdam/Hamburg gøres til 15½, 16½, Middelhavet 19½, 20, 21 c. 1/2/3 Havne. Til danske/svenske Havne indikeres 20/22 c. Sydney C.B./Montreal 65 c., Hampton Roads/Montreal \$1. Vaadmase Nova Scotia/Aberdeen 17/- f.i.o.

New York/Sortehavet 11½ c., Gulfen/Murmansk 11½ c., Gulfen/Hamburg/Bremen &/or Harburg 7½ c., Gulfen/Grækenland 5/ pr. quarter, Gulf/River Plate net Charter \$5/ \$5.10, 1/2 Havne. — Hampton Roads/Rio \$4.75 (sidst \$4.10 & 4.50), Cuba/Montreal 18 c., Cuba/San Domingo U.K. Cont. 22/- 23/6. De fleste af disse Markeder er godt repræsenterede, og flere og flere Lastere kommer paa Markedet.

Fra Nord Pacific gøres lidet i Korn. Paa net Charter er sluttet en 8,300 T. 4/5 Lastepalder/2—3 Lossepalder U.K. Cont. £13,000 lumpsum.

SYD AMERIKA

Wales/lower ports er gjort til 13/6 og 13/-. Rotterdam/Buenos Aires 13/3. Som omtalt er det hjemgaende La Plata Marked fast; ikke alene for prompt, men ogsaa for Maj/August. Til den nye Majshøst trænges en stor Flaade, og noget maa der gøres for at tiltrække en tilstrækkelig Mængde Tonnage. — Santa Fé/Sverige prompt er sluttet til 32/9; San Lorenzo/Tronhjelm range 29/6, Maj Annullering. Raterne til U. K. Cont. svinger mellem 28/6 29/- prompt, 26/6 28/- April og ca. 6d. 1/- mindre for Juni/Juli.

Pr. 20/5 20/6 har en 7800 Tonner akcepteret en efter Forholdene urimelig lav Rate, nemlig 24/6.

ØSTEN

Syd-Australien U.K. Cont. April 46/3 45/-, Maj 42/6. Til Japan er taget op adskillige Baade til ca. 26/-, April/Maj, Rangoon/Kalmar er sluttet til 36/6 for Maj; Burma/Fiume 32/6; Durban/Colombo 15/6, Amsterdam 16/6.

TIME-CHARTER

Vestindisk Fart betinger: 1.40 à 1.45 for ældre 3850 Tonnere, \$1.35 4,000 T., 1.60 3,000 T., 2.40 1,500 T.

Transatlantisk Fart \$ 2., 8,400 Tonnere.

Gulf Trade 8,000 T. 4/6.

Pacific Trade 8,400 6/- 9 Mdr., Levering Yokohama, Tilbagelevering Japan. 9,800 T. \$1.40 8/10 Mdr. Lev. San Pedro/Tilbagelevering Australien.

KAMPEN OM MIDDELHAVET

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN.

Den italienske Diktator har paany sat alle Tanker i Bevægelse, har paany henledt alles Opmærksomhed paa sig og paa den Politik han fører. Nu som sidst i 1923 har han raslet med Sablen, omend han paastaar, at det er andre, der gør det, og med en nærmest voldsom Gestus har han erklæret, at de romerske Ørne ikke under nogen Omstændigheder vil finde sig i, at man søger at hæmme deres Flugt eller at indsnævre deres Syn. De vil se frit og flyve frit. De, der vil forbyde det, vil omgaaende faa at føle, at den romerske Ørn, der rent billedligt set er mere end et Laan fra dem, der sattes i Verden under det første franske Kejserdømme, baade har Næb og Klør. Nogen Fredens Mand er *Benito Mussolini* kun, saa længe det passer ind i hans Politik. Den kan synes overordentlig zig-zag-agtig og lidet overvejet. Men ingen kan nægte, at den forfølger et Maal. Den vil et større Italien, der er mere fast sammentømret end det der var. Den vil et Italien for det italienske Folk. Det skal have Luft under Vingerne, det skal have Plads. Derfor er der i alt, hvad Mussolini foretager, et merkantilt Moment og hans Interesse er ikke mindst rettet imod Middelhavet, som han mere og mere søger at gøre sig til Herre over. En Tid spændte England aldeles bevidst Ben for ham, men nu er det, som om man staar en Smule mere tolerant. Den ene Tjeneste er jo som bekendt den anden værd og Mussolini har uden Tvivl gjort ikke blot Indrømmelser, men ogsaa direkte Tilbud i Downing Street.

Verdensfreden har været i Fare. Det kom pludseligt, ganske som i 1914, da et Attentat i en lille Balkanby fik den hele Verden tændt i Brand i flere Aar. Der var Sprængslof i Mængde, som kun ventede paa at blive antændt. Saadan ogsaa nu. Den Ro, der nu igen hersker, er sikkert kun tilsyneladende; de, der tror paa den langvarige Fred, kan selvfølgelig faa Ret. Men denne Mulighed berettiger ikke deres Optimisme. Førend vi aner et Ord af det, kan Europa være i Brand. Mussolini er uberegnelig. Det vil sige, ingen kan forudsige, hvad Italien i et givet Øjeblik vil. Og man maa ikke glemme, at der er større økonomiske Interesser, som spiller ind.

Men Folkeforbundet. Ja det eksisterede, og da det nu trak op til en Krise, rettede man ogsaa sine Forhaabninger imod det, man haabede paa, at det vilde gribe ind, hvis det skulde gaa galt. Det kan være Forbundet vilde gøre det, men Virkningen af en Aktion vilde næppe blive stor, dels fordi Mussolini i sin Politik nu er i nøje Samklang med England, — selv om det maaske ikke varer saa længe — og dels fordi den italienske Udenrigspolitik Ledelse aldrig forsømmer nogen Lejlighed til at vise sit indædte Had til Folkeforbundet, der i Korfuaffæren evnede at sætte den Stolen for Døren. Det er, som om den blodrige Italiener siden den Dag har lovet sig selv, at han ikke mere vil lade sig noget byde fra den Side. Folkeforbundet og Fascismen er polære Modsætninger og vil blive ved med at være det. Folkeforbundet har ikke forudsat Fascismen og Fascismen har ikke regnet med Forbundet. Det bygger helt igennem paa et altruistisk Ideal, Fascismen paa en ganske afgrænset Politik. Derfor kan begge have deres Fordele, men til Venskab vil det ikke komme, heller næppe nogensinde blot til et virkeligt Forlig.

»Hvilke Idealere er det, der nu bevæger Mussolini til at sætte de stærke Begivenheder i Gang baade i Albanien og Jugoslavien,« skrev den kloge *Theodor Wolff* forleden Dag i *Berliner Tageblatt*. Som den vidtskuende Mand han er, lod han ikke Svaret vente længe. Han gav det selv. Der er ikke Tale om Idealere, kun om den kraftigste Realitetspolitik, der indtil den mindste Enkelthed ved, hvad den vil. Det store italienske

Land har nu som alle andre sine Trængsler, og det er dem, man vil se at komme ud af paa en hurtig Maade. Ethvert Barn ved, at Italien kæmper med et Befolkningsoverskud, som maa anbringes. Det har hidtil været mere end svært, men ad udenrigspolitisk Vej er det nu, at Mussolini vil ordne dette vigtige Spørgsmaal. Han vil organisere en ganske maaltbevidst Udvandring, ikke over de store Have, men til Kyster, der ligger nær ved Italien. Og det er hans Plan at skabe det større Italien her, samtidig med at han lægger mere og mere af Middelhavet ind under sig.

Uden Tvivl er Middelhavet et af de allervanskeligste Spørgsmaal i den kommende Tids Politik. Hvad Mussolini vil er klart nok, han har selv sagt det i en stor Tale i Juni 1923, en Tale, som burde kendes af alle, der vil forstaa noget af den Tid, vi lever i. »Der var engang, da Middelhavet for Italien var et mare clausum, et Hav, hvor de italienske Skibe færdedes i store Tal. De gamle Historikere fortæller om, hvordan de romerske Baade sejlede til alle Havne, bragte uhørte Rigdomme i Cirkulation og skabte et Liv, som man nu kun med Besvær kan danne sig et Billede af, hvis man ikke studerede det romerske Folks Fortid. Alt hvad stort vi opnaaede kom i Virkeligheden fra dette Hav« Da vi mistede Herredømmet over det, gik det tilbage for Italien; nu skal det være Maalet for al italiensk Stræben at faa den gamle Position igen, og det vil da atter gaa frem for vort Land, det vil da faa den Plads i Verdensøkonomien, som det fortjener. Vi vil ikke udelukke de andre Nationers Skibe fra dette stolte blaa Hav; det vilde kun tjene os selv meget daarligt. Men vi vil gøre vort til, at det italienske Flag ses mest af alle paa dette Hav« Enhver der sejler paa det skal have Indtrykket af, at det er her Italien og den italienske Politik gør sig mest gældende. Paa Middelhavets Bølger vil vi sejle og vise den hele Verden at vi er her, at vi bliver her og at vi har de allerstørste Planer om Fremtiden.«

Det var denne stærkt aggressive Tale, der i Sommeren 1923 vakte saa overordentlig stor Opsigt i England og som især fik den engelske Rederiering til at tage Affære. Man ønskede nu hvad man kaldte for en aktiv Politik overfor Italien. Fik Mussolini for frie Tøjler vilde det kun skade England, og det vilde man paa ingen Maade gaa med til. Der skulde handles og der blev handlet. Fra da af var det, at England mere og mere stillede sig fjendsk overfor Italien — og først nu er den rigtige Tilmærkelse kommet i Stand paa Grund af Begivenhederne i Østen og ved den russiske Politiks absolutte Modstand imod alt, hvad der var Engelsk. Men hvor længe vil denne Politik kunne holde? Man forbavses unægtelig for hver Dag der gaar over, at den faar Lov til at passere. »Den italiensk-engelske Tilmærkelse rummer jo ganske selvfølgelig den største Fare,« skrev *Journal de Genève* forleden Dag, »fordi det maa være klart for alle, at jo mere de to Lande kommer hinanden imøde, jo stærkere vil Sprængningen blive den Dag, de skal skilles. Og de er jo nødt til at skilles, ja til oven i Købet at komme i et meget spændt Forhold til hinanden, fordi de har ganske modsatte Magtinteresser paa Middelhavet. At England nu har Brug for Italien, benyttes af dette til med det samme at skaffe sig Fordele, som det længe har ønsket og som det selvfølgelig ikke senere vil give Slip paa. Hvori disse Fordele bestaar ved endnu ingen — men italiensk Politik slaar ikke pludseligt om, uden at der er Grunde derfor.«

Saadan ser man paa Situationen i en saa rolig og forøvrigt vel afvejet Avis som *Journal de Genève*, der for Tiden maaske er det Blad, der har de bedste Forbindelser, takket være det Held, at det udgaar fra

ESBJERG

Dybder ved daglig Hølvande:

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

Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):

Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre.

Lods- og Bugserafgifter:

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

Ballast- og Vandaafgifter:

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

Losning og Lastning:

Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.

Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne.

Jernbanespor ved alle Kajer.

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

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

Frilager ved 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 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.

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-Registertonagen. 16 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Seilfartøjer 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 Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. 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 Vindrivere, 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. Lods penge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 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 Ladning. I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, 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 (Orlogsværiftets), 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.

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 ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunda«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N. R. T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: 1 Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

HOBRO

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

Ingen Lodstvang.

Bugsering saavel gennem Fjordindløbet som Fjorden udføres af Havnevesenets M/S »Als« og Isbryder S/S »Hero« stationerede i Hadsund (Telefon 146) til faste og billige Takster. Ballastafgift: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vandforsyning direkte i Skibene, elektrisk Lys paa Havnepladsen, 8 Tons Kran, Bedding og Skibsbyggeri. Statsbane-Havnespor langs Kajerne.

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: 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. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning

besørges af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejsestil m. m.

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

MARSTAL

Syd fra gennem Klørdyb er uddybet til 4,5 m, men Løbet 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: Seilskibe, ogsaa med Hjelpekruer, Indg. 24 Ø., Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering efter moderate Priser ved Motorbaade. Ballastafgift 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. Losnings- og Lastningsomkostninger efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, flere Træskibsbyggerier og Køhalepladser, 2 Ophalerbeddinge til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

NØRESUNDBY

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

Skibsafgift pr. N. R. T.

Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lods. 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. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning

besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatore. Maskinværksteder, Køhalingssplads og Reparationsværksted.

(Fortsat fra Side 221).

Folkeforbundets By og altid har forstaaet at holde Tungen lige i Munden. Mussolinis Politik er Krigsfaren i Europa. At tro at han vil Fred, er der ikke nogen Grund til. Han forfølger et Maal, og ved Hjælp af alle mere eller mindre politiske Veje vil han søge at naa det. Og det kan være, han naar det; men saadan som Forholdene nu uddarter sig er der ikke i Længden meget Haab om, at han vil kunne bevare Resultaterne af det han har vundet paa Grund af et Sæmment af flere Begivenheder, der har vist sig at være heldige for ham.

Det er den aarhundredgamle Drøm, han nu vil se at gøre til Virkelighed. Han vil skabe en stor italiensk Middelhavsflaade og han vil erobre ikke blot nye Markeder for Italienerne, men ogsaa det han i en anden stor Folketale kalder for »faste Stæder«. De skal skaffe Italienerne et Levebrød ikke blot i det gamle Italien, men ogsaa paa de gode Kyster, som indrammer det skønne Middelhav. Først naar denne den mest moderne Indkresningspolitik er blevet en Kendsgerning, vil Italien efter Mussolinis Mening kunne naa at faa den grundfæstede Stormagtsposition, som det tragter efter.

»Hvor dristig og hvor fantastisk en Politik,« skrev »*Neue freie Presse*« for ikke otte Dage siden; og den lange Artikel mundede ud i dyb Forbavselse over den Taabelighed, som Verdens Politikere nu udviser. Nu som før ikke blot undlader de at gribe ind, medens Tid er, men for manges Vedkommende puster de endog til den ulmende Ild. Var den offentlige Mening i Europa nu paa Post, mener Bladet at intet vilde være rigtigere end at ordne Forholdene i Middelhavet, som mere og mere trækker sammen til at kunne give Stof til en Storkonflikt.

»Vil man virkelig gaa med til,« skriver Bladet, »at Italien faar Lov til i stor Stil at blive en søfarende Nation, undergraver man atter den europæiske Fred, der i Forvejen hviler paa Lærfødder.«

Det gamle ansete Blads Ræsonnement er saa enkelt og ligetil, som rigtige Slutninger altid er det. Hvad der foregaar i og om Middelhavet, de Forhandlinger, der føres om det mellem England og Italien danner ingen Basis for en grundmuret Fred, den Europa ikke kan trives foruden.

POSITIONSLISTE PR. 28. MARTS 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. London 25.3.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Gdynia 28.3.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Dunkirk 27.3.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Cagliari 27.3.
s.s. *Aelzandra*, Ankersø, ank. Kbhvn. 23.3.
s.s. *Alfred Hage*, afg. Tyne 23.3.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Lissabon 24.3. til Kbhvn.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. San Pedro Macoris 26.3.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Singapore 22.3. til Hongkong.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Tyne 8.3. til Portorico.

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. Havneafgilt pr. Netto Ton 35 Øre, Skibe, der indkommer for Kulforsyning, Proviantering o. l., 10 Øre pr. Ton, alt saavel for Ind- som Udgaende.
Ved Havnen er ansat 2 Lodser, der lodser uden Vederlag.
Ballastpenge 5 Øre pr. Ton.
Losning og Lading besørges af Modtageren.
Ved Havnen er Tørdok (Længde 51,80 m, Portaåbning 10 m, Dybde paa Tærskelen 3,77 m) samt Skibstømrer, Maskin- og Motorfabrik, Vand fra Værk, Kul m. v.

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. Havneafgilt pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgilt: Moderat. Bugserdamp. uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalsplads, 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 Lodsafg. uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgilt 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

s.s. *Arabien*, Harder, ank. København 25.3.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 22.3.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rotterdam 10.3. til Buenos Aires.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Baltimore 6.3. til Kbhvn.
m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Shanghai 26.3.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Kbhvn. 27.3.
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Galveston 22.3.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. London 24.3.
s.s. *Atlantic*, Petersen, pass. Bermuda 24.3. p. R. t. Houston.
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Capetown 22.3. til Las Palmas.
s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. Ivigtut 20.3.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Bremen 26.3. til Rotterdam.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Cardiff 18.3. til Teneriffe.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Ghent 27.3.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Windau 27.3.
s.s. *Bolivia*, Prah, pass. Dungeness 22.3.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Philadelphia 24.3.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Calais 27.3.
s.s. *Botnia*, Holberg, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Santa Pola 26.3. til Ayr.
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Barry 22.3.
s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, afg. Barry 25.3.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Ayr 24.3.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 25.3.
s.s. *Broholm*, i Dok i Kbhvn. siden 5.3.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Tyne 16.3. til Civita Vecchia.
s.s. *Børglum*, Lund, ank. Philadelphia 18.3.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, oplagt.
m.s. *California*, Wenck, afg. Madeira 22.3. til Kbhvn.
s.s. *Charkow*, Lund, afg. Dunkirk 26.3. til Fredericia.
m.s. *Chile*, Lauritzen, pass. Panama Kanal 26.3. p. R. t. San Diego.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Rufisque 25.3.
s.s. *Christiansborg*, Hansen, pass. Fernando 15.3.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Dakar 22.3. til Bordeaux.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Amsterdam 11.3. til Barbados.
s.s. *Cyriel*, Duhn, pass. Las Palmas 27.3. p. R. t. Vest Afrika.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, afg. Rufisque 17.3. til Bordeaux.

LISSABON

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

*Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører***JOHAN BECKMANN**

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

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

HAMBURG

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

GHENT

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KRUSE & BLEICHWEHL

SKIBSHANDLERE

HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

RANDERS

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE**HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

WISMAR

HANS VOSS
SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR
WISMARTELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMÄKLER VOSS"
TELEFON: 79

KÖNIGSBERG

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

"ROSSIA"

KØBENHAVN

*tegner***SØ- & TRANSPORT-
FORSIKRINGER***Iøvrigt overtages
ALLE ARTER FORSIKRINGER
til de billigst mulige
Præmier*
★AKTIEKAPITAL
6 MILLIONER KRONER
FULDT INDBETALT

KØBENHAVN

STETTIN

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

DANZIG

IVERS & ARLT
REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGTNING
Königsberg & Pillau

Telegramadresse: IVERSA

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLERAgent for: D. F. D. S., København · Finska Ångfartygs A.B.,
Helsingfors · Neptun, Bremen.**BALTISCHES FRACHTKONTOR**

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegira« · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

KØBENHAVN

HANS SVENNINGSSEN & ADOLF CARLTELEGRAM-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

ZEYEN & DE MEYER

ROTTERDAM (FILIAL I DORDRECHT)

Skibsmæglere ~ Stevedores ~ Befragtere ~ Befragtningsagenter

Stevedoring med moderne Kraner til moderate Priser

s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Danzig 28.3.
s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Kbhvn. 26.3. til Riga.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Nørre Sundby 21.3. til Swansea.
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Port Said 27.3. til Le Havre.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Novorossisk 21.3.
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 28.3. til Kbhvn.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 27.3.
s.s. *Dronning Maud*, Posselt, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas* afg. Grangemouth 18.3.
s.s. *Ebro*, Andresen, ank. Milazzo 25.3.
s.s. *Egholm*, Tønnenes, ank. Kbhvn. 13.3.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, ank. Vestafrika 18.3.
s.s. *Ella*, oplagt.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

29. Marts 1927.

London	18,20	Madrid	68,00
New York	375,50	Amsterdam	150,35
Berlin	88,95	Stockholm	100,45
Paris	14,85	Oslo	97,75
Antwerpen	52,30*)	Helsingfors	9,49
Zürich	72,30	Prag	11,15
Rom	17,40	Wien	53,00

*) Ny Montenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

Bekendtgørelse.

SØMANDSHØJSKOLEN SVENDBORG

Den første April begynder Sømandshøjskolen sit 3 Maaneders Kursus for Dreng, der vil til Søs.

Nærmere Oplysninger ved Forstander Kapt. Sigurdson, Sømandshøjskolen Svendborg.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eff., Amaliegade 43.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eff.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

s.s. *Ellensborg*, Hansen, afg. Seaham Harbour 27.3.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Murmansk 25.3.
s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Hamburg 28.3.
s.s. *Erik Boye*, pass. Fayal 24.3.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, pass. Ushant 27.3. p. R. t. Bremen.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Cardiff 23.3.
s.s. *Estonia*, Paulsen, pass. Skagen 24.3. p. R. t. Halifax.
s.s. *Expres*, Falck, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Gibraltar 22.3. p. R. t. Port Said.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Tunis 22.3.
s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sønderj. Pladser.
m.s. *Fionia*, Dahl, ank. Middlesbrough 24.3.
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Galveston 24.3. til Savannah.
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Aarhus 24.3.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Aalborg 24.3.
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, henligger i Kbhvn.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, afg. Casablanca 26.3.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Dok i Kbhvn. siden 24.3.
s.s. *Frode*, Petersen, afg. St. John N. B. 16.3. til Oslo.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Norfolk 7.3. til Aalborg.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Cardiff 23.3.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, afg. Oran 21.3.
s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Burntisland 26.3. til Kbhvn.
s.s. *Halfdan*, Ørbeck, afg. Kbhvn. 24.3. til Dunkirk.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Glasgow 23.3.
s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Dunkirk 26.3.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Buenos Aires 5.3.
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Kbhvn. 27.3.
s.s. *Harald*, Christensen, ank. Rotterdam 24.3.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 22.3.
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Oran 26.3.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 13.3.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Antwerpen 22.3. til Tanger.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Kbhvn. 24.3. til Manchester.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Dok i Frederikshavn siden 2.3.
s.s. *Hugo*, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Oran 27.3.
m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Bangkok 25.3.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dakar 12.3. til Hamborg.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Oran 20.3. til Vestafrika.
s.s. *Island*, Frandsen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Norfolk 12.3. 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, afg. New Orleans 24.3. til Matanzas.
m.s. *Java*, Topp, pass. Panama Kanal 21.3. p. R. t. Hamborg.
s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Baltimore 24.3.
s.s. *Jolantha*, Clemmensen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Marseille 25.3.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Norfolk 21.3. til Jamaica.
s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Philadelphia 19.3.
m.s. *Jutlandia*, Heindorn, ank. Genoa 27.3.

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER: 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

GLASGOW

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.
110, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

E. VON MEHREN & CO.

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

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

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
Cora Exch. Chambers, Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

CARDIFF

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.

GLASGOW

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

MONTREAL

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW
90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

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** TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708
Agent for Danmark:

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

GENOA

TLG. ADR.:
"RIPPON"

TELEFONER
1762-6054-6450

W.E. RIPPON
DAMPSKIBS AGENT

GENOA

SAVONA · LEGHORN · SPEZIA ·

ONEGLIA & PORTO MAURIZIO

CODER:
BOE,
WATKINS,
A.B.C. 5th & 6th UD6.

CODER:
BENTLEY'S,
SCOTT'S 9th & 10th UD6.

m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Trapani 21.3.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Swansen 26.3. til Savannah.
s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Bordeaux 27.3.
s.s. *Katholm*, ank. Liverpool 24.3.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Salem (Mass.) 26.3.
s.s. *Kina*, Bronér, pass. Las Palmas 20.3.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, pass. Kbhvn. 27.3. p. R. t. Boness.
s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Methil 18.3. til Neapel.
s.s. *Knud Villemoes*, oplagt.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten
s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Galveston 17.3.
m.s. *København*, Christensen, afg. Adelaide 1.3.

L

s.s. *Lars Kruse*, afg. Cardiff 28.3.
s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Manzanillo 17.3.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Cardiff 15.3.
s.s. *Limfjorden*, Bager, i Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. New York 23.3. til New-castle.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Danzig 27.3.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 22.3.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, i Dok i Frederikshavn, siden 20.3.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. Swansea 12.3. til Salem (Mass.).
s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Hamborg 26.3.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Hull 23.3.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. St. Vincent 19.3. til Vestindien.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Helsingør 25.3.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Vestafrika 16.3.
s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Åhus 26.3.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Fair Isle 25.3. p. R. t. New York.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Swansea 25.3.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Genua 28.3. til Marseille.
s.s. *Mæn*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. F. Høffding*, afg. Hamborg 29.3.
s.s. *Natal*, Madsen, ank. Göteborg 24.3.
s.s. *Nevada*, Jørgensen, ank. Bahia Blanca 22.3.
s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Savannah 23.3.

O

m.s. *Odense*, Block, i Dok i Kbhvn. siden 26.3.
s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Aberdeen 24.3.
s.s. *Oluf Bager*, Nikolajsen, ank. Hobro 23.3.
m.s. *Oregon*, Holst, ank. Santos 25.3.
s.s. *Orion*, Olsen, Timecharter Amerika.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 28.3. til Kbhvn.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Hartlepool 24.3.
s.s. *P. N. Damm*, pass. Ushant 29.3.
s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. New Orleans 25.3.
m.s. *Panama*, Vøring, ank. Seattle 26.3.
s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Geelong 14.3.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Kbhvn. 19.3. til Cardiff.
m.s. *Peru*, Borck, afg. Fremantle 26.3. til Aden.
s.s. *Phoenix*, Rutebart Esbjerg-Hamborg.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Limassol 27.3. til Hull.
s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Kbhvn. 20.3.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, pass. Perim 18.3.
s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.

s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, afg. Mogador 26.3.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Køge 23.3.
s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Hamborg 26.3.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Ankersen, ank. Nykøbing F. 27.3.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 23.3. p. R. t. New York.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Danzig 28.3. til Aalborg.
m.s. *Seine*, le Barzic, i Dok i Helsingør, siden 22.3.
s.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Penang 25.3. til Suez.
m.s. *Siam*, Hansen, afg. Williamstown 16.3. til Capetown.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Aalborg 27.3.
s.s. *Silkeborg*, Wendt, pass. Sletnes 27.3.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Videy (Island) 24.3.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Lissabon 26.3.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Ushant 24.3.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Kbhvn. 27.3.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Sfax 24.3.
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Liverpool 24.3.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Dungeness 19.3.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 24.3.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Sevilla 18.3.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Sarpsborg 16.3. til Boston.
s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Horsens 28.3. til Danzig.
s.s. *Spava*, Christensen, afg. Barry 18.3. til Bona.
s.s. *Svend Pii*, afg. Cardiff 23.3.
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Trapani 24.3.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Newport Mon 22.3.
s.s. *Sønderjylland*, i Dok i Kbhvn., siden 25.3.

T

s.s. *T. M. Werner*, afg. Grangemouth 26.3.
s.s. *Taarnborg*, ank. Kbhvn. 15.1.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 27.3.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver, B. C. 14.3.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Las Palmas 26.3. til Galveston.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-New-castle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Bordeaux 25.3. til La Rochelle.
s.s. *Tjaldur*, Christensen, Halmstad-Malmø-Hull Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 28.3.
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Odense 26.3.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Perth, W.B. 24.3.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Dok i Helsingør, siden 20.3.
s.s. *Tula*, Hansen, afg. Valencia 26.3. til Gandia.
s.s. *Tyr*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Eksperten

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Palermo 26.3. til Castellon.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Reval 26.3.
s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 23.3.
s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. New Orleans 25.3.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Aleksandria 19.3. til Bristol.
s.s. *Vendia*, Lund, afg. Esbjerg 27.3. til Danzig.
s.s. *Venus*, Nielsen, Timecharter, Amerika.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Horsens 27.3.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Philadelphia 10.3.
s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Methil 26.3. til Esbjerg.
s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 7.1. til Guanape Islands.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. Galveston 26.3.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Maastad 28.3.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Boness 27.3.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Andersen, afg. Algier 25.3. til London.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Bastholm, Aarhus-Hamborg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Puerto Mexico 22.3.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Cape Palos 27.3.

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

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. 1/2

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

AKTIEBOLAGET

JOHAN A. SVENSSON

SKIBSMÆGLERE

SPECIALITET: FARTYGSKLARERINGER

MALMÖ

SKEPPSBRON 3

Tel: foner: 1678-1853-6116

Telegram-Adr.: JOSVEN

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

TELGR.-ADR.: ANGLOCOAL

TELEF.: CENTRAL 770

J. E. GRANZOW

NØRRESØGADE 17.

KØBENHAVN K.

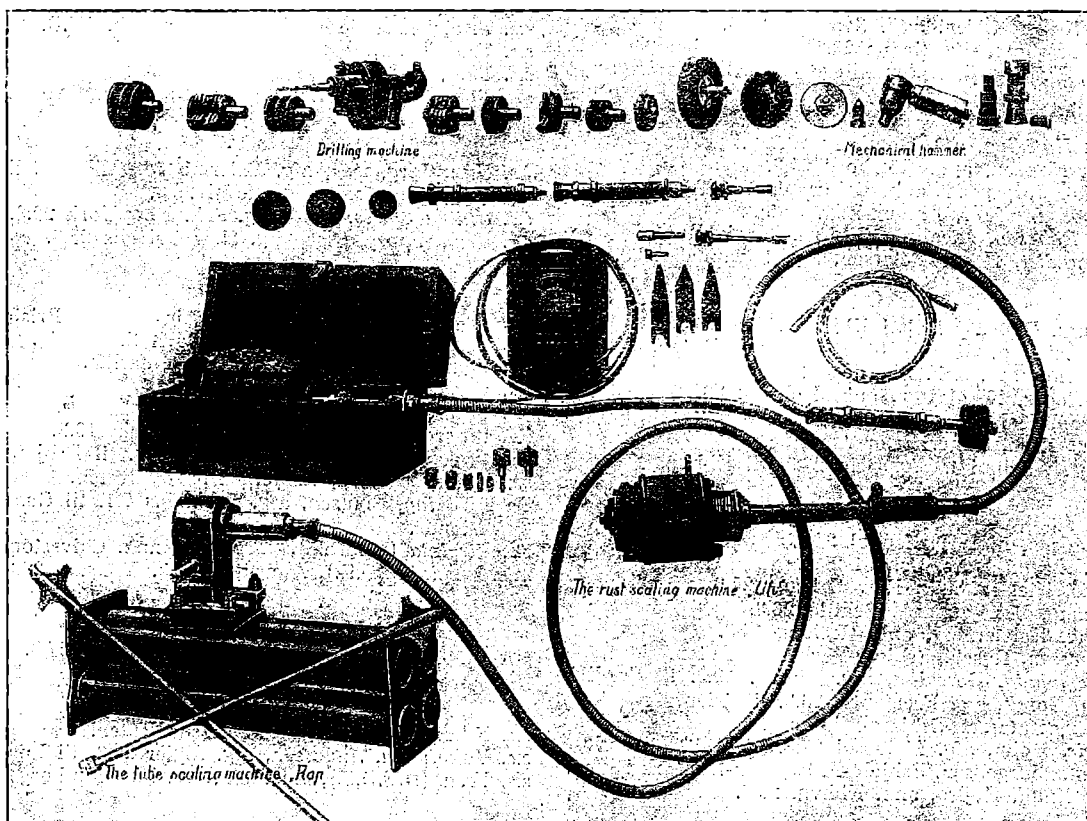
Repræsentant for 1ste Klasses

BUNKERKUL · & OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klasses

STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE**ELEKTRISK RUSTBANKNINGSMASKINE „ULV“***Spar Penge!*

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



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

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

HERSKIND & WULFF

TELEGRAM-ADR.: MASKINULV

AMALIEGADE 41
KØBENHAVN K.TELEFONER: { Kontor: CENTRAL 8712
P. Martinussen: HELRUP 1619
H. Dannisee: ØBRO 4198

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



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

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	} 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

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

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

TEGNER SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION".

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telgr.-Adr.:	"Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores	—	"Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	—	"Karelia"
Trångsund	A.B. The Federations Stevedore	—	"Sohn"
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	—	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	—	"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.	—	"Wahlbros"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	—	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	—	"Lindqvist"
Wasa	A.B. Stevedore O.Y.	—	"Stevedore"
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	—	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	—	"Wilman"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	—	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	—	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	—	"Stowing"
Möllersvik & Himango	Stuvarebolaget	—	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	—	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores.	—	"Despatch"
do.	F. Thompson	—	"Thompson"
Uleåborg & Haukipuda	Stuvarebolaget	—	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	—	"Bygglin"
do.	Stuvarebolaget	—	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	—	"Stevedoring"

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

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

Skibe, der dokstøttes 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. ROBERT, AMALIEGADE 88, KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

paatager sig Nybygning og Reparation af Damp- og Dieselmotorskibe, Maskiner, Kedler og lignende Arbejder for Skibe indtil
10000 Tons d. w., Fabrikant af Wilh. Schmidts Overhedere til Marinebrug. Beskæftiger 1200 Mand. Stort Lager af Materiale.**2 TØRDOKKER**

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblockene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Telf. 1234-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsproviantering · Lager af alle Skibsfornødenheder
(Schiffshändler) (Ship Chandler)

AMALIEGADE 43

KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telgr.-Adr. »GINGE«

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

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACOBNS

SEJL · FLAG OG PRESSENINGER

H. HALMØE

CORT ADELESGADE 8 · KØBENHAVN

TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 · København · Danmark

★
Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Norden«

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST**W. E. CALVERT**

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

K. DANSTRUP

AUT. FORHYRINGSAGENT

KONTOR:
NY TOLBODGADE 3
TELEFON
CENTRAL 13545PRIVAT:
TORDENSKJOLDSGADE 34
TELEFON
BYEN 6049

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 TelefoniTELEFON CENTRAL
7281-7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

AMALIEGADE 29A St.

KØBENHAVN K

Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12.267 & 12.432 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 500.000 KR.

★

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder over-
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og
Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-
eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for
Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strike-
forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund
af Strike eller Lockout.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 15

FREDAG 8. APRIL 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

HAVNETAKSTERNE I PROVINSEN

Da Sammenslutningen af Provinshavnene udsendte det ejendommelige Forsvar for sine ublu Takster, som vi og andre har gjort til Genstand for saglig og ødelæggende Kritik, stod det os klart, at bag dette forsinkede og mislykkede Forsøg paa at tilbagevise de vægtige Klager, som *Søfarts Tidende* i de sidste to Aar havde fremsat imod Havnenes landskadelige og selvmorderiske Politik, gemte der sig en eller anden ubehagelig Overraskelse.

Vor Forudelse var rigtig. Faa Dage efter at vore og andre Blades Kommentarer havde set Dagens Lys, fremkom i forskellige Blade Forhaandsmeddelelser om, at den af Kritiken fremtvungne Havnekommission havde afsluttet sit Arbejde — og at Resultatet af denne Kommissions Arbejde var negativt. Vore Læsere har sikkert ikke glemt, at Kommissionen var nedsat for at undersøge, hvad der kunde foretages af Ændringer indenfor Takstperioden 1925—30 af de skandaløst høje Afgifter i Provinshavnene, som Trafikminister Friis Skotte paa Trods af al sund Sans og Skibsfartens Protester havde approberet.

Man har ikke kunnet opnaa Enighed indenfor denne Kommission. Det undrer os ikke, for Sammenslutningens Mænd gik ind i denne Kommission for med alle Midler til deres Raadighed at forhindre de paakrævede Nedsættelser. Men ikke alene er dette lykkedes dem, men det synes ogsaa som om Sammenslutningens Mænd har udvirket, at de Havne, der selv ønsker at nedsætte deres Takster, ikke faar Lov dertil. Vi læser saaledes i *Børsen*:

Ønsket om en almindelig Nedsættelse fra en enkelt Havns Side vil næppe blive tilladt. Ganske vist kan Ministeriet give en saadan Tilladelse, men saa vidt os bekendt vil Ministeriet ogsaa i dette Tilfælde følge den Regel, at der indenfor en enkelt Landsdel skal opretholdes en vis Ensartethed, hvad Havnetaksterne angaar.

Dette lyder meget højtideligt, og repræsenterer vel sagtens de trafikministerielle Embedsmænds Syn paa denne Sag. Vi er ikke imponeret af denne Holdning. Efter vor Mening, en jævn Købmænds Syn paa Sagerne, er det ikke Trafikministeriets Opgave at forhindre de enkelte Havne i at regulere deres Havnetakster efter Tidens Krav og Pengenes Værd. Vore Fagministre maa se at lære, at Publikums Tarv kommer først. Det private Erhvervslivs Folk har maattet tage Konsekvenserne af Kronens Stigning; de har maattet skære ned og skære væk, omlægge og reorganisere deres Foretagender, saa de er konkurrencedygtige med indenlandske og udenrigske Virksomheder. Det er ikke Trafikministeriets Opgave at forhindre kommunale Virksomheder i at gøre det samme. Tværtimod, det er en Politik, som bør møde Forstaaelse og Opmuntring netop dér.

Og hvad angaar det Trafikministeriet, at der »indenfor en enkelt Landsdel opretholdes en vis Ensartethed hvad Havnetaksterne angaar«. Det er jo en afskyelig Form for Statssocialisme, denne Ensartethed-Tanke, rent og skært Fagforenings-Tyranni! Nej, lad

os faa saa megen Konkurrence mellem Havnene som vel tænkeligt i Stedet for disse utiltalende Prisaftaler.

Vi forstaar, at den endelige Afgørelse ligger i Trafikminister Stensballe's Haand. Det er maaske umuligt for ham at ændre de af hans Forgænger approberede Takster indenfor den nævnte Femaarsperiode. Men vi haaber, at han vil give de Havne, der ønsker at ændre deres Takster, frie Hænder, saa skal den fri Konkurrence nok gøre Resten.

DER GØRES KLART SKIB

Der er endnu ikke forløbet 10 Aar, siden det sidste Skud faldt i Verdenskrigen, ogsaa kaldet »Folkernes Krig« og »Den sidste europæiske Krig«, og trods Folkernes Forbund og andre velmenende Bestræbelser er der dog adskillige Straa, der viser, at Vinden blæser i Retning af en ny Krig eller nye Krige. En Mængde forskellige Interesser er i Smeltediglen, ikke alene i det Fjerne Østen, hvor det synes at være lykkedes Bolshevikerne at slippe Helvede løs, men ogsaa nærmere ved Civilisationens Hjerter. Navnlig den italiensk-jugoslaviske Konflikt ser uhyggelig ud, og man maa oprigtigt haabe, at der maa findes en eller anden Sikkerhedsventil, der kan give Afløb for begge Parter eksplosive Temperament. Paa den anden Side er det lige saa godt at være forberedt paa det værste, og det er under alle Omstændigheder taabeligt at vente, at Krigen vil blive afværget af nogen af de to Parter af rent sentimentale Grunde, de er begge krigerske og bekender sig til Mohameds berømte Læresætning: »Paradiset ligger i Sværdets Skygge«.

De seneste Skibsfarts-Efterretninger fra Italien tyder efter vor Mening paa, at det mægtige Geni, der er Italiens Hersker og Forløser, gør sig klar til Krig. Det er muligt, at vi tager fejl, men i Betragtning af Situationen i Øjeblikket, forekommer det os, at en Meddelelse, som The Scandinavian Shipping Gazette's udmærkede italienske Korrespondent har sendt Bladet, gaaende ud paa, at alle italienske Redere skal mødes i Rom for at forhandle om en Sammensmeltning af alle italienske Skibsfarts-Interesser til et Foretagende, mere tyder paa en Forberedelse af Italiens Handelsflaade til Krig end paa en fredelig Reorganisation til Begrænsning af Driftsudgifterne ved Italiens hurtigt voksende Handelsflaade. Der er et helt napoleonsk Snit over dette Træk. Store Mænd overraskes aldrig uforberedte, og det er derfor, vi er tilbøjelige til at lægge denne Betydning i det meget sigende Telegram fra den italienske Korrespondent.

FRAGTINDTÆGTEN FOR DEN DANSKE HANDELSFLAADE I 1926

Paa Grundlag af de Beretninger, som i H. t. Lov af 29. Marts 1904 indsendes om danske Skibes Fart paa Udlandet, er der foretaget en foreløbig Opførelse over den Bruttofragt, som danske Dampskibe og Motorskibe uden Sejl har indsejlet i 1926 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 skøn-

vis ved Hjælp af de offentliggjorte Regnskaber, idet de detaillerede Fragtopgørelser for hver af Ruterne ikke endnu har kunnet foretages.

Ifølge denne foreløbige Opgørelse — som allsaa ikke omfatter Farten med Sejlskibe og Sejlmotorskibe — udgjorde Bruttofragten i 1926 henimod 160 Mill. Kr. og Maanedsfra gten 10 Mill. Kr.; de tilsvarende Beløb for 1925 var godt 191 Mill. Kr. og knap 12 Mill. Kr.; regnet under et var der altsaa en Nedgang i Fragtindtægten paa ca. en Sjattedel.

Nedgangen er fremkaldt ved Forskydningen i Kronekursen og ved Oplægning af Tonnage i første Halvdel af 1926 paa Grund af de daarlige Fragtforhold. I andet Halvaar bragte den engelske Kulstrejke en betydelig Fragtstigning, der var paa sit højeste omkring 1. November, med ganske ekstraordinære Rater i de Ruter, hvor Kulsituationen skabte en særlig stor

Efterspørgsel efter Tonnage; Aarsgennemsnittet af Fragtnoteringerne blev derved langt højere i 1926 end i 1925. Den nu foretagne Opgørelse over de Fragtbeløb, der faktisk blev indsejlet i 1926, viser imidlertid, at en stærk Opskrunding af Fragterne, der kun virker en kortere Periode, og som navnlig gør sig gældende i enkelte Ruter (de transatlantiske), til hvilke kræves forholdsvis store Skibe, langt fra kommer hele Handelsflaaden til Gode i et Omfang, der svarer til Gennemsnittet af de noterede Fragtsatser.

Farten paa udenlandske Havne med Sejlskibe uden eller med Hjælpemotor, indbragte i 1925 7,7 Mill. Kr., d. e. 3½ pCt. af Aarets samlede Fragtfortjeneste i udenlandsk Fart; i 1926 har der, saa vidt det foreløbig kan skønnes, været mindst lige saa stor Nedgang forholdsvis set som for Dampskibsfarten.

SØ- OG HANDELSRETS DOM

Den 24. Juni 1926! blev Sagsøgeren, Styrmand J. Fage-Petersen, forhyret til som 1ste Styrmand at sejle med det det sagsøgte A/S. Det oversøiske Kompagni tilhørende s.s. »Fredensbro« paa en Rejse til Amerika og videre paa de i Sømandsloven og Dansk Dampskibsrederiforenings Forhyringsregler af 1925 indeholdte Bestemmelser, herunder 3 Maaneders Opsigelse. Den 27. Oktober 1926 forliste s.s. »Fredensbro« ved Philadelphia, og den 3. November tilskrev Skibets Fører Kaptajn I. M. Olsen Sagsøgeren følgende Brev:

»Det meddeles Dem herved, at Deres Maaned fra Dags Dato er opsagt, hvilket De ved at undertegne hoslagte Kopi bedes anerkende.« Sagsøgeren svarede hertil følgende:

»Ovenstaaende Brev har jeg modtaget, men beklager ikke at kunne anerkende min Opsigelse fra Kompagniets Tjeneste uden nærmere Begrundelse.« Den 26. November fik Sagsøgeren i Philadelphia udbetalt Hyre til nævnte Dato, hvorhos han fik fri Hjemrejse. Ved Ankomsten til Danmark tilbød Rederiet ham Hyre til den 14. December 1926, hvad Sagsøgeren nægtede at modtage, da han mente sig berettiget til Hyre til 3 Maaneders Dagen efter 3. November, altsaa den 3. Februar 1927.

Under nærværende Sag har Sagsøgeren derefter paa- slaaet A/S. Det oversøiske Kompagni ved Direktør T. C. Christensen dømt til Betaling af Hyre fra 26. November 1926 til 3. Februar 1927: 1144 Kr. 67 Øre, hvortil kommer Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato, den 14. Januar 1927, til Betaling sker.

De Sagsøgte har paa- staaet sig frifundne mod Betaling af Hyre til 14. December 1926, opgjort til 303 Kr.

Uenigheden mellem Parterne drejer sig i 1ste Række om Forstaaelsen af Sømandslovens § 41, der i 1ste Punkt bestemmer følgende: »Gaar Skibet tabt ved Søulykke . . . , ophører Tjenesteforholdet, hvis ikke andet er aftalt.« Sagsøgeren gør gældende, at der i nærværende Tilfælde foreligger en saadan Aftale, nemlig Aftalen om 3 Maaneders Opsigelsesvarsel, medens de Sagsøgte hævder, at Aftalen om 3 Maaneders Opsigelsesvarsel er uden Betydning, idet Loven maa forstaaes saaledes, at Tjenesteforholdet ophører, hvis der ikke netop for Tilfælde af Forlis er truffet anden Aftale.

Sagsøgeren gør dernæst gældende, at Forholdet i nærværende Tilfælde er det, at Sagsøgeren er ansat i Rederiets Tjeneste i Almindelighed uden fast Tilknytning til et bestemt Skib, og Følgen heraf er, at Tjenesteforholdet ikke ophører i Tilfælde af Forlis. Han henviser herved til de senere Aars Overenskomstforhandlinger, der efter hans Mening giver Udtryk for, at det er anerkendt ogsaa fra Rederiernes Side, at 1ste Styrmand er ansat i Rederiernes Tjeneste i Almindelighed, samt til at Sagsøgeren var pligtig til, hvis Rederiet forlangte det, at gøre Tjeneste ogsaa i andre Skibe end »Fredensbro«.

De Sagsøgte har vel ikke villet bestride, at Sagsøgeren

havde Pligt til at gaa over i et andet Skib, men de hævder, at Sagsøgerens Tjeneste til enhver Tid var knyttet til et bestemt Skib, og at han ikke i al Almindelighed har været ansat i Rederiets Tjeneste. I saa Fald maatte der have foreligget særlig Aftale eller Kontrakt, men nogen saadan er ikke oprettet, og der foreligger intet andet Grundlag for Sagsøgerens Tjenesteforhold, end Hyreaftalen i Afregningsbogen.

Endelig har Sagsøgeren gjort gældende, at den Opsigelse, Kaptajnen gav ham den 3. November, er affattet som en almindelig Opsigelse til Fratrædelse med sædvanligt Varsel, nemlig i dette Tilfælde 3 Maaneders Opsigelsesvarsel. Følgen heraf maa være, at Sagsøgeren har Krav paa Hyre til dette Tidspunkt, altsaa til den 3. Februar 1927.

De Sagsøgte hævder heroverfor, at Opsigelsen er givet rent ex tulo af Kaptajnen uden Instruks fra Rederiets Side. Ifølge Sømandslovens § 41 kræves overhovedet ingen Opsigelse, og naar Kaptajnen alligevel har ment at burde give en saadan, kan det kun have været for en Ordens Skyld, men Sagsøgeren har ikke paa Grund af Opsigelsen videre- gaaende Krav, end Loven hjemler.

Retten maa give de Sagsøgte Medhold i den af dem hævdede Forstaaelse af Sømandslovens § 41, 1. Punktum. Bestemmelsen: »hvis ikke andet er aftalt«, maa naturligst læses saaledes, at Aftalen udtrykkelig skal gælde de Tilfælde, Paragrafen omhandler, altsaa Forlis, men en saadan Aftale foreligger ikke, blot fordi der Parterne imellem er aftalt et almindeligt Opsigelsesvarsel. Som Sagen foreligger, maa det endvidere være Sagsøgerens Sag at godtgøre, at han er ansat i Rederiets Tjeneste i Almindelighed, uden Tilknytning til noget bestemt Skib, men mod de Sagsøgte Benægtelse har Sagsøgeren ikke ført fornødent Bevis. Endelig finder Retten ikke, at der kan tillægges den af Kaptajnen uden Instruks fra Rederiets Side givne — tilmed ikke helt klare — Opsigelse saadan Betydning, at Sagsøgeren alene paa Grundlag af denne skulde have større Krav, end efter Loven hjemlet. Som Følge af foranstaaende vil de Sagsøgte Paastand være at tage til Følge. Sagens Omkostninger betaler Sagsøgeren med 75 Kroner.

Thi kjendes 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.

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

NYBYGNINGER TIL NORGE

For norsk Regning var der den 1. April under Bygning eller bestilt 51 Skibe paa tilsammen 241,100 Tons, deraf 21 Dieseltankbaade paa ca. 144,000 Tons brutto.

Af disse Ordre er kun 9 paa ialt 5200 Tons brutto placeret ved norske Værfter. I Sverige er bestilt 12 Skibe paa tilsammen 70,850 Tons, i Tyskland 10 Skibe paa 61,500 Ts., i Danmark 8 Skibe paa 50,100 Tons, i Frankrig 5 Skibe paa 17,800 Tons og i Holland 1 Skib paa 9000 Brutto Tons.

MOTORSKIBET TIL ISLANDS-RUTEN

Lørdag den 9. April Kl. 10,30 Form. vil Stabel- afløbningen af Det forenede Dampskibsselskabs nye Motorskib »Dronning Alexandrine«, der bygges paa Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeris Værft, finde Sted. Skibet er bestemt for Selskabets Islands- rute, og Stabel afløbningen foregaar i Nærværelse af Deres Majestæter Kongen og Dronningen.

ORDRE VED MUMBLES OG BARRY ROADS

Ved Propsslutninger til Bristol-Kanalen er det meget almindeligt, at Befragterne skal give Ordre om Lossehavn paa Mumbles Reads. Der paaløber i den Anledning en Del Smaaudgifter blandt andet for Signalering fra Fyrtaarnet. Det er i den senere Tid blevet almindeligt, at Befragterne debiterer Rederiet med disse Omkostninger tilrods for, at det skulde synes ganske klart, at naar Befragterne har paataget sig at give Skibet Ordre paa Mumbles Roads, maa de ogsaa betale de dermed forbundne Udgifter. For at faa Spørgsmaalet afgjort, forlangte Nord. Skibsrederforening Voldgift i en af disse Sager. Den er nu ordnet, idet Propsimpørerernes Forening anerkender det Princip, at de maa sørge for og betale Omkostningerne for Ordre til Skibet paa Mumbles Roads.

Foreningen citerer følgende Skrivelse i den Anledning fra Cardiff and Bristol Channel Pitwood Importers' Association dateret 24.2.—

»Under et Møde den 20. f. m. i Executive Committee

i Cardiff and Bristol Channel Pitwood Importers' Association er følgende Resolution enstemmig vedtaget:

»At Befragterne erkender Pligten til at give Ordre til Skibet i Mumbles eller Barry Roads og til at betale for Leveringen af saadan Ordre, men hvis Rederne eller deres Agenter selv tager imod Ordren, maa de betale for Ordrens videre Forsendelse til Skibet og befri Befragterne for alt Ansvar for Ordrens Levering.«

Foreningen gør specielt opmærksom paa sidste Afsnit, hvorefter altsaa Rederiets Agenter selv maa sørge for at arrangere det saaledes, at Skibet faar Ordren, hvis de tager imod Besked fra Befragterne. Da det har været almindelig Skik, at Befragterne kun har ringet de Mæglere op, som har formidlet Befragtingen for Rederiet, og underrettet om Lossehavn, vil det altsaa være af Vigtighed, at Rederne instruerer deres Agenter om ikke at tage imod saadan Ordre, men svare Befragterne, at de selv maa oversende Ordren til Skibet.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

Nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1926 samt hele Aaret er baseret paa den foreløbige, summariske Optælling, Statistisk Departement foretager hvert Kvartal.

Af nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at Skibsanløbenes Antal i Oktober Kvartal 1926 androg 24,700, Register-tonnagen udgjorde 3,646,000 R.T. nt. og udlosset og indladet Godsmængde beløb sig til henholdsvis 3,027,000 og 1,053,000 Tons.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Netto Reg.-Ton. 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
Januar Kvartal 1926..	18,600	3,507	2,843	894
April — — ..	24,100	3,379	2,284	950
Juli — — ..	24,700	3,459	2,319	1,004
Oktr. — — ..	24,700	3,646	3,027	1,053
Oktr. — 1925..	21,700	3,609	3,105	1,020
Hele Aaret 1926	92,100	13,991	10,473	3,901
— — 1925	86,500	13,774	10,902	3,776

Skibenes Reg. Tonnage og den fragtede Godsmængde i Oktober Kvartal 1926 afviger kun lidt fra Tallene i det tilsvarende Kvartal det foregaaende Aar. Derimod viser Antal Anløb en betydelig Stigning, for hele Landet fra 21,700 til 24,700. Stigningen findes ved saa godt som alle Havne, hvilket maa være Udtryk for betydelig gunstigere Forhold for Smaaskibsfarten end i det foregaaende Aars Oktober Kvartal. Tallene for de enkelte Kvartaler i 1926 viser iøvrigt, hvorledes Konjunktursvingningerne i dette Aar var af langt større Betydning for Beskæftigelsen af Skibsfartserhvervet som Helhed end de normale Sæsonbevægelser efter Aarstiden, idet den samlede befordrede Godsmængde imod Sædvane var langt større i de to Vinterkvartaler end i Sommerkvartalerne. Den nu konstaterede Opgang i Oktober Kvartal, som i Følge ovenstaaende Tal andrager 708,000 Tons indgaaet Gods, kan i overvejende Grad tilskrives en Forøgelse af Importen af Kul, Koks og Briketter, der ifølge Indførselsstatistikken andrager 645,000 Tons.

Skibsfarten i hele Aaret 1926 havde meget nær samme Omfang som i 1925, idet indgaaet Gods viser en mindre Nedgang og udgaaet Gods en lille Opgang, ligesom Reg.-Tonnagen kun er vokset ubetydeligt. Disse Overensstemmelser dækker dog som nævnt over stærke Afvigelser mellem de enkelte Kvartaler, hvilket ogsaa gælder 1925 bl. a. paa Grund af Storkonfliktens Virkninger.

Ved Optællingen af Skibsfarten i Oktober Kvartal er der foretaget en Deling mellem Farten paa Indland og Udland, saaledes som den fremgaar af følgende Oversigt.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne i Oktober Kvartal 1926.

	Antal Anløb	Reg. Tonn. netto 1000 R. T.	Godsmængde 1000 Tons
Indgaaet fra Indlandet	16,200	1,440	652
— - Udlandet	8,500	2,206	2,375
Ialt	24,700	3,646	3,027
Udgaaet til Udlandet	8,500	1,971	479

Det vil ses, at $\frac{2}{3}$ af de indgaaede Skibe kommer fra indenrigsk Sted, men disse har kun medbragt ca. $\frac{1}{4}$ af den samlede indgaaede Godsmængde. Aarsagen hertil er, at der anvendes mindre Skibe i den indenrigske Fart, hvilket ogsaa fremgaar af Tonnagen, i Forbindelse med den store Betydning Ruteskibene med baade Gods- og Passagerbefordring har i Farten mellem danske Havne indbyrdes. Rutearten er ogsaa Hovedaarsagen til, at Reg.-Tonnagen i indenrigsk Fart i Følge ovenstaaende Tal synes at blive langt ringere udnyttet end i Farten fra Udlandet. Trækkes Rutearten fra, gaar der for begge Kategoriers Vedkommende lidt over 1 Ton Gods paa en Nettoregisterton.

I den udgaaende Fart er Farten til indenlandske Havne udeladt, fordi en ret betydelig Del af den, antagelig omkring 200,000 Reg. Tons, er Skibe i Rejse fra Udlandet, som løber fra en dansk Havn til en anden for at fordele Ladning, hvilken Fart ikke kan udskilles fra den egentlige Kystfart. Iøvrigt er den udgaaende indenlandske Fart altid paa det nærmeste af samme Omfang som den indgaaende, idet et Skib, indgaaende fra Indlandet i en dansk Havn, altid vil være udgaaende til Indlandet i en anden Havn.

Forholdet mellem den inden- og udenrigske Farts Betydning er meget forskellig for de enkelte Havne.

Skibsfarten paa København.

	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning Tons		
Indgaaet	fra Indlandet	1,902	336,046	167,633	
	heraf Ruteart	625	250,009	42,662	
	fra Udlandet	2,271	976,478	933,862	
	heraf Ruteart paa Malmø ¹⁾ m. m. ..	477	99,898	2,089	
	Oktober Kvartal 1926 ..	4,173	1,312,524	1,101,495	
	Oktober Kvartal 1925 ..	4,023	1,254,519	1,078,486	
	1926 i alt	16,263	4,984,238	3,706,987	
	1925 —	15,643	4,742,204	3,720,442	
	Udgaaet	til Indlandet	2,010	387,699	157,691
		heraf Ruteart	625	250,009	90,255
til Udlandet		2,264	911,800	155,983	
heraf Ruteart paa Malmø ¹⁾ m. m. ..		477	99,898	3,419	
Oktober Kvartal 1926 ..		4,274	1,299,499	313,674	
Oktober Kvartal 1925 ..		4,113	1,238,506	294,335	
1926 i alt		16,745	5,090,584	1,152,721	
1925 —	15,936	4,746,848	1,169,920		

¹⁾ Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø ikke medregnet.

Ovenstaaende Tal angaaende Farten paa København viser omtrent samme Bevægelser, som Statistikken for samtlige Havne giver Udtryk for, saavel for Oktober Kvartal som for hele Aaret 1926. Delingen mellem Indland og Udland viser, at den indenlandske Fart udgør en mindre Del af den samlede Fart end for Provinshavnene som Helhed. For de største af Provinshavnene spiller Rutefarten dog en ringere Rolle end for København, fordi sidstnævnte Havn har Tilknnytning til saa godt som alle Landets Havne. I Oktober Kvartal blev Københavns Havn anløbet af ca. 4,200 Skibe med 1,312,000 Reg. Tons nt., som udlossede 1,101,000 Tons Gods og indladede 313,000 Tons.

Til samtlige Provinshavne indløb i Oktober Kvartal ca. 20,500 Skibe med 2,334,000 Reg. Tons nt., som udlossede 1,926,000 Tons Gods og indladede 740,000 Tons.

I nedenstaaende Tabel er givet en Oversigt over Skibsfarten paa de vigtigste Havne i hele Aaret 1926 med Angivelse af den indgaaede Reg.-Tonnage og samlet Godsomsætning. De tilsvarende Tal for 1925 er anført til Sammenligning.

Skibsfarten paa de vigtigste Havne i 1926 og 1925.

Tolddistrikt	1926		1925		Stigning i Gods- omsætn. pCt.
	Indgaaet	Omsat	Indgaaet	Omsat	
	Reg. Tonn. 1 000 R. T. nt.	Gods 1 000 Tons	Reg. Tonn. 1 000 R. T. nt.	Gods 1 000 Tons	
København	4,984	4,860	4,742	4,890	÷ 1
heraf Frihavnen	—	1,253	—	1,305	÷ 4
Aalborg—Nr. Sundby	1,220	1,585	1,271	1,568	1
Aarhus	1,174	1,070	1,154	1,031	4
Esbjerg	791	606	732	602	1
Odense	365	506	420	579	÷13
Nyborg	230	392	236	383	2
Fredericia	214	281	200	245	15
Horsens	206	258	204	242	7
Nakskov	203	257	186	255	1
Randers	205	245	252	274	÷11
Kolding	213	242	223	242	—
Korsør	207	237	254	280	÷15
Sønderborg	303	205	263	204	—
Vejle	135	199	161	202	÷ 1
Svendborg	286	198	237	217	÷ 9
Hele Landet	13,991	14,374	13,774	14,678	÷ 2

Godsomsætningen over samtlige Danmarks Havne var i 1926 304,000 Tons mindre end i 1925, hvilket er en Tilbagegang paa 2 pCt. Den Nedgang, Tabellen viser for København, falder udelukkende paa Frihavnen, hvis Omsætning er gaaet 4 pCt. tilbage, saaledes at de Distrikter, der hører under Toldhavnen, har en lille Forøgelse. Det samme gælder de tre største Provinshavne Aalborg—Nr. Sundby, Aarhus og Esbjerg, medens Omsætningen over Odense Havn er gaaet ned med 13 pCt. Betydelig Nedgang viser endvidere Korsør, 15 pCt., Randers, 11 pCt. og Svendborg, 9 pCt. Derimod har Fredericia forøget Omsætningen med 15 pCt. og Horsens med 7 pCt.

TRAFIKKEN PAA GDYNIA

I følge to fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagne Statistikker over Skibstrafikken paa Gdynias Havn indgik der i Januar Maaned d. A. 29 Skibe med 19,275 N. R. T. mod 34 Skibe med 18,830 N. R. T. i December. Af den indgaaede Tonnage førte 5 Skibe med 4,330 N. R. T. dansk Flag mod 3 Skibe med 2,929 N. R. T. i December.

Over Havnen udførtes der i nævnte Maaned kun Kul, hvorhos der afrejste 455 Passagerer til Frankrig.

I Februar Maaned indgik 22 Skibe med 14,250 N. R. T., deraf 3 danske Skibe med 3,544 N. R. T.

Der udførtes i omhandlede Maaned foruden 50 ts Trælast kun Kul fra Havnen, hvorhos der afrejste 401 Passagerer til Frankrig.

POLSKE KUL OVER DANZIG

I følge modtaget Oplysning gennem Havneudvalget i Danzig er der i Løbet af Februar Maaned udført ialt 244,227 Tons Kul, deraf til Danmark 61,372 Tons, mod 283,306 Tons, deraf til Danmark 68,468 Tons i Januar Maaned.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige	127,837
Danmark	61,372
Italien	10,250
Frankrig	15,298
Letland	16,275
Norge	6,580
Rusland	1,942
Belgien	1,785
Esland	2,068
Litauen	830
Ialt	244,227

Kuludførslen er, som det vil bemærkes, i det hele gaaet ned, ligesom Udførselen til de betydeligere Aftagere: Sverige, Danmark og Italien, er gaaet en Del tilbage; for Sveriges Vedkommende fra 151,363 Tons i Januar til 127,837 Tons i Februar; Italien fra 23,306 Tons i Januar til 10,250 i Februar.

SVENSK STATISBRYDER PAA FORAARSTOGT

I følge en nu for Føreren paa den svenske Statsisbryder udfærdiget Instruks er Hensigten med det Togt til Bottenhavet og den Botniske Bugt, der begyndte den 5. April, følgende:

1) Isbrydning i Farvandene ind til Hudiksvall, Sundsvall, Alnösundet, Härnösand, Nedre Ångermanälven, Örnsköldsvik og Holmsund.

2) Om fornødent og efter Anmodning kan Isbrydning tillige foretages andre Steder udfør Norrlandskysten til Holmsund.

3) Naar Isbrydning er foretaget op til Holmsund, skal der foretages en Is-Rekognoscering af den Botniske Bugt i saa vid Udstrækning som anses fornødent.

4) Hjælp til Skibe, der trænger dertil, ydes i Overensstemmelse med hvad derom er fastsat i Reglementet for Statsisbryderen, dog forudsættes det, at det medfører mindst mulig Forsinkelse.

5) De lokale Havnemyndigheder bør selv søge at holde de brudte Render aabne, da Hjælp hertil som Regel ikke vil kunne paaregnes af Statsisbryderen.

6) Efter de foreliggende Omstændigheder skal Statsisbryderen efter afsluttet Isbrydning og Is-Rekognoscering vende tilbage til Stockholm eller i en passende norrlandsk Havn afvente, om Isbrydning i den Botniske Bugt senere vil være paakrævet.

SØRETEN I KØBENHAVNS AMT

Sjællands Stiftamt har beskikket fhv. Skipper Jens Sønderberg-Hansen af Køge til for Tiden indtil den 1. Januar 1929 at være Søretsmedlem i Københavns Amt i Stedet for Købmand H. D. Tramsen, der efter Ansøgning er fritaget for nævnte Hverv.

Sjællands Stiftamt har beskikket: Skibsreder C. Kraemer, L. E. Bruunsvej, Charlottenlund, Strandfoged, Fisker Johs. Olsen, Strandvejen, Dragør, Dampskibsfører R. F. C. Rasmussen, Hellerupvej 19, Hellerup, Skibsmægler J. Kronika, Roskilde, Dampskibsfører Søren Thøgersen, Himmelev, Inspektør L. P. Christiansen, Tøxensvej 8, Køge, og fhv. Dampskibsfører Johs. Stoklund, Bianco Lunos Allé 10, til for et Tidsrum af 4 Aar fra 1ste Januar 1927 at være Søretsmedlemmer i Københavns Amt.

NEDGANG I OPLÆGNINGERNE

Sidste Uge bragte en lille Nedgang i Oplægningerne, idet der den 5. ds. var oplagt ialt 17 Dampskibe med en samlet Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 16.069 og 24.882 Tons.

HAMBORG - AMERIKA - LINIEN

I en Kommentar i tyske Blade til Hamburg-Amerika Linjens Aarsberetning udtales bl. a.:

»Hamburg-Amerika-Linien har ingensinde før oplevet en saa stærk — udadtil synlig — Udvikling og Fremgang, som i det sidst forløbne Aar, der bl. a. er bemærkelsesværdig, forsaavidt som Selskabet for første Gang efter Stabiliseringen er istand til at genoptage sin Dividende-Udbetaling. Der foreslaas udbetalt 6 pCt. I Begyndelsen af Aaret 1926 har Hamburg-Amerika-Linien forandret de med Harriman bestaaende Kontraktforhold og derved tilbageerobret sin Selvstændighed i den nordatlantiske Fart. Endvidere har Selskabet ved Købet af Damperne »Resolute«, »Reliance« og »Cleveland« forøget sin Flaade med 56.000 Br.-Reg.-T. I Slutningen af Forretningsaaret fandt den store Fusion Sted med Deutsch-Austral og Kosmos, der samtidig bragte Hugo Stünnes-Liniens Aktiekapital i Hapags Besiddelse. Derved vandt Selskabet af nye Ruter Ruterne til Australien, Hollandsk-Indien og Sydafrika og forøgede sin Tonnagemængde til ialt 928.000 Br.-Reg.-T., hvori er indbefattet 5 tilbagekøbte

Skibe, imod en Tonnagemængde af 456.554 Br.-Reg.-T. i Slutningen af 1925.

Paa Generalforsamlingen, der finder Sted den 28. Marts, vil Bestyrelsen anmode om Bemyndigelse til paa et Tidspunkt, som Direktionen finder passende, at udstede 30 Mill. Mk. nye Aktier, hvoraf 26 Mill. skal tilbydes Aktionærerne i Forholdet 5 : 1. De ny-skabte Midler skal anvendes til et Byggeprogram, der skal sættes i Arbejde til Supplering af den hidtidige Flaade, og som skal bestaa af følgende Skibe:

To Motor-Passagerskibe af »Cleveland«-Typen, seks Motor-Fragtskibe à 10,000 Tons Drægtighed, og seks Fragtskibe à 5500—6000 Tons Drægtighed.

Med Gennemførelsen af denne Kapitalforhøjelse vil Hapag's Aktiekapital i Fremtiden andrage 161,1 Mill. RM. imod 180 Mill. i 1914.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING

København, den 5te April 1927.

De fleste danske Rederier har nu afholdt deres ordinære Generalforsamling, eller i det mindste udsendt deres Regnskab for det svundne Aar. — Det er bemærkelsesværdigt, at alle Beretninger henviser til den rent ud sagt miserable Forfatning, Fragtmarkedet var i i første Halvdel af Aaret. Naar sidste Aar som Helhed alligevel blev nogenlunde tilfredsstillende, skyldes dette udelukkende den langvarige engelske Konflikt og de ved denne forandrede Forhold. For de mindre Baade, der er henvist til Nord- Østersø og Middelhavsfarten, er Forholdet desværre for Tiden nogenlunde det samme som sidste Aar ved samme Tid. Omend Skibsfarten ikke iaar kan forvente en lignende kraftig Medbør, som den havde navnlig de sidste Maaneder under Kulstrejken, saa er der dog meget, der tyder paa, at Forholdene iaar vil udvikle sig betydeligt bedre ogsaa for denne Gren af Skibsfarten end Tilfældet var, indtil den engelske Strejkes Følger gjorde sig gældende. Vi behøver blot at henviser til de til Dato foretagne Afslutninger fra Østersøen. Disse fandt i Januar Sted til omtrentlig samme Rater som f. A. ved samme Tid, medens de lige forinden Strejkens Udbrud var fra 2/6d. til 4/- lavere end faa Maaneder forinden. I Aar er Aabningsraterne fra Østersøen (maaske med Undtagelse af de hollandske) ikke alene opretholdt, men ogsaa ofte forbedrede, og det er tilfulde bevist, at kan Befragterne ved deres gennemførte Undertrykkelsespolitik til Tider tilvinge sig Fordele paa Redernes Bekostning, saa kan de sidstnævnte, naar blot det nødvendige Sammenhold udvises, opnaa det omvendte, men ulige mere berettigede, idet det dog er meningsløst, at en uinteresseret Trediepart skal transportere andres Varer med direkte Tab. En yderligere Mulighed for forøget Beskæftigelse kan det nu yderst aktuelle kinesiske Spørgsmaal vel ogsaa ventes at føre med sig. Endvidere er den længe ventede amerikanske Kulstrejke nu en Kendsgerning. Hvilken Betydning denne vil faa for Skibsfarten er umuligt at forudsige. Dette beror i første Række paa dens Omfang og Varighed. Endnu siges Strejken kun at omfatte en mindre Procentdel af de amerikanske Arbejdere, nemlig dem, der staa indenfor Organisationerne. Om der — selvom Strejken tager til i Omfang og trækker i Langdrag — bliver Tale om nævneværdige Transporter af Kul fra Europa til Amerika, er dog et Spørgsmaal. Dels har Amerika haft Tid til at forberede sig paa Strejken og dens umiddelbare Følger, og dels har det haft de for England saa kostbare Erfaringer for Øje, og ydermere staa Sommeren og med denne Ophør af Forbrug af Husholdningskul for Døren.

TRÆLASTMARKEDET

Hvad Aktiviteten angaar, har dette Marked svinget med Vejret. Afslutningerne fandt kun trent Sted i Ugens Begyndelse, og nye Ordre kom sparsomt frem. Hverken Redere eller Befragtere var hidsige efter at gøre Forretning. Nu er der atter lidt mere Liv at spore, og Raterne er fastere. Der anvendes ellers alle Kneb fra Befragternes Side for at faa Rederne til at falde til Føje, og et af de stadige Omkvæd paa Befragternes Viser er, at der er komplet Mangel paa f.o.w. Ladninger. Er dette virkelig Tilfældet, og helt afvises kan Paastanden ikke, saa er Betydningen af den forventede tidlige Genoptagelse af Trafikken paa Afskibningshavnene nærmest illusorisk. Befragterne, og navnlig de hollandske, spiller som sagt paa flere Streng, ogsaa Henvisningen til adskillige stedfundne Afslutninger til særligt lave Rater, som den fornylig ogsaa her i Bladet omtalte Kontrakt paa 35,000 Favne til Rotterdam til Hfl. 21.00 med kostbar Losning og store Despatchpenge. Naar man bagefter erfarer, at hollandske Befragtere har taget 1500 Favne Dampere paa timecharter for 6 Maaneder fra og med f.o.w., saa forstaaer man unægtelig bedre at »værdsette« saadanne Rapporter. En hollandsk Mægler rapporterede for nogen Tid siden, at han iaar til Dato havde sluttet 21 Dampere fra Østersøen. Paa Forespørgsel om hvor mange danske Dampere, der var heriblandt, maatte Vedkommende bekende, at der var ikke een eneste. Et talende Eksempel paa danske Rederes Standhaftighed i Kampen mod de lave Rater i Almindelighed, og de hollandske i Særdeleshed. Af Afslutninger anføres:

1300 stds. DBB Wasa/London 15/6, 45/6d., 1200 stds. DBB Lowisa/London, Juli, 43/6d., 1150 stds. DBB Råfsö/London, Juni, 42/-, 1100 stds. DBB Yxpila/London, 15/6, 47/-, 800 stds. DBB Borgå/London, 10/6d, 44/-, 725 stds. DBB Åbo/London, 15/6d., 44/-, 750 stds. DBB Kemi/Yarmouth, f.o.w., 49/6d., 475 stds. DBB Torneå/Portishead, 15/6d., 62/6d., 450 stds. DBB Härnösand/Sharpness, 15/5d., 49/- (3/- Losning), 700 stds. DBB Skellefteå/Bryssel, 31/5d., 42/3d., og, som det fremgaar heraf, er der i enkelte Tilfælde betalt virkelig pæne Rater til U.K. Der rapporteres kun faa Afslutninger til Holland og Belgien, og slet ingen til Frankrig. De belgiske Befragtere synes dog nu at indse Nødvendigheden af at anlægge mere rimelige Rater, og som en belgisk Mægler skrev: »Merchants experience difficulties in securing tonnage«.

Fra Hvidehavet er foretaget enkelte Afslutninger til kun 60/- som Basisrate for ca. 1000 stds. Baade, og vi giver den Reder Medhold, der i disse Dage i norske og danske Blade advarer mod saadanne Afslutninger, og haaber, at Advarslen bærer Frugt.

ISMELDINGER PR. 5. APRIL 1927

Sverige

Västra Kvarken og nordligere Stationer lukket.
Søen ved Skag svær Drivis, lukket.
Søen ved Härnö Drivis, lukket.
Ångermanälven svær Fastis, lukket.
Søen ved Brämö svær Fastis.
Til Sundsvall og i Alnöundet Fastis.
Søen ved Agö Drivis.
Hudiksvall Pakis, kun for kraftige Dampere.
Søen ved Lilljungfrun Drivis, lukket.
Gävle N-Løb Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Rusland

(4) Fra Leningrad til Sommers Fastis, derfra til Ekholm hovedsagelig svær Drivis. Væsentlig samme Forhold langs Nordkysten til Russarö.
Afstanden fra Leningrad til Iskanten er for Storskibstrækkens Vedkommende omtr. 150 Sm.

Letland

Haynash Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
Øvrige Stationer isfri.

NEDGANG I DANMARKS HANDELSFLAADE

Der er i sidste Halvdel af Marts til Skibsregistret afmeldt 8 Skibe paa 4841 Tons og tilmeldt 7 Skibe paa 8288 Tons. Ved forrige Opgørelse var Afgangen i alt 22 Skibe paa 10,048 Brutto Tons, der pr. 1. April formindskedes til en Nettoafgang paa 23 Skibe paa tilsammen 6601 Brutto Tons.

(Fragtmarkedet fortsat.)

KUL, KOKS etc.

Som det fremgaar af Indledningen er dette Marked vedblivende daarligt. Raterne er lige daarlige, trods Vanskeligheden for Befragterne med at faa Tonnage. Der er jævnt godt Udbud af Ordre til Skandinavien og Østersøen, men ogsaa her er Rederne tilbageholdne, og før eller siden maa det vel blive bedre, navnlig naar Trælastafskibningerne tager Fart. Af Afslutninger anføres:

Tyne Range/København, 3000 Tons, 5/4½d., Tyne Range/København, 1300 Tons, 6/-, Tyne Range/Aalborg, 2900 Tons, 5/4½d., Tyne Range/Gjedser, 1150 Tons, 5/9d., Leith/Varberg, 1700 Tons, 5/9d., Beckton/København, 1100 Tons Cokes, 7/9d., Danzig/Karrebæksminde, 750 Tons Kul, 6/6d., og Noteringerne er i Forhold hertil.

MIDDELHAVET etc.

Kulbefragtningerne fortsattes i jævnt Omfang. Til en Begyndelse til vigende Rater, f. Eks. 10/- til Genoa, hvortil nu opnaas 10/6d. til 10/9 d., og til Neapel faar handy size 11/-, og "any size" Civita Vecchia ogsaa 11/-. Hjemgaaende er dette Marked vedblivende bedrøveligt, hvortil kommer, at saavel *Donau* som *Sortehavet* svækkedes yderligere, ja sidstnævnte opgav endog ganske Ævret, og indstillede praktisk talt helt Befragtingen. Fra *Donau* accepterede 4800 Tonner saa lavt som 16/3d. Basis Rotterdam/Hamburg, 25/4 Annull., og 4700 Tonner 19/- til 3 danske Havne, 15/4 Annull.

Der noteres en Del Saltordrer, bl. a.:

3000 Tons, Santa Pola/4 Pladser Island, 18/-, 200 Losning à 1.50 Kr., 15/2000 Tons, Ibiza/4 Pladser Færøerne, 16/-, og 6000 Tonner blev sluttet for April Afskibning til St. Johns N. F. til 11/6d. Ertsladninger findes i Hobetal, og Befragterne herfor profiterer af det øvrige daarlige Marked samt den Kendsgerning, at mange Baade lige saa gerne tager Last med paa Kølen som at gaa hjemover i Ballast, og kolliderer med Paaskehelligdagene.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA

Det har knebet for Montreal rigtig at komme i Gang til Trods for den forventede tidlige Genaabning af Sejladsen. Afslutningerne er foretaget til omtrent uforandrede Rater, og vi anfører bl. a.:

5000 Tons Korn, Antwerpen/Rotterdam, 16 cents, option Hamburg 17 cents, 9/5 Annull., 6000 Tons Byg, Bremen, 17 cents, option Partladning Korn 1 cent mindre, 25/5 Annull., 7000 Tons Korn, 1 Plads Vestitalien, 19½ cents, ½ cent Tillæg for hver yderligere

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

5. April 1927.

London	18,20	Madrid	67,05
New York	375,25	Amsterdam	150,25
Berlin	88,90	Stockholm	100,45
Paris	14,85	Oslo	97,55
Antwerpen	52,25*)	Helsingfors	9,47
Zürich	72,25	Prag	11,14
Rom	18,40	Wien	52,95

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fres.

Havn, maximum 3. For 3000 Tonner noteres 24 cents til 3 Havne Danmark/Sverige.

Fra Staterne er bl. a. sluttet:

Philadelphia/Vestitalien, 7000 Tons, Doll. 3, 10, 20/4 Annull., Gulfen/Murmansk, 490,000 Balecubikfod Damper, 10¾ cents pr. cbfd., mod sidst 11½ cents for godt halv saa stor Baad, men som Helhed har Tonnagetilbudet i dette Marked været stærkt begrænset og Efterspørgslen den samme. Resultatet: Fasthed, men faa Afslutninger.

SYD AMERIKA

Som der naturligt efter en hvilken som helst Anspændelse kommer en Reaktion, har la Plata i den sidste Uge »løjet lidt af«. Den ualmindelige Aktivitet, som dette Marked nu i mange Maaneder har udvist, har bl. a. sin naturlige Aarsag i, at de store Kultransporter fra Amerika til Europa sidste Efteraar nødvendigvis maatte bevirke en ringere Interesse blandt Rederne for det sydamerikanske Marked, hvormed fulgte en Ophobning af Korn og Majs, der nu delvis er udlignet. Alligevel er der Grund til at tro, at Afskibningerne herfra atter tager Fart, og dette er for saa vidt allerede Tilfældet, omend det navnlig er April/Maj-Baade, der er efterspurgt. Dog er der sluttet 6000 Tonner for saa sèn Annullering som 10/6 til 26/- Basis Bordeaux/Hamburg. Af Kul sluttedes bl. a.: Hampton Roads/la Plata, 6000 Tons, Doll. 4,00 spot., Wales/Rio de Janeiro, 8000 Tons 12/3d., prompt.

ØSTEN

Saavel Australien som Indien er temmelig uvirkom, navnlig for europæiske Ordres Vedkommende, men ogsaa her kan Stilstanden antagelig betragtes som kun en Overgang. Der betaltes bl. a. 38/9d. for 6500 Tonner fra Vesta Australien til Middelhavet/U.K./Cont., 31/5 Annull., hvilken Rate ikke gerne skulde blive Norm for de fremtidige Befragtninger. Fra Vladivostock sluttedes 6500 Tonner pr. Juni til Rotterdam til 30/-, 1/3d. extra, dersom Skandinavien og 9000 Tonner Juni/Juli til Rotterdam eller Hamburg 28/9d., ½d. extra Skandinavien. Derimod var der en livlig Befragting i Kul, navnlig fra Sydafrika til de østlige Bunkerstationer, og indtil 15/6d. blev betalt for 8000 Tonner fra Durban til Sumatra.

TIME-CHARTER

Der cirkulerer en Del Ordre, men rapporteres kun faa Afslutninger, hvoraf anføres:

1800 Tons d.w. Damper, en vestindisk Rundtur, Doll. 2.35, April, 9000 Tons d.w. Damper, Hampton Roads/Gulfen/U.K./Cont., hvor Tilbagelevering, Doll. 2.00.

KINA, NICARAGUA OG EUROPA

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN.

Da Chamberlain tog Ordet i det engelske Parlament og forelagde den foreløbigt endelige Ordning med Hensyn til Hankow, havde al Verdens Handelsmænd for saa vidt Ret til at spidse Øren, som det viste sig, at Chamberlain langt om længe havde lært at lytte til deres Røster. Han pointerede med en ikke ringe Styrke, at nu var Eftergivenhedens Tid forbi, og at der i hvert Fald var ét Punkt, man ikke vilde vige fra. Enhver Forbindelse med *Pekingregeringen* var brudt. Naar England vilde forhandle, blev det kun med *Kantonregeringen*, og de Aftaler, man traf med denne, vilde blive overholdt med den største Nøjagtighed. At baade *Chen* og *Borodin* blev i høj Grad forargede, kan ikke forbavse; heller ikke at visse Kredse i det engelske Arbejderparti tog stærkt paa Vej og paastod, at man nu for direkte blandede sig ind i det indre af Kinas Politik. Chamberlain har hidtil staaet fast, stærkt støttet af dem af hans Raadgivere, der har kommerciel Sans. Skal den merkantile Standard opretholdes i Kina, til Gavn for Europæerne, er det nødvendigt at bryde med Herrerne i *Peking*.

Hele dette Spørgsmaal har imidlertid en anden og meget vigtig Side, som ikke har nogen Forbindelse med den øjeblikkelige Situation i Kina. Hele det kinesiske Problem stiller nemlig de allerstørste Krav til nogle af de vanskeligste Spørgsmaal i Handels- og Folkeretten og det berører jo praktisk talt alle de Retsgrene, som drejer sig om en Stats Forvandling set ud fra det Synspunkt, at Staten er et Individ i Staternes Samfund. Problemet plejer jo imidlertid at foreligge enten i Form af at et Regime under mere eller mindre revolutionære Former træder i et andets Sted, som ansvarlig Statsmagt indadtil eller udadtil, eller i Form af Statslegemets Udvidelse eller Formindskning. Endelig kan der ogsaa dannes en Union eller den kan opløses. Som et ganske kuriøst Eksempel i sidstnævnte Henseende kan nævnes det karakteristiske, men mislykkede russiske Forsøg paa i 1905 at betragte Aalandssejerskabet i Pariserfreden af 1856 som bortfaldet, »fordi det unionelle Statslegeme var opløst«.

Disse to Fænomener forenes i Kina paa en højst ejendommelig Maade, og i det kæmpestore Land, der stadig er løst sammenføjet, strides de to Regeringer med Landet territorielt fordelt imellem sig. Stillingen kan i mangt og meget minde om Borgerkrigen i Amerika. Den engelske Regering erkendte den Gang Sydstaterne som krigsførende Magt, den fremtvang ogsaa Udleveringen af *Sidell* og *Mason*, som *Jefferson Davis* havde givet det Hverv i Paris at repræsentere Konfederationen, men som paa Vej til Paris blev anholdt af Kaptejnen paa et af Nordstaternes Krigsskibe, til Trods for, at de Delegerede var om Bord paa et engelsk Postskib. Havde England den Gang villet en Konflikt, var den kommet, og den politiske og økonomiske Udvikling i Verden havde formet sig helt anderledes. England optraadte imidlertid uhyre besindigt, som man ved, og der kom ikke nogen engelsk-amerikansk Krig. Anderledes er Situationen nu; de faktiske Forhold i Kina og de engelske Interesser har gjort det aldeles nødvendigt for England at forhandle mere eller mindre venskabeligt med de forskellige Regeringer der.

Men samtidig med at Kina opfører dette i verdenspolitisk Henseende højst ejendommelige og betydningsfulde Skuespil, som man ikke har noget Sidestykke til, er vi paa den modsatte Side af Jordkloden

Vidne til nogle Fænomener, der har Forbindelse med det, vi oplever i Kina, omend det tilhører en helt anden Kategori.

Et af de seneste Reutertelegrammer fra Washington har meddelt, at »Præsident *Diaz* har erklæret, at han har udarbejdet et Forslag til en ny Traktat mellem Nicaragua og U. S. A.; ifølge denne Traktat skal Amerika garantere Nicaragua Sikkerhed imod Overfald udefra og imod Uroligheder, der er fremkaldt ved fremmed Indblanding. Amerikanske Marinestyrker er koncentreret i Udkanten af Managua for at forsvare Hovedstaden imod eventuelle Overfald fra de liberale Styrkers Side«.

Dette Telegram bringer igen Bud om gærende Uro — om Uro i Forhold, der i mange Henseender spiller en stor Rolle for Europa, dets Handel og Skibsfart.

Det »liberale« Parti, som man nu gaar saa stærkt frem imod, repræsenterer Nicaraguas Selvstændighedsbestræbelse overfor Præsident *Diaz* og den af ham førte Politik, der er altfor afhængig af Udlandet, ikke mindst i kommerciel Henseende. Som man husker var det under aktiv Medvirken fra De forenede Staters Side, at *Diaz* i 1910 og i 1913 valgtes til Præsident. Det var ikke mindst den amerikanske Skibsfart, der var ivrig, fordi man vilde have flere vigtige Begunstigelser dels i Farten paa Floderne og dels ved de større Havne. De Tendenser, man dengang gjorde sig til Talsmand for, er siden blevet befæstede og er nu kombineret i hans Forslag om en »Alliance« med U. S. A. Det er *Diaz'* noget forfængelige Haab at vinde mere Indpas i De forenede Stater og at faa direkte Magt i Panama og Kuba, for paa den Maade at støtte den ret sløje Handel i Nicaragua.

Man skal ikke fra dansk Side overse det, der nu foregaar mellem Amerika og Nicaragua. Det kan i mange Henseender tjene som et Fingerpeg om, i hvad Retning Fremtidens kommercielle Politik vil gaa, og ingen kan være uinteresserede i den Magtudfoldelse, som Amerika mere og mere lægger for Dagen. Selvom Begivenhederne i Centralamerika endnu kun berører *Spanien* direkte, viser det dog, at Amerika med stigende Held søger at gøre sig til den dømmende Faktor paa begge Sider af Atlanten. De fleste af de mellemamerikanske Stater er nu blevet Medlemmer af Folkernes Forbund, men det forhindrer ikke, at Amerika mere og mere ophæver deres nominelle Selvstændighed, ligesom lægger en Ring uden om dem. De skal følge den amerikanske Handelspolitik, og de »Frembringelser, der stammer fra disse Egne, skal fordeles ud over Verden med Amerika som Formidler. Mere og mere skal det være den amerikanske Handelsflaade, der skal eksportere Varer fra det samlede Amerika til de andre Verdensdele, og hvad der skal importeres til U.S.A. skal ogsaa importeres under Stjernebanneret.

Fra Kina peger Pilen over Centralamerika til Europa. Hele Retningen er kendetegnet af Uro, af Imperialisme. Fjendskab er der overalt. Det er de store økonomiske Interesser, som i Forbindelse med nationale Stemninger tørner sammen; i Kina skal det europæiske Hegemoni, og i første Række den engelske Indflydelse, lukkes ude; i Centralamerika er det Washingtonpolitikken af i Dag, som med stigende Kraft gør sig gældende. Amerika for Amerikanerne er Dagens Løsen. Hvad om Europa, og alle gode Kræfter i den gamle Verden, en Dag samlede sig sammen og gjorde Chamberlains Ord til sine. Alt for længe har man veget, nu er det Tid til at staa fast.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon . 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG«

HOLBÆK

JØRGEN L. FISKER
(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

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

HOLBÆK

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

HORSENS

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME«

Rechnitzer, Thomsen & Co.

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

Aalborg

★

WILH. CHR. BECH

(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HORSENS

FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

HANS OLESENS EFTF.

(NIELS WANG)

SWORN SHIPBROKER

STEAMSHIP AGENTS

HORSENS

Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KALLUNDBORG

FINSEN & SCHULTZ

EDSV. SKIBSMÆGLERE

KALLUNDBORG

TELEFON: 601

TELEGR.-ADR.: FINSEN

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

ESBJERG

C. BREINHOLT

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN · ESBJERG,
British Vice-Consul, Lloyds Agent.

Skibsrederi · Skibsbefragtning · Klarering
Spedition · Haveriagentur · Assurance.

Telefon 57 & 1262 · Statstelefon No. 8 · Telegram-Adr. Breinholt,
Watkins & Scott's Code.

KOLDING

TELEFON NR. 166

Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER

SWORN SHIPBROKER

KORSØR

J. LAURITZEN'S

MÆGLERFORRETNING

Esbjerg

BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION

TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822

P. JØRGENSEN & CO.

(ETABLERET 1867)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

KORSØR

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

Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

HADERSLEV

J. C. HANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HADERSLEV

Agent for:
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København
Lloyds Sub Agent

Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltсанд"

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder

Dampskibs- og Haveriagent

Befragtningsforretning

POSITIONSLISTE PR. 4. APRIL 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Dok i Frederikshavn siden 4.4.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Hirtshals. 4.4.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Kalundborg 31.3.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Antwerpen 3.4.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Carloforte 4.4.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, ank. Kbhvn. 1.4.
 s.s. *Alexandra*, ank. Kbhvn. 23.3.
 s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. San Pedro Macoris 26.3.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, ank. Shanghai 4.4.
 s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Tyne 8.3. til Portorico.
 s.s. *Arabien*, Harder, ank. Kbhvn. 25.3.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Buenos Aires 22.3.
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rotterdam 10.3. til Buenos Aires.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Kbhvn. 4.4. til Rotterdam.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Shanghai 1.4. til Moji.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Danzig 2.4.
 m.s. *Astoria*, Beldring, pass. Panama 28.3. til Japan.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Seaham Harbour 30.3.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Galveston 1.4.
 m.s. *Australien*, Christensen, afg. Cape Town 23.3. til Las Palmas.
 s.s. *Åxel*, Kanstrup, ank. Ivigtut 20.3.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Dam, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.
 s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Dok i Kbhvn. siden 28.3.
 s.s. *Birgit*, Bang, ank. Rotterdam 28.3.
 s.s. *Birte*, Christensen, ank. Teneriffe 28.3.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Rouen 2.4.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Hanstholm 4.4. til Hull.
 s.s. *Bolivia*, Prah, pass. Flores 30.3. til Galveston.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Philadelphia 30.3.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. London 1.4.
 s.s. *Botnia*, Holberg, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Santa Pola 26.3. til Ayr.
 s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Barry 4.4. til La Plata.
 s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, afg. Oran 2.4.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Sevilla 2.4.
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 4.4.
 s.s. *Broholm*, i Dok i Kbhvn. siden 5.3.
 s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Civita Vecchia 29.3.
 s.s. *Børglum*, Lund, afg. Philadelphia 28.3.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, ank. Kbhvn. 31.3.
 s.s. *Charkow*, Lund, afg. Kbhvn. 2.4. til Antwerpen.
 m.s. *Chile*, Lauritzen, pass. Panama Kanal 26.3. til San Diego.
 s.s. *Christiansborg*, Hansen, ank. Santa Fe 29.3.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Dakar 22.3. til Bordeaux.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Barbados 3.4.
 s.s. *Cyrl*, Duhn, pass. Las Palmas 24.3. til Vest Afrika.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
 H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 43.
 Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
 ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Bordeaux 29.3.
 s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Kolding 4.4.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Reval 1.4.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Swansea 4.4. til Montreal.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, pass. Gibraltar 4.4. til Le Havre.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Novorossisk 21.3.
 s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 4.4. til Königsberg.
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Palermo 4.4. til Torreviejo.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Antwerpen 1.4.
 s.s. *Elite*, Jessen Clausen, afg. Vestafrika 30.3. til Coronie.
 s.s. *Ella*, Tandrup, afg. Kbhvn. 4.4. til Stettin.

Bekendtgørelse.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

I Henhold til Generalforsamlingsbeslutninger af 19. Marts og 1. April d. A. er vort Selskabs Aktiekapital nedskrevet fra Kr. 15,000,000.— til Kr. 11,200,000.— dels ved Nedskrivning af Aktiekapitalen med 20 pCt., dels ved Annullering af de Selskabet selv tilhørende Aktier.

I Henhold hertil indkaldes Aktierne i Selskabet herved foreløbig til Afstempling angaaende Nedskrivningen. Afstemplingen foretages af Aktieselskabet Københavns Handelsbank's Hovedkontor, Holmens Kanal 2, København, fra og med Lørdag den 2. April Kl. 10—2.

Da det er Hensigten senere at lade de nuværende Aktiebrev ombytte med nye Aktiebrev, anmodes Aktionærerne om — samtidig med Indleveringen til Afstempling — til Vejledning for Selskabet at opgive, i hvilke Størrelser de nye Aktiebrev til sin Tid kunde ønskes udleveret. Det bemærkes, at de nye Aktiebrev i Henhold til Selskabets Love vil blive udfærdiget i Stykker à Kr. 4,000, 2,000, 1,000, 500 og 100.

Blanketter til Fortegnelser over til Afstempling indleverede Aktier samt over de Størrelser, i hvilke man maatte ønske at faa de nye Aktiebrev udleverede, beror hos Aktieselskabet Københavns Handelsbank.

Kjøbenhavn, den 1. April 1927.

Bestyrelsen.

Kursus i Radiotelegrafi

ved

Københavns Navigationsskole.

Nyt Kursus i Radiotelegrafi begynder umiddelbart efter Paaske. Indmeldelse kan finde Sted mellem 8 og 3 alle Hverdage paa Skolens Kontor, Ny Toldbodgade 3, mellem den 2. og den 19. April.

Navigationdirektøren.

Foreningen til Søfartens Fremme.

Foreningen afholder sin aarlige Generalforsamling Tirsdag den 12. 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 30. Marts 1927.

Bestyrelsen.

DANSKE SRIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

NØRRESUNDBY

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
 KØBENHAVN
 Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Holmølid"
 Amaliegade 38

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

NAKSKOV

VEJLE

C. O. JESSEN
 EDSV. SKIBSMÆGLER
 NAKSKOV
 Statstelefon Nr. 12 · Telefon No. 12 og 770 · Telegr.-Adr. Jessens

F. H. Lauenborg Christensen
 (C. HOLMS EFTERF.)
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 Vejle
 TELEFONER: 11 OG 1711
 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

HANS SVENNINGSEN & ADOLF CARLTELEGRAM-ADRESSE:
"STEAMBROKER, KØBENHAVN"KØBENHAVN
AMALIEGADE 33CODER:
WATKINS - SCOTT'S 10TH EDITION
THE BOE CODE

KØBENHAVN K.

REDERI - BEFRAGTNING - ASSURANCE - KØB OG SALG AF SKIBE - KLARERING - HAVARIAGENTUR

KØBENHAVN

KØBENHAVN

NR. SUNDBY

AKTIESELSKABET
NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL
Maskin- og Dæksrekvisitter.
 Eneste Skibsprovianteringshandler paa
 Pladsen.
 NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

BRUG KUN
 Hempels  Skibsfarver
 INDENBORDS UDENBORDS

KØBENHAVN

SEJL · FLAG · KOMPASSER
WEILBACH
 NIELS JUELSGADE 6 · KBHVN.
 TELEFON: 1220 og 1304
 GRUNDLAGT 1755

A/S DAMPSKIBSELSKABET
"PACIFIC"
 AMALIEGADE 33
 Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
 Korresponderende Reder

ODENSE

RANDERS

Wessberg & Christoffersen
 STEVEDORE
 Randers

N. P. HANSEN & Co, ODENSE
 Kontrol af Korn- og Foderstoffer.
 Pakhusforretning.
 Internationale Transporter. Assurance Befragtning.
 Ugentlig Dampskibsforbindelse (s.s. "BLUMENAU", ca. 300 ts. d.w.)
 Hamburg—Odense og vice versa.
 Telegr.-Adr.: Speditton. Telefon: 1838-2875-2876. Statstelf. Nr. 11.

HAMBURG

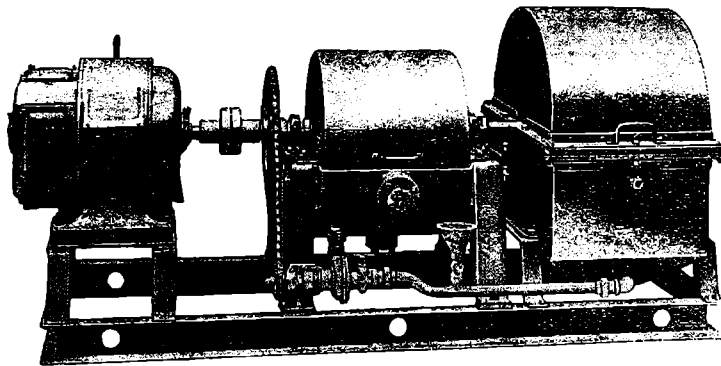
VALENCIA

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, Boe Code.

INTERNATIONAL STEVEDORING
ALFRED MUNTE
 HAMBURG
 STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"
 Agent i København: J. E. GRANZOW, Nørresøgade 17.

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF A/S ATLAS KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT

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

Repræsentanter:

DANMARK:

Glent & Co., København.

SVERIGE:

Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:

A/S Mejeribureauet, Oslo.

s.s. *Ellensborg*, Hansen, ank. Danzig 2.4.
s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Lødingen 1.4.
s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Hamburg 5.4.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Bremen 30.3.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Pasages 2.4.
s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. New York 4.4.
s.s. *Expres*, Falk, afg. Odense 4.4. til Kbhvn.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sydfynske m fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Suez 31.3. til Aden.
s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Tunis 29.3. til Braila.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutebart Kbhvn.-sønderj. Pladser.
m.s. *Fionia*, afg. Schiedam 4.4. til Antwerpen.
s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Savannah 1.4. til Esbjerg.
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Danzig 2.4.
s.s. *Fredensborg*, Jensen, ank. Kbhvn. 29.3.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, henligger i Kbhvn.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, pass. Ushant 1.4.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Dok i Kbhvn. siden 24.3.
s.s. *Frode*, Petersen, ank. Kbhvn. 4.4.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Dok i Kbhvn. siden 2.4.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Aarhus 2.4. til Mumbles Roads f. O.
s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Malaga 31.3.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Danzig 3.4. til Kbhvn.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Havre 31.3. til Bordeaux.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Manchester 2.4.
s.s. *Hamlet*, Skou, ank. W. Hartlepool 2.4.
s.s. *Hamnershus*, Rosenhøj, afg. Las Palmas 31.3. til Philippeville.
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Windau 4.4.
s.s. *Harald*, Christensen, afg. Rotterdam 1.4.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 2.4. til New York.
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. Gambia 4.4.

s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Melilla 4.4. til Oran.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Liverpool 4.4.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Dok i Frederikshavn siden 2.3.
s.s. *Hugo*, oplagt.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Bangkok 25.3.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Harburg 2.4. til River Tyne.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Vestafrika 28.3.
s.s. *Island*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Kbhvn. 1.4.

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. Matanzas 28.3.
m.s. *Java*, Topp, pass. Flores 4.4. til Hamburg.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. St. John N. B. 29.3.
s.s. *Jolantha*, Ankersø, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Ushant 3.4.
s.s. *Josey*, Petersen, ank. Jamaica 28.3.
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Norfolk 31.3.
m.s. *Jutlandia*, pass. Finisterre 4.4. til London.
m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Trapani 3.4.

K

s.s. *Kai*, Christensen, pass. Gibraltar 2.4. til Savona.
s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Bordeaux 30.3. til Antwerpen.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 4.-5.4. til Kbhvn.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. New York 31.3.
s.s. *Kina*, Broner, pass. Las Palmas 20.3. til Australien.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, afg. Boness 4.4. til Leith.
s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Neapel 2.4.
s.s. *Knud Villemoes*, oplagt.
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. Galveston 17.3.
m.s. *København*, Christensen, afg. Adelaide 1.3. til Falmouth f. O.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

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

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

STETTIN

KARL BRESEMANN

STEVEDOR
SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT
BUNKERKULLEVERANDØR

STETTIN
Telegram Adr. "BREMAKA"

**BALTISCH-ENGLISCHES
SCHIFFSFRACHTEN-KONTOR**

H. A. EDMUND KÖHLMOOS
SKIBSMÆGLER, BEFRAGNING OG ASSURANCE
STETTIN

Telegram Adresse: "Engko". Coder: Scotts 10. Ed., Mosse & Boe.

DANZIG

DANZIGER SCHIFFFAHRTSKONTOR G. m. b. H.

(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)
Medlemmer af the Baltic and White Sea Conference

DANZIG
Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerkul · Befragtning

Telegr. Adr. Navigation
Coder: Watkins, Scotts, Boe

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.**

DANZIG (FILIAL I GDYNIA)
SKIBSMÆGLERE
Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerkul · Kuleksp. rt.
Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

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

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

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

GLASGOW

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW
90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

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

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
 { Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street Bradford
»York House« 57, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

CARDIFF

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

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

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

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

LONDON

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GHENT

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsredetforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejskibsrederiers Protection Club

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

LISSABON

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

*Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.***L**

m.s. *Lalandia*, ank. Kbhvn. 2.4.
 s.s. *Liifland*, Meinertz, afg. Halifax 2.4.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. St. Vincent 2.4.
 s.s. *Limfjorden*, Bager, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. Newcastle o. T. 4.4. til Danzig.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Danzig 2.4. til London.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 22.3.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Danzig 4.4.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Salem (Mass.) 2.4. til New York.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Kbhvn. 1.4.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Havnefjord 4.4.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. San Pedro (Haiti) 1.4.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Dunston 2.4.
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Vestafrika 28.3. til Antwerpen.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Rotterdam 3.4.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Fair Isle 25.3. til New York.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Swansea 30.3. til Volo.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Tarragona 3.4. til Malaga.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Newcastle o. T. 4.4.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, ank. Bahia Blanca 22.3.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, i Dok i Kbhvn. siden 31.3.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Baltimore 30.3.

O

m.s. *Odense*, Block, i Kbhvn.-Såmsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 31.3.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Grangemouth 3.4.
 s.s. *Oluf Bager*, Nikolaysen, ank. Hobro 4.4.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rio de Janeiro 30.3. til Kbhvn.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Philadelphia 29.3.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 29.3.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. New Orleans 28.3. til Murmansk.
 m.s. *Panama*, Væring, ank. Vancouver 31.3.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Williamstown 1.4. til Europa.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Cardiff 4.4. til Las Palmas.
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Fremantle 26.3. til Aden.
 s.s. *Phønix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Limassol 27.3. til Hull.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Kbhvn. 4.4. til Danzig.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, pass. Perim 18.3. til Australien.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Bordeaux 2.4.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Warkworth 1.4.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Murmansk 3.4.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Ankersen, afg. Bandholm 1.4. til Antwerpen.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 31.3. til New York.

s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Rotterdam 3.4.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Kbhvn. 2.4. til Dunkirk.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 1.4. til Suez.
 m.s. *Siam*, Hansen, afg. Melbourne 16.3. til Capetown.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Kolding 1.4.
 s.s. *Silkeborg*, Wendt, afg. Murmansk 1.4.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Methil 4.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Lissabon 26.3.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Casablanca 31.3.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 2.4.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, pass. Gibraltar 31.3.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Barry 29.3.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. St. Vincent 3.4.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. Santiago 24.3.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. San Juan de A. 3.4.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Sarpsborg 16.3. til Boston.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Danzig 30.3.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Bona 2.4. til Kirkcaldy.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Gibraltar 31.3.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Newport Mon 1.4.
 s.s. *Sønderjylland*, i Dok i Kbhvn. siden 25.3.

T

s.s. *Taarborg*, ank. Kbhvn. 15.1.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Nakskov 4.4. til Fr.havn.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 14.3. til Japan.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Las Palms 26.3. til Galveston.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Dunkirk 2.4. til Randers.
 s.s. *Tjaldur*, Christensen, i Halmstad-Malmø-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 28.3.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Kbhvn. 28.3.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Perth 24.3.
 s.s. *Trondhjem*, Petersen, afg. Kbhvn. 3.4. til Vestnorge.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Lissabon 2.4. til Kbhvn.
 s.s. *Tyr*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Valencia 2.4. til Manchester.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Riga 5.4. til Kbhvn.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 31.3. til Kbhvn.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. New Orleans 25.3.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Algier 28.3. til Bristol.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 30.3.
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Nuevitas 31.3. til New York.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Blyth 3.4.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Cardiff 1.4.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Hartlepool 1.4.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 7.1. til Guanape Islands.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. Galveston 26.3.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, afg. Lemvig 5.4. til Kbhvn.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Aarhus 3.4.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, pass. Gibraltar 29.3. til London.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Bastholm, i Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Progreso 1.4.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Santa Pola 30.3.

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

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshamn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors · Sörnäs · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaaskö · Waasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Yxpila · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIÖRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER**REPARATIONSVÆRFT**2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE
4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-EVNE

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

En » » » » » 511 » » » 20,000 »

En » » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR.ADR.:

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

TELEFONNR.:

Agent for Danmark:

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

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

S. H. OHLSEN & CO.Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**MASKIN- OG
SKIBSBYGGERIFLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«Telegram-Adr.: **ROTTERDAM** Telefoner Nr.:
Sleepmaas Terwenakker, 14-15 8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

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

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786**SØ OG TRANSPORTFORSIKRING**

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

**DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42 · 3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDESEI.

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

	Telegr.-Adr.:
CARDIFF, The Exchange.....	»Lambert«
Newport, Mon., 131, Dock Street.....	
Port Talbot, Exchange Buildings.....	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.....	»Lambros« Newcastle«
Tyne Dock, 67, Hudson Street.....	
Blyth, 19, Ridley Street.....	
West Hartlepool, Victoria Terrace.....	»Lambert«
GLASGOW, 78, St. Vincent Street.....	
Methil, 82, East High Street.....	»Lambert«
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

BP BRITISK PRODUKT BP

Persisk Dieselolie "BP" Benzin + Fuel Oil Persisk Petroleum

*Bunkerstation Frihavnen
Kapacitet 450 Tons pr. Time.*

Amaliegade 22, København, Centr. 5455. Telegr. Adr. Unitedoil.

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

FARVEFABRIKEN



„TEMPORIN“

HAMMERSHUSGADE 10
K Ø B E N H A V N
TLF. C. 11276 OG RYVANG 2689

SKIBSFARVER
BUNDFARVER
MASKINGLASUR
LAK, PENSLER o.s.v.

SPECIALITET: „MATOLIEFARVE“ OG
„UNDERGRUND FOR EMAILLE“

INDEN- OG UDENLANDSK PATENT
INDHENT VORT TILBUD

Vi leverer Varer overalt til fremmede Havne

AADNESEN & DAHL

LIMITED

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

CARDIFF

*

SKIBSMÆGLERE &
KULESPORTØRER

*

BUNKERKUL I
ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

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 89, KØBENHAVN!

**DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB**

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIGHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

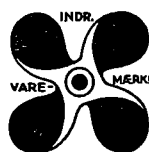
KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Kunstig Træk- og Oliefyrlingsanlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW



Brug

Holzapfels
Patent Farver
DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
TELEFON:
5601ST. ANNE PLADS 16
KØBENHAVNTELEGR. ADR.:
HOLZANDIA
**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.
STEVEDORE
Telefoner:
537 & 1221
KOMPAGNIET
Telegr.-Adr.:
•Hamdrøche

Aalborg

K. DANSTRUP

AUT. FORHYRINGSAGENT

KONTOR:
NY TOLDBODGADE 3
TELEFON
CENTRAL 13545PRIVAT:
TORDENSKJOLDGADE 34
TELEFON
BYEN 6049
**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**KJØBENHAVNS
HANDELSBANK**

ETABLERET 1873

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

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 · Tofthund · Tønder · Varde · Viborg
TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47


SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 16

FREDAG 15. APRIL 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

VERDENSSKIBSBYGNINGEN I FØRSTE

KVARTAL 1927

Den samlede Tonnage under Bygning i hele Verden i første Kvartal i Aar, 2,569,864 Tons, viser en Forøgelse af ca. 637,000 Tons sammenlignet med det foregående Kvartal, men er dog endnu 876,694 Tons under det Rekordtal 3,446,558 Tons, der naaedes i det Kvartal, som sluttede den 30. Juni 1913.

Der er i Øjeblikket under Bygning i hele Verden 24 Skibe paa mellem 10,000 og 20,000 Tons hver og 11 Skibe paa 20,000 Toons og derover. 12 af de 24 Skibe og 4 af de større Skibe bygges i Storbritannien og Irland. Blandt de under Bygning værende Skibe er der 97 Dampere og Motorskibe paa over 1,000 Tons hver og med en samlet Tonnage af 602,846 Tons, der er beregnede til Transport af Olie i bulk, og af disse Tankbaade bygges 57 med en samlet Tonnage af 342,272 Tons i Storbritannien og Irland og 8 paa ialt 63,370 Tons i Frankrig.

1,172,178 Tons af den under Bygning værende Tonnage er Motorskibe, medens Dampskibstonnagen andrager 1,370,490 Tons. Motorskibstonnagen andrager saaledes 85½ pCt. af Dampskibstonnagen, hvilket viser den stadige Udvikling, der finder Sted med Hensyn til Antagelsen af dette System. I Slutningen af Marts var der i Storbritannien og Irland ialt 458,337 Tons Motorskibe under Bygning, eller 60,7 pCt. af Dampskibstonnagen.

I Danmark, Danzig, Holland, Italien og Sverige overstiger den under Bygning værende Motorskibstonnage langt Dampskibstonnagen, idet den samlede Tonnage af Motorskibe under Bygning i disse Lande andrager 380,367 Tons mod kun 100,503 Tons Dampskibe. Skibsbygningstillene for hele Verden indbefatter 70 Motorskibe paa 6—10,000 Tons hvert, 13 paa 10—15,000 Tons, 6 paa 15—24,000 Tons og et paa ca. 33,000 Tons.

Den samlede Hestekraft af Maskiner under Bygning eller under Installation i Skibe ved Slutningen af Marts 1927 androg 1,922,217 H.K., af hvilke 881,617 H.K. byggedes i Storbritannien og Irland, 252,800 HK. i Tyskland, 219,900 HK. i Italien, 111,655 H.K. i U.S.A., 105,740 H.K. i Frankrig og 350,505 H.K. i andre Lande. Fraset 106 Maskiner paa mindre end 500 H.K. hver, er Gennemsnits-Hestekraften for de øvrige 3,226 H.K. Gennemsnittet for Dampmaskiner var 1,673 H.K., for Motorer 3,797 H.K. og for Dampmaskiner 9,195 H.K.

Af de Skibe, der ved Slutningen af første Kvartal var under Bygning, Skibe under 100 Tons ikke medregnede, byggedes 372 med en samlet Tonnage af

1,779,603 Tons under Tilsyn af Lloyd's og registreredes under dette Selskab.

»DRONNING ALEXANDRINE«

Som et smukt Led i Kæden af danske Anstrengelser for at sikre Island den bedst mulige Forbindelse med Omverdenen har Det Forenede Dampskibs Selskab ladet bygge et pragtfuldt Motorskib paa Helsingørs Skibsværft. Ved en smuk Højtidelighed, hvori Deres Majestæter Kongen og Dronningen og en Række særligt Indbudte deltog, blev dette Motorskib søsat i Lørdags. Direktør A. O. Andersen's unge Datter knuste den obligate Champagneflaske paa Skibets Bov og udtalte: »Jeg døber dig Dronning Alexandrine og ønsker dig Held og Hæder«.

Ved den paafølgende Banket lod Islands herværende diplomatiske Repræsentant, Minister Svein Bjørnsen de tilstedeværende forstaa, at hans Landsmænd i høj Grad paaskønnede det Forenede's *beau geste* imod hans Nation ved at sætte dette pragtfulde Skib ind paa Islandsfarten. Der var maaske i Øjeblikket lidt rigelig Tonnage paa nævnte Rute, men, mente Ministeren, Udviklingen paa Island var i Øjeblikket saa hurtig, at der var Grund til at tro, at inden mange Aar maatte Ruten udvides med et stort moderne Skib til.

»Dronning Alexandrine«s Hoveddimensioner er følgende: Største Længde 263 Fod, største Bredde 38 Fod 10 Tommer, dybhængende Last 18 Fod 10 Tommer, Lasteevne 1625 Tons, Fart 12½ Knob. Skibet er bygget som Last- og Passagerskib med rummelige Saloner og gode Passagerkamre. I Spisesalonen er der saaledes Siddepladser til 62 Passagerer og i Rygesalonen til 40, og der er en hyggelig Damesalon. De fleste første Klasses Kamre indrettes til to Passagerer. Kamrene har rindende koldt og varmt Vand, Spejle, Klædeskabe, rigelig elektrisk Lys med Læselamper til alle Køjer, der endvidere er forsynede med de i moderne Passagerskibe meget anvendte »Vi Spring« Madrasser. Paa første Klasse er der Plads til 85 Passagerer og paa anden til 58, lyse og luftige Kamre, Messer og Vaske-rum er indrettet til Dæksmandskabet forude og til Maskinbesætningen agterude. Skibet er et enkeltskruet Skib med Krydser-Agterstævn. Hovedmaskinen er en 6 cylindret Dieselmotor fra Burmeister & Wain paa ca. 1900 I.H.K. med 115 Omdrejninger pr. Minut. Hjælpemaskineriet er tre dieseldrevne Dynamoer, der yder Støtte til Pumperne, Spil osv. Endvidere en elektrisk drevne Kølemaskine, der kan afkøle et mindre Lastrum som Proviantrum.

T R A F I K K E N P A A D A N Z I G I 1 9 2 6

Det Statistiske Kontor i Danzig har offentliggjort en Statistik over Varetrafikken over Danzigs Havn i Aaret 1926.

Skønt Statistikken kun omfatter den over Havnen

ind- og udførte Varemængde i Vægtangivelse uden Værdiangivelse og Angivelse af de Lande, som har Del i Vareudvekslingen, giver den dog et Billede af Havnens Ydeevne, som nedenstaaende Data viser:—

	Indførsel 1926 Tons	Udførsel	Indførsel 1925 Tons	Udførsel
1. Levnedsmidler	148,980.7	548,990.5	267,383.2	389,019.8
2. Dyriske Frembringelser og Varer deraf	124,409.3	50,002.1	136,585.2	39,103.6
3. Træ og Trævarer	11,264.6	1,389,033.4	9,212.2	901,916.7
4. Bygningsmaterialer og keramiske Frembringelser	10,326.1	24,028.0	33,700.8	1,890.5
5. Brændselsstoffer, Asphalt, Beg og Frembringelser deraf	27,256.5	3,583,706.7	52,735.1	667,828.8
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser	58,066.2	26,330.0	76,173.8	8,078.1
7. Erts, Metal og Metalvarer	246,512.8	29,191.3	99,030.7	16,054.1
8. Papir, Papirvarer, Bogtrykkerfrembringelser ..	4,250.2	4,290.6	6,803.8	6,740.4
9. Tekstilstoffer og Varer deraf	8,755.9	4,014.1	8,692.2	1,129.7
10. Beklædning, Knapper, Glasperler, Galanteriv. etc.	333.5	18.2	462.1	207.4
	640,695.8	5,659,604.9	690,779.1	2,031,969.1

S. O. S. ELLER JAZZ?

I Anledning af vor Artikel i Bladet for den 25. Februar om en tysk Damper, der under Julestormen var i Havsnød i Østersøen, men som paa Grund af Musikudsendelse fra Radiostationen i Reval ikke kunde faa tilkaldt Hjælp, har vi fra Havnekaptajn i Reval, *Harald Dampf*, modtaget følgende Indlæg, hvori han bestemte afviser Anklagen mod Radiostationen i Reval:—

Paa min Foranledning er der blevet foretaget en indgaaende Undersøgelse i ovennævnte Sag, og af Radiotelegrafistens Forklaring og Reval-Kopli Radiostations Dagbog fremgaar det, at den vagthavende Radiotelegrafist den 25. December Kl. 18,30 hørte Damperen »Frithjofs« (DFW) Kalden tydeligt, men Damperen gav da ikke noget S.O.S.-Signal.

Da Kystradiostationens Arbejde ledes over Hovedtelegrafkontoret, telefonerede Telegrafisten, der havde hørt Damperens Kalden, straks fra Kyststationen, for at Sendestationen kunde sættes i Gang med at svare. Som sædvanlig tog dette 5 Minutter. I Løbet af disse 5 Minutter har »Frithjof« for anden Gang kaldt paa Kyststationen og denne Gang givet S.O.S.-Signal. Telegrafisten gav øjeblikkelig Signalet: CQ QRT og derefter S.O.S. (Til alle: Afslut Afsendelse, grundet paa S.O.S.). Derefter meddelte han Damperen, at han var villig til at træde i Forbindelse med den og bad i den Anledning om dens Position. »Frithjof« gav ogsaa straks sin Position, der ufortøvet blev sendt videre til Baltischen Bergungsgesellschaft. Kyststationen i Wiborg kaldte 6—7 Minutter efter, at Situationen var blevet klarlagt for Bjergningsselskabet, paa Kyststationen i Reval og gav Meddelelse om Havariet. Hangö Kyststation har overhovedet ikke sendt nogen Meddelelse til Stationen i Reval om denne Sag. Dette vilde imidlertid ubetinget være sket, hvis Reval ikke havde hørt »Frithjofs« Kalden, idet det er Skik mellem Kyststationerne gensidigt at henlede Opmærksomheden paa saadan Kalden.

den, idet det er Skik mellem Kyststationerne gensidigt at henlede Opmærksomheden paa saadan Kalden.

Med Hensyn til Paastanden om, at »Frithjof« paa Grund af stærk Musik fra Reval Rundkastningsstation ikke kunde høre Revals eller andre Kyststationers Svar maa det bemærkes, at denne Station aldrig har rundkastet Musik og endnu mindre Jazz-Orkestermusik mellem 6—7 om Aftenen. Foruden Reval er der mange andre Rundkastningsstationer, for Eks. Helsingfors, Tammerfors, Bjørneborg, Stockholm, Norrköping, Örebro, Riga og de russiske Stationer etc., der er meget kraftige, og hvis Musik »Frithjof« kunde høre. Reval arbejdede den Gang med en Bølgelængde af 440 Meter, hvorimod Skibsstationernes Bølgelængde er 600 Meter, saaledes at Rundkastningen ikke vilde kunne forstyrre. Sker saadant ikke desto mindre, kan der dertil siges, at Skibene ofte har meget daarlige Apparater, der arbejder højst utilfredsstillende. I dette Tilfælde blev Reval Rundkastningsstations Tale afbrudt under Arbejdet med »Frithjof«, lige til Telegraferingsarbejdet var endt, saaledes at den i Artiklen omtalte Forstyrrelse fra Reval Rundkastningsstations Side slet ikke har fundet Sted. Under Rundkastningen lytter en Telegrafist altid efter S.O.S.-Signaler.

Stationen i Reval er altsaa uden Skyld, og den stærke Musik, der forstyrrede »Frithjof«s Forbindelse med Land, maa altsaa være udsendt fra en af de andre Stationer.

Det lykkedes jo imidlertid heller ikke Baltischen Bergungsgesellschaft, der altsaa var adviseret af Stationen i Reval at finde Havaristen, som blev overladt til sin Skæbne, men jo heldigvis denne Gang naaede lykkeligt i Havn.

T R A F I K K E N P A A M O N T R E A L S H A V N I 1 9 2 6

I Sæsonen, der aabnede sidst i April og sluttede i Begyndelsen af December 1926, blev Montreals Havn anløben af 883 søgaaende Skibe imod 1010 i 1925 og 937 i 1924. Til det førstnævnte Tal maa imidlertid lægges 87 af Henry Fords Skibe, som gik op til Detroit gennem Lachine Kanalen; 25 Slæbebaade, som har bugseret disse Baade op fra Havne paa Staternes Atlanterhavskyst; samt 66 Tankbaade og andre fremmede Skibe, der har passeret Montreal paa Vej til Indlandsøerne. Herved bringes Tallet op paa 1060 søgaaende Skibe imod 1040 Aaret forud.

Af udenlandske Skibe, som anløb Montreal, var:
96 norske med 200.310 Tons Netto Tonnage,
17 danske — 29,946 — — —
4 svenske — 11,232 — — —

Havnens samlede Skibs anløb opgøres til 1,423 imod 1,255 i 1925.

Kornafskibningen paavirkedes stærkt af den engelske Kulstrejke og den derved fremkaldte Tonnagemangel, hvorved Fragterne drevs op fra 12½ cents til 40 cents pr. 100 lbs. Afventningen af nedadgaaende Fragtsatser og en iøvrigt ringere Efterspørgsel fra Europa medførte, at Slutningen af Kornbaade paa europæiske Havne blev ret treven, saaledes at Antallet af udgaaende Trampskibe, lastet med Korn, gik ned fra 367 i 1925 til 284 i 1926.

ROYAL MAILS SIDSTE FORØGELSE

Royal Mails hurtigt voksende Flaade af Motor-Passagerbaade er nylig bleven forøget med Motorskibet »Alcantara«, der i Dag indgaar i Selskabets Fart paa Sydamerika. »Alcantara«, der er et Søsterskib til »Asturias«, er ligesom dette sidste bygget hos Harland & Wolff, Belfast. Skibet er 655' 8" langt, 78' bredt, 45' dybt, og dets Bruttotonnage er 22,181 Tons. Dets Hastighed er omtrent 16 Knob, og Skibet er forsynet med to Harland & Wolff, Burmeister & Wain 8-cylindrede, 4-Takts dobbeltvirkende Diesel-Motorer, der udvikler 20,000 H.K. Alle Hjælpemaskiner er elektrisk drevne.

»Alcantara«s Forgænger i Selskabets Flaade blev berømt under Krigen. Den blev omdannet til armeret Krydser og kom under den norske Kyst i Kamp med et tysk Krigsskib »Greif«, der var langt kraftigere armeret. Kampen fortsattes til begge Skibe sank. En af de stolteste Ting i den nye »Alcantara«s Besiddelse er et Skjold af Eg, hvorpaa er anbragt Nøglen til Kaptajnens Kahyt i det gamle Skib. Kaptajnen, nuværende Kontreadmiral Thomas Erskine Wardle, der blev reddet sammen med mange af Skibets Officerer og Mandskab, forærede Nøglen til Royal Mail Selskabet.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 12. April 1927.

I det store og hele forløb Ugen, der svandt, omtrentlig som den foregaaende med en vekslende Usikkerhed i Efterspørgslen — om ikke saa meget i Raterne — der atter godtgjorde, at Fragtmarkedet er en yderst følsom »Ting«, der reagerer for den mindste Paavirkning. For en Del skyldes dette vel nok de forestaaende Paaskehelligdage, og den dermed følgende større eller mindre Suspension af Forretningerne. Vi skal i det følgende under Omtalen af de enkelte Markeder belyse disses Stilling i Ugens Løb og i Øjeblikket.

Et Marked, der har nær Tilknytning til Fragtmarkedet, men som ellers ikke omtales sammen med dette i disse Spalter, er Markedet for Køb og Salg af Tonnage. Som Timecharter-Markedet ofte kan være et Termometer til Belysning af den øjeblikkelige Situation, og ydermere til Tider et Barometer til Forudsigelse af Fremtidsudsigterne, er Køb- og Salgsmarkedet for en Del det samme. Vi skriver med Villie »for en Del«. Her spiller nemlig mange andre Forhold end Fragtmarkedet ind. Der maa regnes med Staalpriser, Arbejdslønninger o. s. v., idet Prisen for »second hand« Tonnage naturligt nok paavirkes af Prisen paa Nybygninger. Hvad de senere Aars Salg angaar, kan disse heller ikke have været nogen paalidelig Maalestok for Fragtmarkedet og dets Stilling i det paagældende Øjeblik. Størsteparten af de i de sidste vanskelige Aar forefundne Salg er kun blevet effektueret, fordi Rederne eller disses Hovedkreditorer skulde og maatte sælge den Tonnage, der ofte var erhvervet til fantastiske Priser. Disse saakaldte Tvangssalg kan aldrig være nogen Maalestok for Fragtmarkedet. Der findes nemlig som oftest Købere til virkelig brugbar Tonnage, omend denne ikke i Øjeblikket kan beskæftiges med nogen nævneværdig Fortjeneste. Disse Købere er oftest velfunderede Rederier, der kan »ride en Storm af«, og ydermere — om nødvendigt — straks kan foretage en Afskrivning paa den erhvervede Tonnage, og derefter afvente bedre Tider og Fragter. Tvangssalgene har desværre været meget almindelige i de senere Aar, men det synes dog, som om der nu er gjort rent Bord, i det mindste for dansk Tonnages Vedkommende. En Kendsgerning er det, at Broderparten af de danske Skibe, der i det sidste Aarstid har skiftet Ejere (som Regel ved Salg til Udlandet) har været ældre Baade som Rederne, deres Program tro, alligevel vilde have afhændet, inden de blev alt for gamle og krævede store Summer til Vedligeholdelse. Som oftest erstattes den afhændede ældre Tonnage med nye eller nyere Baade, der mere opfylder Tidens og fordringsfulde Befragteres Krav, eller i det mindste planlægges saadanne Remplaceringer indenfor en overskuelig Fremtid. Vi har imidlertid i den senere Tid set Tonnage, der blev handlet for et Aars Tid siden, atter skifte Ejere, men med en pæn Fortjeneste til den sidste Sælger, hvad der næppe er hændt siden før 1920. Der er i Øjeblikket en ret liv-

lig Omsætning af Tonnage, og Priserne er faste. Dette skyldes vel for en Del Aarstiden og den med denne forestaaende Aktivitet i Trælastfarten, men vel ogsaa — som antydte ovenfor —, at Bladet nu er ved at vende sig og bedre Tider tilsyneladende i Vente.

Et andet Marked, som vi kunde ønske en fornyet Aktivitet, er Ophugningsmarkedet. Der er nemlig et stort Antal snart ældgamle Skibe spredt paa Fragtmarkedet, hvor de kun tjener til at svække Raterne og hindre Rederne i Kampen for at forbedre disse. En omfattende Ophugning af saadan Tonnage vilde være et virksomt Middel for Opnaelsen af bedre Kaar for Skibsfarten, og det er indlysende meningsløst, at samtidig med, at Rederne ved Anskaffelse af nye Baade tager Hensyn til Tidens Krav om hurtige Baade, fordelagtige for saavel Lastning som Losning o. s. v., skal den meget gamle og umoderne Tonnage bidrage til, at de nyere og kostbarere Baade sejler til lave og mange Gange tabbringende Fragter.

TRÆLASTMARKEDET

Dette Marked udviste en noget større Aktivitet end i sidste Uge, og der er vedblivende god Efterspørgsel paa Juni og Juli Tonnage. Det lykkedes derimod ikke at forbedre de sidst betalte Rater. F.O.W. Ordre er der stadig kun yderst faa af, og de prompte Ladninger, der findes fra isfrie Havne, sluttet til alt for lave Rater.

Af Afslutninger anføres: 925 stds. DBB Kemi/London, f.o.w., 47/6, 625 stds. DBB Kemi og Torneå/Manchester, 15/6, 59/9, 615 stds. DBB Kotka/London, 15/6, 43/6, 750 stds. DBB Uleåborg/Preston eller Garston, 15/6, 47/6 med fri Losning, 700 stds. DBB Trångsund/London, ult. Juli 44/-, 2500 Tons woodpulp, Hangø/Ridham Dock (Themsen), prompt, 9/6, fri Losning og fri dockdues, 800 stds. DBB 2 Söderhamn/Preston, 1/5, 59/-, 700 stds. DBB Skellefteå/London, 15/5, 47/-, 700 stds. DBB 2 Piteå/London, 1/6, 48/-, 450 stds. DBB Härnösand og Sundsvall/Amsterdam, Hfl. 26,50, 700 stds. DBB 5 Danzig/London, prompt, 35/6, og af Noteringer kan anføres:

800 Favne Pulpwood, Leningrad/Neapel, 65/-, 67/6, 4/- Lastning.

Hvidehavet: Herfra er nu sluttet 900 stds. Baad per 1/6 til 61/- Basis, eller m. a. Ord en lille Forbedring fra sidste Uge. Af andre Befragtninger kan nævnes: 750 stds. DBB Bristol, 66/3, 550 stds. DBB Southampton 67/6, og 550 stds. Berwick-on-Tweed 66/3. Sidstnævnte Befragtning kritiseres — og med fuld Ret — meget stærkt i Norges Handels- og Søfartstidende.

Canada. En stor Del Ordre cirkulerer, men faste Anstillinger er nødvendige for at faa Befragterne til at optage Underhandlinger. Der sluttedes bl. a.: Halifax/W.B.E.I. 70/- een, 72/6 to Lossepladser, Miramichi/Belfast, 65/-.

KUL, KOKS etc.

Hvad det hjemlige Kulmarked angaar, er Stillingen uforandret, for Englands Vedkommende snarere end-

SOMMERTID I FRANKRIG

Sommertid indføres i Frankrig Natten mellem den 9. og 10. April Kl. 11. Normaltid genindføres den 1. Oktober Kl. 12 Nat.

FINSKE BESTEMMELSER OM DÆKSLASTENS HØJDE

Den finske Søfartsstyrelse har i Anledning af forefaldne Overtrædelser af Bestemmelserne vedrørende Transport med Skibe af visse Slags Varer og Gods, der fastsætter, at Dækslast ikke maa indtages i saa stor Mængde, at den kan foraarsage Slagside, udsendt Instruktion til Lodscheferne om, at saafremt Lodserne, naar de fører et Skib ud, konstaterer Slagside som Følge af for høj Dækslast, er de berettigede til at nægte at udføre Lodsningen, inden de har modtaget nærmere Ordre fra Søfartsinspektøren. Denne har da Ret til at standse Skibet, hvis han anser det for nødvendigt.

(Fragtmarkedet fortsat.)

nu daarligere. Fra Danzig udbydes en Mængde Ladninger, men navnlig for mindre Baade. Der sluttedes bl. a.:

Newport/København eller Helsingør, 2700 tons, prompt, 5/3, Danzig/god dansk Havn, 800 Tons Kul, 30/4, 6/9, Rotterdam/København, 1000 Tons Kokes, prompt, 8/3, Rotterdam/Odense, 600 Tons Kokes, 25/4, 9/3.

MIDDELHAVET etc.

Medens Kul fra Wales blev udbudt og sluttedes i rigeligt Maal til faste, og til Tider forbedrede Rater, var det modsatte Tilfældet med de skotske Ordre. Der sluttedes fra *Wales* bl. a.:

6500 Tons Genoa, 10/3d, Option Venedig 12/3d ult. April, 8000 Tons Genoa, 10/3d, 13/4, 2800 Tons Marseilles, 11/6d, prompt, 7000 Tons Port Said, 12/6d, 28/4, 8000 Tons Alexandria, 12/9d, 13/4, 1600 Tons Las Palmas eller Teneriffe, 10/9d, spot.

Hjemgaaende er Markedet fortsat i det hidtidige daarlige Spor. *Sortehavet* er ganske uvirksomt, og dette mærkes paa Donaumarkedet. Herfra sluttedes 6000 Tons tysk Damper til ca. 16/3d mod i Ugens Begyndelse 4000 Tonner til 17/-, og en 3200 Tonner pr. 25/4 til 3 Danmark til 20/- mod sidst 4700 Tonner 15/4 til 19/-. Der var den 5/4 24' Vand i Donau op til Braila, og 22' 6" paa Sulina Bar. Saltlaster fra Middelhavet noteres til 10/6d—11/- til Yarmouth og Aberdeen, og 180,000 cbf. Damper søges for locust beans fra 3/4 Pladser Cypren til Liverpool og Avonmouth til £ 2300 Lumpsum.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA

Hovedinteressen samler sig om *Montreal*. Raten til Middelhavet kom op i 20 cents for en 7000 Tonner. Det var dog navnlig f.o.w. og Maj Dampere, der var eftertragtede, og navnlig Baade, med senest 15/5 Annullering. Fra *Staterne* sluttedes bl. a.:

Gulfen/Bordeaux-Hamburg Range, 7000 Tons, 3/9d pr. quarter, Antwerpen/Rotterdam 3/6d, 25/4 Annullering, 4000 Tons Svovl, Gulfen/4 Havne Sverige og Finland, Doll. 6,00.

Fra *Cuba* sluttedes 4500 Tonner til den bedre Rate af 21/9d, Cont., option London 22/3d, 25/4 Annull., og 6500 Tonner 21/6 U. K./Cont. 20/5 Annull., men Befragtingerne herfra er endnu kun faatallige. Tonnageknapheden i det nordamerikanske Marked bevirker dog Opretholdelse af de senest betalte Rater, og naar *Montreal* tager fat for Alvor, og dette synes del-

TRANSIT AF INDFØRSELSFORBUDTE VARER

Den, der ønsker at transitere Varer, som ikke maa indføres til Tyskland, gennem Frihavnsomraadet i Hamburg og Cuxhaven, skal til Opretholdelse af Forsendelsens Karakter af Transitgods forinden Varernes føres ind i Frihavnen og før Frihavnskontorets Toldkontrol er endt anmelde Varerne til Delegationen for Handel, Skibsfart og Industri.

Frihavns-Myndighederne vil paase, at Varernes Karakter af Transitgods ikke forflygtiges under Opholdet der. Transport af Varer, der ikke maa indføres, er uden saadan Anmeldelse forbudt og strafbar.

OPLÆGNINGERNE

Sidste Uge bragte en betydelig Stigning i Oplægningerne, der den 12 ds. androg 21 Dampere med en samlet Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 21.222 og 33.282 Tons mod i den foregaaende Uge 17 Dampskibe med Brutto- og Dødvægttonnage af 16.069 og 24.882 Tons.

vis at være Tilfældet, medens disse Linier skrives, gør en Bedring af Raterne sig forhaabentlig gældende.

SYD AMERIKA

La Plata svingede mellem stor Aktivitet og næsten Stilstand, som dette Marked ofte har for Skik, og sluttede Ugen med næsten Stilstand, men Raterne blev opretholdt og i enkelte Tilfælde forbedrede. Dette Marked kan forhaabentlig endnu i lange Tider forventes at forblive en af Hovedaftagerne. Der sluttedes bl. a.:

5900 Tons n. a. San Lorenzo/Antwerpen el. Rotterdam 27/6d, 30/4 Annull., 8500 Tons U. K. Bordeaux/Hamburg, 26/-, Antwerpen/Rotterdam 6d. mindre. Middelhavet 2/6d extra, 25/5 Annull., og 6300 Tonner sluttedes til samme Destinationer for saa sen Annullering som 20/7 til en Basisfragt af 25/-.

Kul fra Wales til Buenos Aires sluttedes til 13/-, 13/6d for saa vel d. M. som 1ste Halvdel af Maj, og til Rio og Santos betales som sidst 12/- à 12/6d. Disse Rater burde kunne forbedres nu, da en stor Del Baade løber ud i Ballast for at undgaa Ophold ved Land paa Grund af Helligdagene. — 5500 Tons Cement fra Sydsverige til Santos noteres i 17/-.

ØSTEN

Udover Kultransporterne fra Sydafrika og Korntrafikken fra Australien til de japanske Farvande, er der kun lidt at gøre for den egentlige Trampfart paa disse Kanter. *Australien* faldt desværre yderligere af. Saaledes sluttedes 7000 Tonner fra Vestlandet til Middelhavet—U. K.—Cont. til 37/6d, 10/5 Annull. mod sidst 6500 Tonner til 38/9d, 31/5 Annull., saa vort beskedne Haab i sidste Uge, gik desværre ikke i Opfyldelse. Fra *Sydaustralien* sluttedes 8300 Tonner til kun 40/- ult. Maj. *Burmah* U.K. Cont. noteres i ca. 32/-, men ses dog ikke sluttet til over 30/- endnu. Til denne Rate sluttedes adskillige 6000/8000 Tonnere pr. primo Maj. Udviklingen af Østens Markeder vil antagelig i høj Grad præges af de politiske Foretelser paa disse Kanter, hvorom kun Fremtiden kan løfte Sløret. Der ses bl. a. sluttet 6000 Tons Kul Wales/Honkong, 24/-, fri Losning, April.

TIME-CHARTER

3000 Tonner, 1 Rundtur Vestindien, Doll. 1,60, 4500 Tonner, 1 Rundtur Vestindien, Doll. 1,45, 7000 Tonner, 1 Rundtur Vestindien, Doll. 1,20, 4000 Tonner, Shelterdecker, *Staterne*/U.K. Cont., hvor Aflevering, Doll. 1,80.

SALTFARTEN CADIZ — NEW FOUNDLAND

Fra Føreren af dansk 3-mastet Skonnert »Albert«, Kaptajn I. C. Clausen, har vi modtaget nedenstaaende Beklagelse over den Maade, hvorpaa Skibene bliver trukket op af de spanske Mæglere. Efter hvad Kaptajnen fremfører, synes der at være al mulig Anledning til at søge de herskende utaalelige Forhold ændret.

Som regelmæssig Cadiz—New Foundlandfarer vil jeg ikke undlade at henlede vore Sejlskibsrederes Opmærksomhed paa de utaalelige Forhold, der for nærværende raader i Cadiz ved Lastning af Salt.

Først er der Ventetiden. Der ser ikke ud til at være nogen bestemte Regler herfor, idet Afskiberne for hvert Skib laver en ny »Koutyme«, alt eftersom det bedst passer dem. Under Tiden er det Koutyme, at Tønnen skal begynde at tælle efter at Skibet er bleven lasteklart, andre Gange mener man, at man skal lægge Ankringstiden til Grund for Beregningen af Tønnen. Paa denne Maade sker det hyppigt, at Skibene, selv hvis der kun er lidt Bevægelse i Havnen, maa blive liggende fjorten Dage eller mere uden at faa nogen Last. Da Afskiberen og Mægleren endvidere som Regel er samme Person eller i ethvert Tilfælde intimt allierede, nytter det ikke noget at klage, da man kun faar et Skuldertræk til Svar. Overliggedagspenge kan man selvfølgelig aldrig faa.

Et endnu vigtigere Kapitel er Udgifterne. Disse har altid været dyre i Cadiz, og desværre ser det ud til at de bliver dyrere for hvert Aar der gaar. Som Eksempel vil jeg kun anføre mit eget Skib, 3M/Sk »Albert«, som lastede her i den forløbne Uge. Skibet var bundet til at benytte Hr. Luis Arnau som Skibsmægler, der efter min Erfaring altid er dyrere end de øvrige Skibsmæglere, og hvis Behandling af Skibene i de fleste Tilfælde uden Overdrivelse nok kan karakteriseres som Oprækkeri. Efter en lang Ventetid fik Skibet endelig sin Last, 230 Tons Salt. Udgifterne for Lastning, Afgifter og Klarering (exkl. Lodsafgifter, Fumigation, Losning af Ballast og andre Udgifter, der ikke direkte havde med Lastningen at gøre) beløb sig til 1352:75 Pts. eller godt 4/6 pr. Ton. Dampere betaler efter de fleste Certepartier kun 2/6 pr. Ton. For Lastningen blev Skibet debiteret Pts. 2:25 pr. Ton; sidste Aar var Lastningsprisen Pts. 2:— pr. Ton, og efter hvad jeg har faaet oplyst, er Arbejdslønnen ikke steget i Mellemtiden, hvorfor det er mig ubegribeligt, hvad Grunden kan være til denne Forhøjelse af Lasteprisen. Ogsaa alle de andre Poster i Regningen forekommer lidt højere, end de plejer at være, men Hr. Arnau stiller sig ganske uforstaaende over-

for alle Protester. Ovenikøbet har han ved Forvandlingen af Fragtforskuddet fra Pund Sterling til Pesetas benyttet en af Kurs af Pts. 26:— pr. Pund, medens den officielle Kurs den paagældende Dag (30/3) var 26:98, og jeg forelagde Bevis for, at de herværende Bankers Købekurs den samme Dag var 26:80. Alle mine Protester har været til ingen Nytte, og jeg finder det derfor rigtigst, at de danske Redere bliver gjort opmærksomme paa, hvorledes nævnte Hr. Arnau »varetager« de til ham konsignerede Skibes Interesser, saaledes at de for Fremtiden maa kunne tage deres Forholdsregler for at raade Bod paa de nuværende abnorme Forhold. Hvorledes Sagen skal gribes an, maa blive Redernes Sag, men det fornuftigste tror jeg vilde være, hvis der for Fremtiden i Certepartierne blev indsat en fast Pris pr. Ton til Dækning af alle Udgifter, saaledes at man paa Forhaand kunde vide, hvormegit Lasteudgifterne vilde beløbe sig til.

For end yderligere at belyse hvor urimelige Forholdene er, vil jeg anføre endnu et Eksempel. I Øjeblikket laster her en finsk Bark »Transocean« fra Mariehamn; dette Skib er forsynet med Dampwinch, som Skibet i Henhold til Certepartiet maa bruge ved Hivningen af Saltet. Nogen fast Pris for Lastningen er ikke fastsat i Certepartiet, og man skulde jo derfor tro, at Lastningen vilde blive noget billigere, naar Skibet selv hiver Saltet op. Hr. Arnau har imidlertid meddelt Føreren af Skibet, at han vil blive debiteret Pts. 2:50 (eller 25 cts. mere pr. Ton end »Albert«) for Lastningen; trods min egen, efter mit Skøn, altfor dyre Regning, skulde jeg altsaa være sluppet forholdsvis billigt fra dette Besøg i Cadiz.

Cadiz, den 4. April 1927.

I. C. Clausen,

Fører af 3/m Skonnert »Albert«.

Undertegnede, Førere af 3/m. Skonnert »Maagen«, 3/m. Skonnert »Marna« og 3/m. Skonnert »Neptun«, der med Interesse har fulgt Kaptajn Clausens Bestræbelser for at opnaa en for Rederiet tilfredsstillende Opgørelse med Hr. Arnau, tillader os i alle Punkter enstemmigt at bekræfte Kaptajn Clausens Bemærkninger og vilde være glade, hvis samme kunde bidrage til at vore Rederier fik Øjnene aabne for de fuldstændigt urimelige Forhold, der i Øjeblikket raader ved Lastning af Salt her i Cadiz.

Cadiz, den 4. April 1927.

H. M. Boye, M. S. Mortensen, V. Sørensen.
»Marna«. Fører af »Maagen«. »Neptun«.

KULAFSKIBNING I DANZIG

I Anledning af forskellige Sager, som Firmaet Behnke & Sieg har til Behandling for »Nordisk Skibsrederforening« vedrørende Krav i Forbindelse med Kulafskibningen fra Danzig, har Firmaet meddelt følgende:

»Forholdene er ikke saa lidt forskellige fra Kulafskibningerne i England, hvor de fleste Gruber er beliggende nogenlunde nær ved Havnen, saaledes at man uden stort Besvær kan skaffe yderligere Kvanta frem til Havnen, om det skulde behøves. De øvreschlesiske Gruber ligger op til 600 km fra Danzig og Kullene ruller nu for Tiden gennemsnitligt 4—5 Dage, medens de under den store Overfyldning, da den engelske Strejke varede var op til 8 a 10 Dage undervejs. Imidlertid er det nu saaledes, at de herværende Speditører kun bestiller hos Gruberne det nøjagtige Quantum, som Rederne har angivet i deres Anmeldelsestelegram. En anden Vanskelighed, som hyppigt opslaar, kommer deraf, at mange Redere indskrænker sig til at bestille et vist Antal Tons uden videre Forklaring, om det gælder engelske Tons eller Kilotons, og da en Ton her regnes til 1,000 kg, saa bliver det omspurgte Quantum bestilt i Kilotons og senere kommer saa Rederne og forklarer, at de har ment engelske Tons. Saadanne Differencer forekommer ogsaa meget hyppigt, og det er vanske-

ligt at sige, hvem der i saa Fald har Ret. Rederne er jo fra den engelske Kulforretning vant til, at en Ton uden videre betyder 1016 kg, men i Danzig er det almindeligt at regne med Kilotons. Fra et Redersynspunkt maa Lossehavnens Bestemmelse være afgørende og af den Grund maa man regne med, at i mange Tilfælde Stridigheder og Vægtforskelle gaar i Redernes Disfavør.« Dette er, hvad det ovennævnte Firma skriver, tilføjer Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. Vi skal dertil kun føje, at vi tror ikke, Firmaet har Ret i, at man i Tyskland kan gaa ud fra, at Rederen mener 1,000 kg, fordi man i Tyskland regner med Kilotons. Naar Fragten er stipuleret pr. 1016 (eller maaske 1015) Kilo, saa er Rederen efter vor Mening i sin fulde Ret til at indskrænke sig til at bruge Udtrykket Tons, idet hans Anmeldelse maa antages at sigte til saadanne Tons, som Certepartiet regner med. Dette udelukker selvfølgelig ikke, at man bør lægge Mærke til, hvad Behnke & Sieg skriver, og det vil altsaa være forsigtigst udtrykkeligt at tilføje, at man har for Øje engelske Tons. I Tilfælde af at Fragten er stipuleret pr. 1,000 kg, er Afskiberne i Tyskland selvfølgelig berettiget til at gaa ud fra, at Ton uden nærmere Angivelse betyder Kiloton.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Pramskipperne i Stockholm strejker

Pramskipperne i Stockholms Havn har nedlagt Arbejdet. Det er vanskeligt at overse, hvilke Følger denne Strejke kan faa, men det maa i hvert Fald forudsættes, at Skibe, som losses til eller laster fra blokerede Pramne, vil blive berørt af Konflikten.

Ny Havnemester i Esbjerg

Til Havnemester i Esbjerg i Stedet for Kapt. J. Voigt, der fratræder paa Grund af Alder, er fra 1. ds. valgt Skibsfører under Vandbygningsvæsenet *Jes Kromann*, hidtilværende Fører af Sandpumperen »Thyborøn« i Lemvig. Den ny Esbjerg-Havnemester er født i Sønderho, har

til 24 Aars Alderen sejlet i Koffardifart, og han er ikke nogen ukendt Mand i Esbjerg, idet han bl. a. i sin Tid har assisteret Esbjerg Lodseri, derfra gik han over i Vandbygningsvæsenets Tjeneste, hvor han i Løbet af faa Aar er avanceret til Skibsfører af 1. Grad.

Redningsdamperen »Dana«,

som i Vinter har haft Station i Esbjerg Havn, har den 1. ds. forladt denne sin hidtilværende Station og skal som sædvanlig til København for at omlaves til Havundersøgelsesdamper. Naar dette er sket, gaar »Dana« paa Sommerloft til Farvandet ved Færøerne. Ved »Dana«s Undersøgelser vil der blive skabt videnskabeligt og praktisk Grundlag for dansk Havfiskeri, til hvis eventuelle Start der jo sættes store Forventninger.

—n.

ISMELDINGER PR. 11. APRIL 1927

Sverige

Västra Kvarken og nordligere Stationer lukket.
Søen ved Skag svær Drivis, lukket.
Søen ved Härnö Drivis.
Ångermanälven svær Fastis.
Søen ved Brämö svær Fastis.
Til Sundsvall svær Fastis, Rende.
Alnösundet Fastis, Rende.

Hudiksvall Pakis, kun for kraftige Dampere.
Søen ved Agö Drivis.
Søen ved Lilljungfrun Drivis.
Gävle N-Løb Fastis, kun med Isbryderhjælp.

Rusland

(8) Fra Leningrad til Sommers Fastis, derfra til Ekholm Drivis.

POSITIONSLISTE PR. 11. APRIL 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Dok i Frederikshavn 4.4.
s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. Kbhvn. 8.4.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Ushant 7.4. p. R. t. Algier.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Carloforte 7.4. til Oran.
s.s. *Alexandra*, ank. Kbhvn. 23.3.
s.s. *Alfred Hage*, afg. Las Palmas 6.4.
s.s. *Algarve*, Sandvig, afg. Nørre Sundby 7.4. til Odense.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. San Pedro Macoris 26.3.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Shanghai 7.4. til Nagasaki.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen ank. Buenos Aires 22.3.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 6.4.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Rotterdam 6.4.
m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Kobe 7.4.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Seaham 4.4. til Genua.
s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Galveston 1.4.
m.s. *Australien*, Christensen, pass. Cap Verde 7.4. p. R. t. Las Palmas.
s.s. *Åxel*, Kanstrup, ank. Ivigtut 20.3.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Tvergaard, afg. Kbhvn. 10.4. til Mariagerfjord.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 43.
Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Dok i Kbhvn. siden 28.3.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Rotterdam 6.4. til Gravosa.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Teneriffe 4.4. til Bathurst.
s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. Skagen 11.4. p. R. t. Kbhvn.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Hull 9.4. til Blyth.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. St. Johns 8.4.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Kbhvn. 8.4.
s.s. *Botnia*, Holberg, Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben-Hansen, afg. Ayr 6.4. til Isafjord.
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Barry 5.4. til La Plata.
s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, afg. Oran 2.4.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Sevilla 2.4.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 7.4.
s.s. *Broholm*, Kolster, ank. Danzig 6.4.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Civita Vecchia 6.4. til Sfax.
s.s. *Børglum*, Lund, ank. Havana 6.4.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenck, ank. Aarhus 7.4.
s.s. *Charkow*, Lund, ank. Antwerpen 4.4.
m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. San Diego 6.4.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Rufisque 6.4.
s.s. *Christiansborg*, Hansen, ank. Santa Fé 29.3.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Bordeaux 7.4.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. La Guaira 7.4.
s.s. *Cyrl*, Schmidl, ank. Vestafrika 5.4.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Barry 8.4.



s.s. *Danefelt*, Voss, afg. Kolding 8.4. til Danzig.
 s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Reval 4.4. til Dundee.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Swansea 5.4. til Montreal.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Le Havre 8.4.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Batum 8.4.
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Königsberg 7.4. til Libau.
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Bona 8.4.
 s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Palermo 4.4. til Torrevieja.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Antwerpen 7.4. til Tanger.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, pass. Gibraltar 8.4. p. R. i. Caranli.
 s.s. *Ella*, Tandrup, afg. Kbhvn. 7.4. til Göteborg.
 s.s. *Ellensborg*, Hansen, afg. Horsens 8.4.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Hamborg 8.4.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Emden 10.4.
 s.s. *Erik Boye*, ank. Amsterdam 2.4.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, afg. Bremen 7.4. til Tyne.
 s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Bilbao 9.4.
 s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. New York 4.4.
 s.s. *Expres*, Falk, afg. Kbhvn. 6.4. til Limfjordsstationerne.

F

s.s. *Falken*, Petersen, Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, pass. Perim 5.4. p. R. t. Colombo.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Braila 7.4.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Antwerpen 5.4.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Savannah 1.4. til Esbjerg.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Brunsbüttel 8.4.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Philadelphia 4.4. til Helsingør.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, henligger i Kbhvn.
 s.s. *Fredensborg*, Jensen, afg. Kbhvn. 8.4.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Zwyndrecht 7.4.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Dok i Kbhvn. siden 24.3.
 s.s. *Frode*, Petersen, ank. Kbhvn. 4.4.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Dok i Kbhvn. siden 2.4.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Aarhus 2.4. til Port Talbot.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Gibraltar 7.4.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. M' Bour 7.4.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 7.4.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. La Rochelle 5.4. til Havre.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Manchester 2.4.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Mariagerfjord 9.4.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, pass. Dungeness 8.4.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, ank. Libau 9.4.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Rotterdam 1.4. til Phiippeville.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 2.4. til New York.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. Gambia 4.4.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Cardiff 5.4.
 s.s. *Hindsholm*, afg. Algier 7.4. til Tunis.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Liverpool 4.4.
 s.s. *Hroar*, Golthardt, i Dok i Frederikshavn siden 2.3.
 s.s. *Hugo*, oplagt.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Oran 27.3.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Duuston 8.4. til St. Vincent.

s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Vestafrika 6.4. til Harburg.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Kbhvn. 7.4. til Christianiafjorden.

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. Nuevitas 6.4.

Bekendtgørelse.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

I Henhold til Generalforsamlingsbeslutninger af 19. Marts og 1. April d. A. er vort Selskabs Aktiekapital nedskrevet fra Kr. 15,000,000.— til Kr. 11,200,000.— dels ved Nedskrivning af Aktiekapitalen med 20 pCt., dels ved Annullering af de Selskabet selv tilhørende Aktier.

I Henhold hertil indkaldes Aktierne i Selskabet herved foreløbig til Afstempling angaaende Nedskrivningen. Afstemplingen foretages af Aktieselskabet Kjøbenhavns Handelsbank's Hovedkontor, Holmens Kanal 2, Kjøbenhavn, fra og med Lørdag den 2. April Kl. 10—2.

Da det er Hensigten senere at lade de nuværende Aktiebrev ombytte med nye Aktiebrev, anmodes Aktionærerne om — samtidig med Indleveringen til Afstempling — til Vejledning for Selskabet at opgive, i hvilke Størrelser de nye Aktiebrev til sin Tid kunde ønskes udleveret. Det bemærkes, at de nye Aktiebrev i Henhold til Selskabets Love vil blive udfærdiget i Stykker à Kr. 4,000, 2,000, 1,000, 500 og 100.

Blanketter til Fortegnelser over til Afstempling indleverede Aktier samt over de Størrelser, i hvilke man maatte ønske at faa de nye Aktiebrev udleverede, beror hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Handelsbank.

Kjøbenhavn, den 1. April 1927.

Bestyrelsen.

Nye Motorspil

(Algo Bergsund)

otte og ti HK., oprindeligt bestemt for Rusland, realiseres enkeltvis til Spotpriser. Billet, mrk. »345« modtager Dansk Søfarts-Tidende.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11. April 1927.

London	18,20	Madrid	66,00
New York	375,50	Amsterdam	150,25
Berlin	88,95	Stockholm	100,50
Paris	14,85	Oslo	96,90
Antwerpen	52,30*)	Helsingfors	9,48
Zürich	72,25	Prag	11,14
Rom	18,20	Wien	53,00

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fres.

C. L. OVERSIER

DORDRECHT · ROTTERDAM

★

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER
STEVEDOR

Omskibning af Ladninger med moderne
Kraner og Lastningsmateriel.

ZEYEN & DE MEYER

ROTTERDAM

★

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTERE
STEVEDORES

BEFRAGTING

LISSABON

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibssagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

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

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 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 »

Sidebedding 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

GHENT

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

KØNIGSBERG

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegire« · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

DANZIG

IVERS & ARLT

REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGTNING

Königsberg & Pillau

Telegramadresse: IVERSA

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

STETTIN

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

HAMBURG

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLERAgent for: D. P. D. S., København · Finska Ångfartygs A/B,
Helsingfors · Neptun, Bremen.**HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL**

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

KIEL

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSKHANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST**W. E. CALVERT**

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

KØBENHAVN

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

KØBENHAVN

**SVITZERS BUGSERAFDELING**

Telegram-Adresse: Svitzertow

KVÆSTHUSGADE 1 · KØBENHAVN K

Tlf.: 7646 · Palæ 3930 & 3902

Nattefoner: Palæ 3704 & Vester 9795

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

m.s. *Java*, Topp, pass. Azorerne 4.4. p. R. t. Hamburg.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. St. John N. B. 8.4.
 s.s. *Jolantha*, Ankersø, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Antwerpen 5.4.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Antilla 7.4. til Boston.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Norfolk Va. 31.3.
 m.s. *Jutlandia*, ank. London 7.4.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Gibraltar 8.4.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Savona 7.4.
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Antwerpen 5.4.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Swansea 5.4. til Kbhvn.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. New York 31.3.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Varberg 9.4.
 s.s. *Knud*, Nielsen afg. Neapel 7.4. til Tunis.
 s.s. *Knud Villemoes*, oplagt.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Galveston 17.3.
 m.s. *København*, Christensen, afg. Adelaide 1.3. til Falmouth f. O.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Kbhvn. 2.4.
 s.s. *Lars Kruse*, afg. Cardiff 28.3.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Norfolk Va. 6.4.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Ziguinchar 7.4.
 s.s. *Limfjorden*, Bager, i Dok i Helsingør siden 5.4.
 s.s. *Lituania*, Rasmussen, ank. Danzig 7.4.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. London 6.4.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 22.3.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Danzig 6.4. til Riga.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. Salem (Mass.) 2.4. til New York.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Oslo 7.4.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. San Pedro (Haiti) 4.4. til Port au Prince (Haiti).
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Vestafrika 28.3. til Antwerpen.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rotterdam 6.4. til Buenos Aires.
 m.s. *Mexico*, Eggert, pass. Cape Race 6.4. p. R. t. New York.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Gibraltar 6.4. p. R. t. Grækenland.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Malaga 7.4. til Lissabon.
 s.s. *Møen* i Dok fra 9.4.

N

s.s. *N. F. Høffding*, afg. Cardiff 7.4.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Bahia Blanca 5.4. til Madeira.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, i Dok i Kbhvn. siden 31.3.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Baltimore 30.3.

O

m.s. *Odense*, Black, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Dok i Helsingør siden 31.3.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Grangemouth 3.4.
 s.s. *Oluf Bager*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. 10.4. til Stege.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rio de Janeiro 29.3. til Madeira.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Philadelphia 2.4. til Havana.

P

s.s. *P. Madsen*, ank. Monaco 5.4.
 s.s. *P. N. Damm*, afg. Amsterdam 9.4.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. New Orleans 28.3. til Bergen.
 m.s. *Panama*, Væring, ank. Vancouver 31.3.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Cardiff 4.4. til Las Palmas.
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Fremantle 26.3. til Aden.
 s.s. *Phønix* i Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, pass. Gibraltar 7.4. p. R. t. Hull.

s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Danzig 9.4.

R

s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Bilbao 9.4.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Murmansk 3.4.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Ankensen, ank. Antwerpen 4.4.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, ank. New York 5.4.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Kbhvn. 10.4. til Hartlepool.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Dunkirk 6.4. til Havre.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, afg. Colombo 1.4. til Suez.
 m.s. *Siam*, Hansen, afg. Melbourne 16.3. til Capetown.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Kbhvn. 10.4.
 s.s. *Silkeborg*, Wendt, ank. Oslo 8.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Tyne 8.4.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Casablanca 31.3.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Antwerpen 9.4. til Aarhus.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Hull 8.4.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Lissabon 7.4.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. St. Vincent 8.4.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Santiago 7.4. til New York.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Port de Bouc 8.4.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Sarpsborg 16.3. til Boston.
 s.s. *Svanholm*, Christensen, afg. Stettin 8.4. til Kbhvn.
 s.s. *Svaava*, Christensen, afg. Bona 2.4. til Kirckaldy.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Las Palmas 5.4.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Hook of Holland 7.4.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Oran 8.4.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Barcelona 7.4.
 s.s. *Taarnborg*, ank. Kbhvn. 15.1.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, i Dok i Fr.havn siden 5.4.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Las Palmas 26.3. til Galveston.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 9.4. til Danzig.
 s.s. *Tjaldur*, zum Vohrde, Halmstad-Malmö-Hull Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn. 5.4. til Antwerpen.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. Nørresundby 7.4. til Hamburg.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Hansen, afg. Lissabon 2.4. til Kbhvn.
 s.s. *Tyr* henligger i Esbjerg som Reserveskib for Eksporten

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Valencia 2.4. til Manchester.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Riga 5.4. til Kbhvn.
 s.s. *United States*, Valdborg, afg. New York 31.3. til Kbhvn.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. New Orleans 25.3.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Bristol 8.4.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Fredericia 9.4. til Danzig.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. New York 6.4.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Cardiff 1.4.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Esbjerg 10.4. til Hartlepool.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Barbados 7.1. til Guanape Islands.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Jørgensen, ank. Galveston 26.3.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Kalmar 8.4.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Blyth 8.4.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. London 6.4.
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Bastholm, Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. New Orleans 8.4.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Gibraltar 6.4.

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

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. 1/8

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1635-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

V. & E. MATHIESEN
BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTARKabys & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortinning.**ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES**
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445**ESBJERG MASKINFABRIK**JERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEJNING · SKIBS-, MASKIN- & KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

HANS SVENNINGSEN & ADOLF CARLTELEGRAM-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

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

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontører: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehrens«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED**CARDIFF**Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.**NEWPORT**

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

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

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILLIALER:

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

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1859 **ODENSE** Statstelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“

★

KONTOR I KØBENHAVN
KONGENS NYTORV 8

★

NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10.000 TONSD D.W.

★

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

KØBENHAVN

GRUNDLAGT 1905

Telefon C. 7565 · Statstelefon 507

TELEGRAM-ADR.: „NATION“

TEGNER

SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke

Æ

Tæres ikke

SUPER-NICKEL
KONDENSATORRØR
UNDGAA
OPHOLD OG FORSINKELSE
FORÅRSAGET AF
TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

Carlsberg

Export Øl

slanke Flasker
m. Guld-Etk.



*Pryder et
festdækket
Bord.*

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 17

FREDAG 22. APRIL 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

SKAL VI SÆLGE VÆK?

Overdaadigt mange er ikke de, der gør sig det klart. Hvad Skibsfarten betyder for vort Land. Skønt den er vort næststørste nationale Erhverv, der paa samtlige Verdenshave pløjer Nationens usynlige Indtægters utroligt mange Millioner sammen, har den siden Enevældets Dage været Askepot i Erhvervenes Søstreflok. Askepot har intet at bebrejde sine kære Erhvervssøstre, og bebrejder dem heller ikke noget, misunder dem ej heller deres smukke Statstilskuds-klæder eller bedaarende Toldbeskyttelses-Sko. For Askepot bad aldrig om noget, og fik som Følge deraf heller ikke noget, naar vi lige undtager de tunge Ekstrabyrde-Træsko, som der tidligere har været snakket om i disse Spalter.

Danmarks Skibsfart har onde Dage. Og har længe haft det. Hele syv lange, magre Aar i Rad. Fremtidsudsigterne er ogsaa mørke. Sort agterud og sort forude. Forgæves spejder man efter Kimingens varme Lysstraale varslende Gryet af en ny og herlig Solskinsdag.

Forøvrigt, hvorfor spejde, naar man med sig selv ved, at, som Forholdene er herhjemme, er det umuligt at vente gode Tider for Danmarks Skibsfart. Ganske haabløst. Tiderne er ogsaa daarlige for andre europæiske Nationers Skibsfart. Men de er værre for os, og det er en ussel Trøst, at de er endnu værre for Amerikanerne, hvis Udgifter er endnu højere end vore, Evropas højeste.

Vi har længe set, hvorledes vor Sejlskibsflaade forringes saa at sige Dag for Dag, den ene efter den anden af vore »Havets stolte Svaner« sælges til Nationer, som forstaar at vurdere den nationale Skibsfarts mægtige nationaløkonomiske Indsats, og hvis Hyreniveau ikke umuliggør Deltagelse i den internationale Konkurrence paa Verdens Fragtmarkeder.

Som det gaar Sejlskibene, maa det alvorligt befrygtes, at det vil gaa vore Dampskibe. Der foregaar i Øjeblikket Salg af første Klasses danske Dampskibe til Udlandet, Salg, der tydeligt viser hvor begrundet den Frygt er, som vi her giver Udtryk for. Lad os tage et ganske konkret Tilfælde. Et dansk Rederi har i disse Dage solgt 3 fortræffelige Fragtdampere af den rette Størrelse i det bestemte Marked, hvori de hidtil har sejlet under dansk Flag. Den ene er paa 8,900 Tons, de to andre paa hver 7,300 Tons; Besætningerne er henholdsvis 41, 34 og 34 Mand. Disse Skibe vil fortsætte i det samme Marked under tysk Flag, tysk Rederi-Direktion og med tysk Besætning.

Disse gode Skibe var et Stykke værdifuldt Danmark. Det er vi blevet fattigere. Vi er heller ikke blevet rigere ved, at Antallet af arbejdsløse er forøget med disse 109 Mand. Det er grumme trist, men uundgaaeligt. Rederiet kunde ikke konkurrere i det aabne Marked; alene Hyrerne ombord i disse Skibe var ca. 1500 Kr. mere om Maaneden pr. Skib end i deres Konkurrenters. Det danske Rederi sejlede med Tab, og maatte som Følge deraf skille sig af med denne prægtige Tonnage.

Saa længe vore Hyrer ligger saa langt højere end vore mest paagaende Konkurrenters, har Danmarks

Skibsfarts ingen *fair* Chance i det internationale Marked. Det er ikke morsomt at skulle gentage denne triste Kendsgerning. Tværtimod, det er grumme ubehageligt. Men det er nødvendigt at se Sandheden lige i Øjnene, og det er ligesaa nødvendigt, at andre ogsaa gør det. Og fordi den danske Skibsfarts og de danske Skibsfarendes Ve og Vel ligger os paa Sinde, kan vi ikke deltage i den Skaaltale-Begejstring, der lyder i Anledning af, at Redernes og Folkenes Repræsentanter er enedes om at fortsætte paa det samme uholdbare Grundlag.

STORE SKIBSFARTSMØDER I PARIS

Tirsdag den 3. Maj mødes *shipping men* fra samtlige europæiske Søfartsnationer samt Delegerede fra De Forenede Stater i Hotel Continental i Paris. Paa denne Dag holder International Shipping Federation sin aarlige Generalforsamling, og Paris er valgt til Stedet for dens Afholdelse, fordi en Masse Skibsredere fra samtlige Lande alligevel kommer til Paris i de Dage til Baltic and White Sea Conferencens Aarsmøde og Generalforsamling. Det er jo nemlig saadan, at det hovedsagelig er de samme Folk, der som en Art Tordenskjolds Soldater viser det hjemlige Flag ved begge disse internationale Organisationers Møder.

Allerede sidste Aar skulde Paris have været Samlingsstedet for Deltagerne i Baltic and White Sea Conferencens Aarsmøde. Men dette blev aflyst. Den engelske Generalstrejke forhindrede de fleste engelske Deltagere i at give Møde, og Ledelsen af Konferencen besluttede sig derfor til undtagelsesvis at springe et Aarsmøde over.

De franske Redere er Værter ved denne Lejlighed, og den selskabelige Dagsorden tyder paa, at Mødet i Paris vil bliive en herlig Blomst i Konferencens Krans af begivenhedsrige Møder. Den forretningsmæssige Dagsorden er imidlertid betydelig længere og ikke mindre interessant, og vi betvivler, at det vil være muligt at komme igennem den paa kun een Dag. Konferencens Bestyrelse er da ogsaa, forstaar vi, forberedt paa, at ogsaa det meste af Lørdagen den 7. Maj vil blive optaget af Diskussionen om Dagsordenens mange brændende Spørgsmaal. Disse omfatter bl. a. saa kontroversiale Emner som »Laying up Tonnage«, »International Arbitration in Shipping Disputes«, »Alteration of Minimum Contribution«.

Vort Søsterorgan, *Scandinavian Shipping Gazette* udsender som sædvanlig i Anledning af disse Møder to særlige Baltic and White Sea Numre. Det første af disse udkommer paa selve Dagen for Aarsmødet. Naar det alligevel vil findes paa samtlige Delegeredes Pladser, skyldes det den Omstændighed, at det sendes pr. Flyvepost til Paris.

HAVNE- OG BØRSUSANCER I TALLINN

De herværende Firmaer er forpligtede til som Kommissionærer, Adressater eller Korrespondenter i alle forekommende Tilfælde at yde de til dem adresserede Skibe paakrævet Assistance og at sørge for Skibets Klarering.

Kaptajnen er frit stillet i Valget af Adressat, saafremt han ikke ved et afsluttet Certeparti eller anden Overenskomst er bundet til en bestemt.

Certeparti, respektive Manifest eller Konnossement er afgørende med Hensyn til Betaling af Fragten, og Betalingen sker i den i Dokumenterne bestemte Valuta. Saafremt Betalingen af Fragten og eventuelle Efterkrav ikke sker indenfor et Tidsrum af 14 Dage fra Skibets Ankomstdato at regne, har Adressaten Ret til at beregne sig Rente i Overensstemmelse med den officielle Veksels-Diskonto.

Enhver Skibsfører er forpligtet til at betale sin Adressat en Incasso-Provision af $\frac{1}{2}$ pCt. af Fragten, naar det drejer sig om Skibe med ensartet Ladning (bulk cargo) til én Modtager og 1 pCt. ved Skibe med blandet Ladning (mixed cargo) eller med Ladning til flere Modtagere, saafremt Certepartiet ikke indeholder andre Betingelser desangaaende. Adressaten skal sørge for Incassoens rigtige Udførelse.

Adressaten debiterer den til ham adresserede Skibsfører uafhængigt af de i Certepartiet fastsatte Provisioner sine Udlæg og følgende Skibsudgifter:

- 1) Indgaaende Deklaration inkl. Stempel indtil 200 B.R.T. £0.10.0, indtil 1,000 B.R.T. £1.0.0, over 1,000 B.R.T. £2.0.0.
- 2) Pas-Udfærdigelse etc. indtil 200 B.R.T. £0.5.0, indtil 1,000 B.R.T. £0.10.0 over 1,000 B.R.T. £1.0.0.
- 3) Klareringsudgifter: Grundtakst: 0—500 N.R.T. à $2\frac{1}{2}$ d Br.Stg., 501—1,000 N.R.T. à $2\frac{1}{4}$ d Br.Stg., over 1,000 N.R.T. à 2d.
- a) I Tilfælde af, at de indgaar eller afgaar med fuld Ladning: Grundtaksten.
- b) Indkommende og afgaaende med fuld Ladning, saafremt det er til en og samme Adressat, $1\frac{1}{2}$ Gange Grundtaksten.
- c) Indkommende med fuld Ladning og afgaaende med indtil halv Ladning, eller omvendt, men saafremt det er en og samme Adressat $1\frac{1}{4}$ Gange Grundtaksten.
- d) Indkommende med indtil halv Ladning og afgaaende med indtil halv Ladning, saafremt det er til en og samme Adressat: Grundtaksten.
- e) Indkommende i Ballast og afgaaende med Fartladning, eller omvendt, saafremt det er til en og samme Adressat, hvis Skibet kommer fra Udlandet eller afgaar til Udlandet: Grundtaksten, men saafremt det ankommer fra eller afgaar til estisk Havn, $\frac{3}{4}$ af Grundtaksten.
- f) Anløb for at indtage Bunkers, Halvdelen af Grundtaksten.

Anmærkninger:

- a) Sejlskibe betaler 25 pCt. mindre,
- b) Minimaltakst pr. Skib: £2.2.0.
- 4) Søprotest, naar paakrævet, Emk. 500.
- 5) Befragtnings-Courtage, $\frac{1}{3}$ pCt.—5 pCt., saafremt intet andet er bestemt i Certepartiet.
- 6) Provision af kontante Udlæg, 2 pCt., forudsat at Reguleringen ikke sker senere end en Maaned efter Skibets Afgang.

7) Stilladsafgifter:

Leje af Stillads pr. Dag pr. Luge, 100 Emk.

(Disse Stilladsudgifter er for Ladningsejerens, ikke for Skibets Regning).

8) Tallyfolk pr. Luge og pr. Dag 400 Emk.

9) Lugebesigtigelse, om fornøden, 1,500 Emk.

Følgende Stuverisatser gælder i Reval:

		Lastning Emk.	Losning Emk.
1) Bomuld i Baller	pr. Ton	95	95
2) Smør i Tønder	»	95	90
3) Gødningsstoffer i Sække	»	85	85
4) Gødningsstoffer i bulk	»	97	97
5) Æg i Kasser	»	120	120
6) Jern i Stænger og Skinner	»	90	90
7) Gammelt Jern	»	100	100
8) Erts og Kobber etc.	»	95	95
9) Tomme Tønder	pr. Stk.	6,50	6,50
10) Hør og Hamp	pr. Ton	120	100
11) Stykgods	»	95	95
12) Korn, Kartofler og Oliekager i Sække	»	85	85
13) Korn, Kartofler og Oliekager i bulk	»	25	105
14) Hede	»	140	120
15) Sild i Tønder	»	65	65
16) Træ og Trævarer:			
Planker	pr. Std.	290	—
Brædder	»	330	—
Props	pr. Favne	290	—
Firkantet Tømmer	pr. Load	95	—
Sveller	»	90	—
Bjælker	»	95	—
Brænde	pr. Favne	350	—
Birke, Espe og Egeknuder	pr. Load	100	—
Flywood	pr. Ton	95	—
17) Kaolin i bulk	»	95	95
18) Koks	»	—	125
19) Kul	»	—	93
20) Landbrugsredskaber	»	100	100
21) Møbler	»	240	240
22) Oliekager i Sække	»	85	85
23) Oliekager i bulk	»	100	100
24) Papirmasse og Cellulose tør	»	90	90
25) Papir, Rotations	»	95	95
26) Sækkevarer: Korn, Kartofler etc.	»	85	85
27) Salt i Sække	»	85	85
Salt i bulk	»	95	95
28) Svovlkis	»	—	95
29) Cement i Tønder	»	70	70

Alle Satser gælder fra Ræling og til Ræling plus 7 pCt. for Arbejderforsikring. Satserne er beregnede for Damp- eller Motorspil. Ved Haandspil er der en Forhøjelse af 50 pCt. For Folk ved Spillene beregnes 400 Emk. pr. Mand pr. Dag, for Overarbejde 75 Emk. pr. Mand pr. Time. Overarbejde for Stuveriarbejdere betales med 50 Emk. pr. Mand pr. Time, om Lørdagen efter Kl. 1 Em. dog 65 Emk. i Timen. Til disse Satser kommer desuden de sædvanlige 7 pCt. for Arbejderforsikring.

Af Fragtforskud beregner Forskudsgiveren sig indtil 2 pCt. i Provision foruden Forsikring derpaa.

Adressaten er under alle Omstændigheder berettiget til at nægte at have med et ham anvist Skib at gøre.

Saafremt et Skib indklarerer af et Firma og maa overgives til et andet for Udklarering, har det førstnævnte Firma Krav paa Betaling for Deklarationen, det sidstnævnte paa Betaling for Pasbesørgelsen.

KONSULÆRT VISUM PAAKRÆVET

»Gazeta de Madrid« har under 25. Marts offentliggjort et kgl. Dekret, som ophæver den i de spanske Toldregulativers § 59, 13. Afsnit (pag. 45) indeholdte Fritagelse for konsulært Visum for Manifeste over Varer til de spanske Frihavne i Nordafrika.

Denne Forholdsregel motiveres i Indledningen til Dekretet med Nødvendigheden af »at udøve en virksomme Kontrol med de Varer og Skibe, som er bestemt til de under spansk Overhøjhed staaende Pladser i Marokko.«

R E S P O N S A

Dansk Dampskibsrederiforening har afgivet følgende Responsa:

*Responsum Nr. 17.***Skøn over en Ladnings Vægt.**

Jeg tillader mig herved at anmode den ærede Dampskibsrederiforening om at give mig et Responsum i følgende Sag:

En tysk Damper blev ved Certeparti af 16. Oktober sluttet for en Rejse fra Danzig til Svendborg med en Ladning Boghvede: minimum/maximum 250 Tons.

I Certepartiet er Skibets Ladeevne opgivet til »ungefähr 300 Tons von 1000 Kilos schwergulladung«.

Damperen skulde ifølge Konnossementet have indtaget 27,227 kg. Ærter og 250,000 kg. Boghvede. Da Skibet ankom til Svendborg viste det sig imidlertid, at der manglede 16,111 kg. Boghvede.

Det Spørgsmaal, jeg ønsker besvaret, er følgende:

Bør en Fører af en Damper af den nævnte Størrelse ikke kunne se paa sit Skib, om der af en Ladning paa ca. 280 Tons Boghvede og Ærter mangler 16 Tons, og specielt naar paagældende Fører har sejlet i en lang Aarrække med paagældende Damper, og saaledes er bekendt med Skibets Dybgaende, og hvad Skibet kan indtage af Ladninger.

Svar:

I Anledning af det i Deres Skrivelse af 15. ds. fremsatte Spørgsmaal skal man udtale: At en Skibsfører vel i Almindelighed vil være i Stand til af Skibets Dybgaende at danne sig et Skøn over, om der er større Uoverensstemmelse mellem Konnossementets Vægt og den Dødvægt, Skibet ifølge sit Dybgaende skulde have ombord. Rigtigheden af en saadan Bedømmelse er imidlertid afhængig af nøjagtige Oplysninger om f. Eks. Vægten af de ombordværende Beholdninger, Vandets Saltholdighed, rolige Vindforhold, der muliggør en aldeles nøjagtig Iagttagelse af Amningsmærker, Krængning o. l. Forhold, der i Praxis ofte maa bestemmes ved Skøn. I Betragtning af den Usikkerhed, et mindre nøjagtigt Kendskab til blot en af disse Faktorer medfører for Bedømmelsen af den indtagne Ladnings Vægt, skal man udtale, at en Fører med nøje Kendskab til et Skib af den angivne Størrelse ikke altid vil være i Stand til alene ud fra Skibets Dybgaende at konstatere en Vægtforskel i Ladningen paa 16 Tons.

*Responsum Nr. 18.***Rumfang af Kul.**

Til Oplysning i en for Sø- og Handelsretten værende Sag angaaende et til Færøerne leveret Parti harpede Danzigkul (øvrerschlesiske Dampkul) tillader vi os høfligt at anmode den ærede Forening om, forsaavidt Foreningen maatte se sig i Stand dertil, godhedsfuldt at ville fremkomme med en Udtalelse om, hvilket Rumfang en Ton af den paagældende Sort Kul med et Smuldindhold af 25 pCt. vil kunne beregnes at indtage og specielt, om et Parti paa 200 Tons kan antages at kunne rummes i et Skibs-Lastrum, der indeholder 8,300 cubicfeet.

Svar:

I Skrivelse af 4. ds. har Hr. Overretssagføreren anmodet Dansk Dampskibsrederiforening om en Udtalelse om, hvilket Rumfang en Ton øvrerschlesiske harpede Dampkul med et Smuldindhold af 25 pCt. vil kunne beregnes at indtage og specielt, om et Parti paa 200 Tons kan antages at kunne rummes i et Skib, hvis Lastrums Størrelse udgør 8,300 cubicfeet.

Saaledes foranlediget skal man udtale, at i Mangel af nøje Kendskab til de paagældende Kuls Kvalitet og Vandindhold o. l., vil det være praktisk umuligt at fastsætte det Rumfang, en Ton af disse Kul vil indtage. Da Gennemsnittet ligger omkring 50 cubicfeet pr. Ton, kan det med nogenlunde Sikkerhed siges, at en Damper med et Rumindhold af 8,300 cubicfeet ikke vil være i Stand til at indtage et Parti øvrerschlesiske harpede Dampkul paa 200 Tons.

Responsum Nr. 19.

I Skrivelse til Overretssagfører N. N. af 9. December d. A. har De angaaende den Mængde Kul, der kan rummes i et Lastrum paa 8,300 cubicfeet udtalt: »da »Gennemsnittet ligger omkring 50 cubicfeet pr. Ton kan det med nogenlunde Sikkerhed siges, at en Damper med et Rumindhold af 8,300 cubicfeet ikke vil være i Stand til at indtage et Parti øvrerschlesiske harpede Dampkul paa 200 Tons«.

I denne Anledning tillader jeg mig vedlagt at fremsende en Skitse af s.s., i hvilket Skib det Parti Kul, hvorom der er Tale, har været indladet. Af denne Skitse fremgaar det, at Lastrum Nr. 1 (Under Mellemdæk) har et Rumfang af 8300 cubicfeet.

Jeg fremsender endvidere en Genpart af en Vægtseddel,

udstedt af Malmö Mätare & Vägarelag, hvoraf fremgaar, at der i det ommeldte Lastrum er indladet Kul til en Vægt af 201,080 kg.

Under Henviisning til ovenstaaende tillader jeg mig herved at forespørge Dampskibsrederiforeningen, hvorledes den kommer til det Resultat, at det ommeldte Lastrum ikke kan rumme 200 Tons Kul, idet jeg særlig beder oplyst, om der, efter hvad der er Dampskibsrederiforeningen bekendt, findes Kul, hvis Vægtfylde er saa stor, at et Parti af 200 Tons kan rummes i et Lastrum paa 8300 cubicfeet, samt om det er Dampskibsrederiforeningen bekendt, hvorvidt Malmö Mätare & Vägarelag er en offentlig Institution, hvis Erklæringer nyder offentlig Troværdighed.

Svar:

I Anledning af Hr. Overretssagføreren Skrivelse skal man meddele, at der ikke af den for s.s. fra Malmö Mätare & Vägarelag — hvis Troværdighed man ikke betvivler — fremlagte Vægtseddel fremgaar, at det paagældende Parti var indlastet udelukkende i det paa Skibsplanen over paagældende Skib som Nr. 1 anførte Lastrum, der maaler 8,300 cubicfeet, og man maa sikkert gaa ud fra, at en Del af dette Kvantum er indlastet i det over Nr. 1 paa Planen som Nr. 4 betegnede Lastrum. Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt man har Kendskab til Kul, hvis Vægtfylde er saa stor, at 200 Tons kan rummes i et Lastrum med 8300 cubicfeet Rumfang, skal man oplyse, at bedste Wales Kul, der er de tungeste, man kender, mindst bestøver 43 cubicfeet pr. Ton, hvoraf fremgaar, at selv et Parti Wales Kul af 200 Tons optager et Rum, der overstiger 8,300 cubicfeet. Da øvrerschlesiske Dampkul som Regel er lettere end Wales Kul, idet Bestuvningen ligger omkring 50 cubicfeet pr. Ton, har man ikke næret Betænkelighed ved at udtale sig som anført i Skrivelse af 9. ds. til Overretssagfører

*Responsum Nr. 20.***Udgifter ved Lænsning og Paafyldning af Vandtanke paa Skibet.**

Herved tillader jeg mig at rette følgende Forespørgsel til den ærede Forening:

Ved en russisk Dampers Ankomst her til Landet fra Leningrad med Solsikkekager kunde ved Indgangen til Isefjorden denne Damper ikke uden Fare for sin Manøvreringsevne komme ind i Holbæk Havn, og Lodsens gav derfor Ordre til at lænse Ballasttankene. Efter at Ballasttankene var lænsede, kunde Skibet fortsætte Rejsen til Holbæk. Det viste sig, at Ballasttankene indeholdt Ferskvand, og Kaptajnen lod da efter endt Udlosning i Holbæk Tankene paany fylde med Ferskvand. Bekostningen herved har Skibet villet paalægge Ladningsmodtagerne under Henviisning til, at Modtagerne ifølge Certepartiet har været pligtige til at betale Lægtringsomkostninger, og efter Skibets Paastand maa Lænsningen af Ballasttankene sidestilles med Lægtring og maa saaledes anses for en Foranstaltning, der har været nødvendig for at bringe Skibet paa sædvanlig Losseplads i Havnen. Da Ladningsmodtagerne skal betale for Lægtringsomkostninger, maa de saaledes efter Skibets Paastand ogsaa betale de Omkostninger, som har været forbundne med at fylde Tankene med Ferskvand. Jeg tillader mig i denne Anledning at forespørge den ærede Forening, om Skibets Paastand efter Foreningens Opfattelse maa anses for at være rigtig og stemmende med Sædvane.

Svar:

I Skrivelse af 23. ds. har Hr. Overretssagføreren forespurgt Dansk Dampskibsrederiforening, hvorvidt Ladningsmodtagerne, som ifølge Certeparti er pligtige at betale Lægtringsomkostninger, ogsaa er pligtige at betale Omkostningerne ved Paafyldning af Ferskvand i et Skibs Ballasttanke, naar disse har maattet lænses, for at Skibet uden Risiko kunde bringes til Losseplads.

Saaledes foranlediget skal man meddele, at der, efter Dansk Dampskibsrederiforeningens Formening, ikke findes nogen Hjemmel for at paalægge Ladningsmodtagerne saadanne Omkostninger.

*Responsum Nr. 21.***Skibet skal ikke tømme Vandtankene.**

Til Brug under en Retssag tillader jeg mig at forespørge den ærede Forening, om Kaplajnen (Rederiet) er pligtig at tømme Skibets Tanke for Ferskvandsbeholdningen, der er nødvendig til Rejsens Fortsættelse, for at spare Befragteren, der efter Certepartiet er pligtig at betale Lægtringen, denne Udgift.

I Anledning af Spørgsmaalet tillader jeg mig at gøre opmærksom paa, at Skibet i det her foreliggende Tilfælde stak mindre dybt end det efter Certepartiets Dybdebestemmelse maatte stikke.

TRÆLASTBEFRAGTNING TIL BELGIEN

Sammenslutningen af belgiske Trælastimportører har indført et nyt Trælastcerteparti til Belgien. The Baltic and White Sea Conference har derefter henvendt sig til Sammenslutningen, dels fordi den ikke har konfereret med de interesserede Redere, der repræsenteres ved Conferencen, og dels fordi Certepartiet indeholder Betingelser, der ikke kan accepteres af Rederne.

Efter Forhandlinger med Sammenslutningen er denne gaaet ind paa at forhandle med Conferencen om Certepartiet og indtil videre kun benytte de hidtil benyttede Certepartier.

Sejladsen paa Kemi.

»Firma Ferd. Philipson & Co. meddeler: Ifølge modtagelsen Meddelelse fra Uno R. Höckerts Eftr. Kemi., ventes Navigationen at kunne aabnes omkring 15/20 Maj.«

Fortsat fra Side 261.

Svar:

I Skrivelse af 7. ds. har Hr. Overretssagføreren forspurgt, hvorvidt en Skibsfører (Rederiet) er pligtig at tømme Skibets Tanke for Ferskvandsbeholdningen, der er nødvendig til Rejsens Fortsættelse, for at spare Befragteren, der efter Certepartiet er pligtig at betale Lægtringen, denne Udgift.

Saaledes foranlediget skal man udtale, at der efter Dansk Dampskibsrederiforenings Formening ikke paa-hviler Skibsføreren (Rederiet) en saadan Pligt.

Responsum Nr. 22.

Konsulatsafgifterne fordeles pro rata.

I Anledning af en Disput, om hvem der skal betale Konsulatsafgifterne for et dansk Skib, som er blevet solgt til andet dansk Rederi, tillader jeg mig at udbede mig den ærede Forenings Responsum.

Det bemærkes, at vedkommende Skib, medens det sejlede for Sælgerens Regning, var i Udlandet, medens det for Køberens Regning overhovedet ikke har været i Udlandet, idet det fire Dage senere solgtes til Udlandet. Skibet afleveredes 17. Maj og videresolgtes 21. Maj til Sverrig. Begge Salg foregik i København. Toldvæsenets Regnskabsperiode er 1. Januar til 30. Juni med Hensyn til denne Sag.

Svar:

I Anledning af Deres Skrivelse af 10. f. M., skal man henvise til et af Foreningen under 16. September 1926 afgivet Responsum, hvorefter de forfaldne Konsulatsafgifter maa fordeles pro rata mellem Sælger og Køber med Datoen for Ejerskiftet som Skæringsdag, hvortil føjes, at den Omstændighed, at Skibet ikke for Køberens Regning har været i Udlandet i det paagældende Halvaar næppe kan gøre nogen Forandring heri, da Konsulatsafgift formentlig maa betragtes som en Skibet paa Ejerskiftets Tidspunkt paahvilende Afgift for det paagældende Halvaar.

Responsum Nr. 23.

Kronometeret medfølger ikke.

Som Kommissionær for dansk Rederi har vi solgt til norsk Rederi en dansk Damper, der skal afleveres i denne Uge. Ved Afleveringen er der opstaaet Disput med Hensyn til, om Kronometeret skal følge med Skibet uden Vederlag. I Købekontrakten er intet anført derom. Sælgerne gaar derfor ud fra, at Kronometeret, som er Rederiets Ejendom, bør forblive Rederiets. Køberne mener derimod, at det er international Coutume, at Kronometeret følger med Skibet, naar intet andet er nævnt derom i Kontrakten.

I Købekontrakten staar følgende:

»Baaden leveres Køberen med alt Tilbehør om Bord eller i Land, Undtagelse af Bunkerkul, Proviant, Garneringstræ til Dækslast og Stores, samt Kaptajns og Mandskabets private Effekter, havarifri, certepartifri, fri for al Gæld og alle Behæftelser, fri for Paalæg fra Klassen. Ombordværende Beholdning af Bunkerkul, som ikke skal overstige 100 Tons, og uaabnet Stores og al Proviant overtages af Køberen til Dagens Priser i København.«

Køber og Sælger er enige om at bøje sig for Rederiforeningens Afgørelse, og vi vilde sætte megen stor Pris paa, om saadan kunde foreligge inden Fredag Middag Kl. 12.

Det tilføjes, at Sælgerne mener overfor os at have pointeret, at Kronometeret ikke fulgte med som Tilbehør til Skibet, og at det særlig skulde have været nævnt i Købekontrakten, hvis det indgik i Købeprisen. Sælgerne

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de 3 første Maanedre af indeværende Aar sammenlignet med samme Periode i 1926 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927	3,979	6,087,998	3,351	5,279,868
1926	3,333	5,058,658	2,665	4,172,325
Forskel . .	646	1,029,340	686	1,107,543

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927	3,595	4,488,009	2,867	4,858,729
1926	3,005	3,813,147	2,535	4,346,014
Forskel . .	590	674,862	332	512,715

ønsker imidlertid ikke det her nævnte laget i Betragtning, men blot at faa Spørgsmaalet afgjort paa Grundlag af, om det er Coutume, naar intet derom er nævnt i Kontrakten, at Kronometeret, naar det tilhører Skibet, følger med vederlagsfrit i Købesummen.

Svar:

I Anledning af det ærede Firmas Skrivelse af 22. ds., hvori De forespørger, hvorvidt det kan anses for international Coutume, at Kronometeret ved Salg af et Skib følger med Skibet, naar intet andet er nævnt derom i Kontrakten, skal man udtale, at dette, efter Dansk Dampskibsrederiforenings Formening, ikke er Coutume, men at den i det konkrete Tilfælde foreliggende Købekontrakt ved sin Ordlyd og ved at specificere, hvad der er undtaget fra at blive leveret med Skibet, uden herunder at nævne Kronometeret, masake hos den paagældende Køber kan have vakt berettiget Forventning om, at Kronometeret skulde følge med.

Responsum Nr. 24.

Skibet berettiget til Godtgørelse.

Til Brug under en Retssag tillader jeg mig herved at bede Dem sende mig Deres Opfattelse af nedennævnte Spørgsmaal:

I et Certeparti hedder det, at et Skib er fragtet til »at indtage et Parti bestaaende af c. 95 Sldr. firskaarne Brædder og eller Planker i Rum og paa Dæk med fornøden Stuage, med hvilken Ladning Kaptajnen uden Ophold har at afsejle imod Betaling af den betingede Fragt af Kr. 48 dansk Mønt pr. indtagen 165 Cubikfod in full, hvoraf Længden dansk, Bredden og Tykkelsen engelsk Maal, fuld Fragt for Dækslast og $\frac{2}{3}$ Fragt for fornøden Stuage af indtil 3 pCt. af 8 Fod og derunder.«

I Følge Connossementet er der paa Lastpladsen leveret Skibet en Last bestaaende af 86,115 Sldr., hele Partiet bestaaende af Stk. paa 6, 7 og 8 Fods Længde. Skibet har protesteret imod denne Last, og jeg beder Dem derfor meddele mig

- 1) om De mener, at Befragterne kan være berettiget til at levere en saadan Last, der kun bestaar af Stumper og Ender,
- 2) om De ikke formener, at Skibet maa have Krav paa Godtgørelse for de Ekstraomkostninger, som Lastning og Losning af en saadan Last maa medføre.

Svar:

I Anledning af Hr. Overretssagføreren Skrivelse af 27. f. M., hvori De forespørger:

- 1) hvorvidt en Befragler, der er indgaaet paa at afskibe en Ladning firskaarne Brædder og Planker til fuld Fragt og $\frac{2}{3}$ Fragt for fornøden Stuage indtil 3 pCt. af 8 Fod og derunder, er berettiget til at levere en fuld Ladning bestaaende af Stykker (Ends) paa 6,7 og 8 Fods Længde, samt
- 2) hvorvidt paagældende Skib har Krav paa Godtgørelse for de ekstra Omkostninger, som Lastning og Losning af en saadan Last maa medføre,

skal man udtale:

ad 1) Befragteren kan ikke efter det oplyste anses for berettiget til at levere en hel Ladning bestaaende af Stykker fra 6 til 8 Fods Længde,

ad 2) Skibet maa anses for berettiget til Godtgørelse for det Beløb, hvormed Udgiften til Lastning og Losning af den paagældende Ladning overstiger, hvad der normalt betales for Lastning og Losning af en tilsvarende Ladning Brædder og Planker.

ØSTERSØHAVNENES UDVIKLING

Paa Foranledning af Svenska Hamnförbundet har Docent ved Stockholms Handelshøjskole, Friherre *Sten De Geer* samt 1. Aktuarie i Kommerskollegium *Helmer Eneborg* udgivet en geografisk-statistisk Undersøgelse af Østersøhavnenes Udvikling fra 1912 til 1924. Til Østersøomraadet medregnes de danske Sunde og Kattegat samt i visse Henseender Hamborgs Havn som Følge af, at den gennem Kielerkanalen staar i Forbindelse med Østersøen, og Udviklingen af dens Trafik maa lages i Betragtning ved Bedømmelsen af de tyske Østersøhavnes Stilling.

Materialet til Undersøgelsen er delvis tilvejebragt ved Udsendelse af Spørgeskemaer til de forskellige Havne, og Udarbejdelsen er sket paa Grundlag af de indkomne Besvarelser i Forbindelse med det tilgængelige trykte Materiale. Det har vist sig, at Spørgeskemaernes Oplysninger har været saa uensartede, at en sammenlignende Bedømmelse af de forskellige Landes Kapacitet derved er blevet besværliggjort.

Der har været en betydelig Fremgang for de danske Havne, særlig Aalborg, medens af de svenske Havne navnlig Göteborg viser Fremgang paa Grund af den derværende igangsatte Oceantrafik. Endvidere viser de svenske Sundhavne Fremgang. Forøvrigt er Stillingen i Sverige nærmest status quo. Fremgang konstateres ogsaa for de sydlige finske Havne. Særlig Leningrad, men ogsaa Havnene i de tidligere rus-

siske Østersøprovinser viser stærk Tilbagegang som Følge af Forholdene i disse Lande. Tilbagegang noteres ogsaa for de tyske Havne, hvilket delvis forklares ved de særlige Forhold, der har raadet i Tyskland, men desuden ved Hamborgs stærke Fremgang, der tyder paa, at denne Havn i stadig højere Grad forsyner sit Bagland til Skade for de tyske Østersøhavne. Af de sydlige Østersøhavne viser kun Danzig Fremgang som Følge af, at denne Havn efter Krigen i højere Grad end før benyttes af Polen.

Øresund har foreløbig bibeholdt sin Karakter af et vigtigt Adgangsfarvand til Østersøen, til Trods for Sundets begrænsede Dybde. Endnu har Traffikkens Omfang ikke nødvendiggjort regelmæssig Fart til Østersøen af Oceandampere af de største Typer, og kun faa af Østersøhavnene kan i Øjeblikket have de største Skibstyper ved Kaj. Udviklingen vil dog imidlertid snart gøre dette nødvendigt, hvorfor Spørgsmaalet om Flinterendens og Drogdens Uddybning nu er aktuelt. Det vil være meningsløst at uddybe de to Render, medmindre det sker til fuld Dybde, da ingen af dem ellers med Held vil kunne konkurrere med Store Bælt og Kieler-Kanalen. Fra dansk Side har man paabegyndt Uddybningen af Drogden, hvilket vil komme til at gavne København paa Malmøs Bekostning.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 19. April 1927.

Som Følge af Helligdagene blev Forretningernes Antal i Ugens Løb stærkt begrænset. Allerede i Dagene umiddelbart op til Paasken hvilede der en begyndende Søndagsfred over de fleste Markeder, medens dog enkelte Markeder udviste en ret livlig Aktivitet, idet Befragterne tilsyneladende gerne vilde have saa meget som muligt fra Haanden inden Helligdagene. Dette gjaldt navnlig de Wales-Kulbefragtere og for en Del Montreal- og Argentinakøbmændene. Disse regnede maaske ogsaa med en naturlig Stramning af Markedet, naar — nu da Hverdagene atter er i Over-tal — det forsømte skal indhentes, og forhaabentlig til stigende Rater.

Desværre forløb Ugen ikke uden Mislyde. Oplæg-gernes Antal forøgedes med ikke mindre end 4 Dampere paa tilsammen 8400 Tons d.w., idet der den 13. ds. var oplagt ialt 21 danske Dampere med en samlet Dødvægt-Tonnage af 33,300 Tons. At det drejer sig om de forholdsvis mindre Baade, der hovedsagelig er henvist til Nord- og Østersøfarten, er det næsten overflødig at tilføje. Omend Forøgelsen sikkert kun er forbigaaende og maaske helt eller delvis er udlignet, naar disse Linier trykkes, kommer den alligevel som et sørgeligt a'propos til vort sidst udtalte Ønske om en omfattende Ophugning af den ældste og ældre Tonnage. Desværre kan vi kun se et virksomt Middel hertil, nemlig en betydelig Stigning i Staalpriserne, thi det er saare forstaaeligt, at Ejerne af gammel Tonnage krymper sig ved at sælge denne til Ophugning til de i Øjeblikket og de sidste Aar opnaelige Priser, der er yderst minimale. Samtidig erfares, at Bygningen af nye Skibe er i stærk Stigning. Ved Udgangen af Januar Kvartal var der saaledes ikke mindre end 1,216,932 Tons Tonnage under Bygning ved britiske Værfter mod 760,084 Tons ved Udgangen af December. En følelig Stigning i Staalpriserne vilde slaa 2 Fluere med et Smæk: bevirke en Reduktion af Nybygningerne og en Stigning i Priserne paa »scrap-iron« og i Forbindelse hermed sandsynligvis en forøget Efterspørgsel og Omsætning af gammel Tonnage til Ophugning.

TRÆLASTMARKEDET

Hverken værre eller bedre, maa nærmest blive Karakteristiken af dette Marked, naar ses hen til de betalte Rater, hvorimod Aktiviteten var mindre end sidst, men her, hvor der endnu er Tale om Befragtning paa længere Sigt, spiller naturligt nok Paasken ind.

Beretningerne om den forventede tidligere Genaabning af Afskibningspladserne nord for Linien Stockholm/Reval har tilsyneladende været noget forhastede. Rederne maa i al Fald regne med Drivisen. Saaledes rapporteres fra Örnsköldsvik, at dette Distrikt i længere Tid har været blokeret af Drivis, og Afskibningen af D.B.B. og Props kan nu tidligst forventes genoptaget omkring den 1. Maj. Lignende Bulletiner kan antagelig forventes fra andre Pladser, ogsaa fra den finske Side, eftersom Vinden blæser, bogstaveligt talt. Allerede i Begyndelsen af d. M. fraraadede Kotkamæglerne at sende Dampere til dette Distrikt, med mindre Lastning fra Kaj, forinden den 25. ds.

Mangen Reder kender af egen og kostbar Erfaring til meningsløse og langvarige Ophold i visse engelske Havne saasom Hull, West Hartlepool og London, navnlig under Højsæsonen og mod Slutningen af denne. Det maa derfor bifaldes, at Humbermæglerne fornylig paa et Møde i Hull bl. a. vedtog en Henstilling til Jernbane- og Havnemyndighederne om straks at træffe omfattende Foranstaltninger til at fremme Losningen af Trælast i Hull; i første Række ved Anskaffelse af mere Jernbanemateriel samt ved Udvidelse af Lagerpladserne.

Fra Sverige meldes om en truende Lockout i Savværksindustrien, ogsaa omfattende Træmassefabrikationen. Om det kommer til en Arbejdsstandsning, er vel tvivlsomt, og, at en saadan Lockout — saalænge den ikke omfatter Stevedorearbejderne — vil faa den uheldige Indflydelse paa Eksporten (og dermed ogsaa paa Raterne), som svenske Trælasteksportører allerede antyder, er vel et andet Spørgsmaal. De Kvanta skaaren Trælast, der skal afskibes pr. f.o.w. og senere, er nemlig for Størstedelen forlængst tilvirket, og Lockouten skulde saaledes, dersom den ikke udvides

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG I FEBRUAR

Antallet af de til Danzig i Februar Maaned indgaade Skibe var 457 med 271,856 N. R. T. mod 452 Skibe med 299,805 N. R. T. i Januar.

For udgaende Skibes Vedkommende var Antallet 423 med 246,637 N. R. T. mod 476 Skibe med 320,943 i Januar.

Af de i Februar indgaade Skibe indgik 274 Skibe med 158,295 N. R. T. i Ballast, medens 39 Skibe med 9,915 udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Februar Maaned 1926 skal anføres, at Antallet af da ingaaede Skibe var 305 med 187,847 N. R. T. og af da udgaade 297 med 184,428 N. R. T.

Havnens samlede Varetrafik androg i Februar 534,547 Tons mod 514,804 Tons i Januar, hvoraf 460,015 Tons falder paa Udførslen — Januar 484,186 Tons — og 74,532 Tons paa Indførslen — Januar 30,618 Tons. Af udførte Varer skal nævnes Kul ca. 244,000 Tons, Træ ca. 111,000 Tons, Sukker ca. 21,000 Tons, Melasse ca. 15,000 Tons, Korn ca. 4,000 Tons, endvidere Kød, Salt, Cement, Jern — til Japan — Kløverfrø etc. Af de indførte Varer skal nævnes Gødningsstoffer ca. 23,000 Tons, Erts ca. 11,000 Tons,

Sild ca. 8,000 Tons, gammelt Metal ca. 8,000 Tons.

Den danske Tonnage staar med 51 Skibe med 44,283 N. R. T. som Nr. 3 efter Tyskland med 154 Skibe med 76,685 N. R. T. som Nr. 1 og Sverige med 136 Skibe med 70,263 N. R. T. som Nr. 2.

Den indgaade Tonnage fordelt efter Flag, viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Amerika	2	6,528
Danzig	19	6,668
Danmark	51	44,283
Tyskland	154	76,685
England	17	18,490
Estland	3	2,713
Finland	4	5,929
Frankrig	4	3,998
Holland	13	3,870
Letland	6	6,826
Norge	20	14,542
Østrig	1	260
Polen	27	10,801
Sverige	136	70,263

Passagertrafikken var forholdsvis stor i Februar. De udgaende Passagerer er næsten alle Udvandrere, dels direkte med den danske Baltic America Line, 358 Passagerer, dels over København, London og Hull med andre Linier.

(Fragtmarkedet fortsat.)

eller bliver særlig langvarig, antagelig ikke faa nogen Indflydelse. Samtidig meldes fra Norge, at der er opnaaet Enighed indenfor Papirindustrien, saaledes at Arbejdsstandsning derved undgaaes, og forhaabentlig gaar det ogsaa saadan i Sverige.

Af Afslutninger anføres:

440 stds. DBB 2 Skellefteå/Hull, 48/-, 650 stds. DBB Kaskö/Tyne 50/-, 425 stds. DBB Piteå/Tyne 52/6d., 3 + 350 stds. DBB til Irvine, 3 consecutive Rejser at paabegynde 15/7, henholdsvis fra Umeå, Reval og Gefle sluttedes til henholdsvis 51/3d., 50/- og 52/6d., 600 stds. DBB Raumo/Antwerpen 40/-, 600 stds. DBB Räfsö/Antwerpen 40/6d., og per prompt sluttedes bl.a.: 320 stds. DB Reval/Leith 38/-, 700 stds. DBB Danzig/Manchester, 45/-, 400 stds. DBB Danzig/Hull 36/-, 650 DBB Danzig/London 36/-.

Fra Hvidehavet sluttedes atter til 61/- Basis (1000 stds.).

KUL, COKES etc.

Markedet til Skandinavien og Østersøen er uforandret daarligt, hvilket den førnævnte Stigning i Oplægningen samt følgende Afslutninger tydeligt godtgør:

Fra Tyne Range: 1900 Tons Nakskov 5/9d., 1100 Tons Bandholm 5/10½d., 1500 Tons Korsør 5/6d., 2000 Tons Middelfart 5/6d., 1700 Tons Mariager 5/6d., 1700 Tons Königsberg 5/3d., 3300 Tons Odermünde 5/1½d.

MIDDELHAVET etc.

Dette Marked derimod var fortsat en god Aftager af Tonnage for Kul, hvoraf bl. a. sluttedes:

3200 Tons Wales/Barcelona 13/6d., 4500 Tons Tyne/Vest Italien 10/6d., 1550 Tons Tyne/Catania 11/9d., 1550 Tons Cokes, Tyne/Barcelona 16/9d., 3200 Tons Glasgow/G. S. S. L. 10/6d., 4500 Tons Forthet/G. S. S. L. 10/-, 7300 Tons Glasgow/G. S. S. L. 9/3d., 5300 Tons Methil/Port Said 13/-.

Sortehavet byder vedblivende ingen Beskæftigelse, hvorimod der sluttedes en Del fra Donau og desværre til yderlig reducerede Rater, saaledes bl. a.: 4500 Tonner 19/6d. 4 danske Havne mod sidst 3200 Tonner 20/- til 3 danske Havne.

Salt fra Middelhavet noteres pr. prompt til 12 n. Kr. til 2 Pladser nordligst Vardø.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA

Montreal blev officielt erklæret for aaben Søndag den 10/4, og der fandt en stor Del Afslutninger Sted, bl. a.:

5000 Tons, Antwerpen/Rotterdam, 16 cents, 28/5 Annull., 1 cent ekstra dersom Bremen eller Hamburg, 7000 Tons, Middelhavet, 20 cents Basis 1 Havn, 25/5 Annull., og saa stor Baad som 9000 Tonner fik 16 cents pr. 1ste Halvdel Maj til Rotterdam direkte. Efterspørgslen er tiltagende, men Rederne fornuftigvis tilbageholdende, idet disse Rater bør kunne komme yderligere op.

Fra Gulfen opnaaede 7000 Tonner atter 3/9d. Bordeaux/Hamburg, 25/4 Annull., og fra Cuba sluttedes bl. a. 7500 Tonner U.K./Cont. 21/6d. 2 Havne, 10/5d. Annull., og 6400 Tonner en Havn U.K./Cont. 21/- 15/5 Annull.

SYD-AMERIKA

Som ventet livede La Plata atter op, og var i Aktivitet lige til Børsen i London lukkede i Torsdags. Raterne blev opretholdt og i enkelte Tilfælde forbedrede, omend kun med pennies.

Der sluttedes bl. a.:

4300 Tons Rosario/U.K. Bordeaux/Hamburg 28/-, 10/5 Annull. 5700 Tons Buenos Aires/Middelhavet, 27/-, Basis 1 Havn, 28/5 Annull.

Kul sluttedes til samme lave Rater som sidst, bl. a.: 4300 Tons Forthet/Buenos Aires 13/-, 6000 Tons Wales/lower Plate, primo Maj, 13/-.

Alene af Hvede er der for Tiden ca. 770,000 Tons mere til Raadighed for Eksporten end sidste Aar ved denne Tid. Som ventet bør derfor La Plata endnu i lange Tider kunne være Hovedaftager af Tonnage.

ØSTEN

Samtidig med at Australien gav forøget Beskæftigelse, maatte Rederne slaa yderligere af paa Fordringerne. Flere ca. 6000 Tons Dampere sluttedes fra Sydaustralien pr. Maj til saa lav en Rate som 38/9d., hvilket indtil for kort Tid siden var Dagsraten fra Vestaustralien. Herfra betaltes endnu 37/6d. for ca. 6000 Tonner.

Kul fra Delagoa Bay til Bombay betalte 16/- for 5000 Tonner, 10/6 Annull.

TIME CHARTER

Der er intet særligt at berette fra dette Marked.

ENGLANDS FINANSER

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN.

Stemningen i City har i den senere Tid været ganske alvorlig som Følge af den truende Stemning i Kina og Albanien og fordi man nærer en hel Del Uro for det kommende Budget. Der tales saa meget om Krig og de udenrigspolitiske Spørgsmaal influerer ogsaa en hel Del paa de fremmede Obligationer, men det hele betyder kun saa lidt overfor den næsten enstemmige Fredsvilje, som nu kommer til Orde i den engelske Presse. Man faar et levende Indtryk af, at England ikke vil ind i nye Krigsæventyr, alene vel af den Grund, at det slet ikke har Penge dertil.

Fredsviljen har for nylig givet sig Udtryk i Arbejderpartiets ganske upraktiske Afvæbningsforslag, og Mr. Baldwin og Kabinetets Majoritet gør sig alle mulige Anstrængelser for at gennemføre en international Nedsættelse af Rustningerne, dels ved Folkeforbundets og dels ved U.S.A.s Hjælp.

Grunden til at denne Stemning nu gør sig saa stærkt gældende, maa søges i de engelske Finansers sørgelige Tilstand, den langvarige Depression indenfor Næringslivet og Arbejdsløsheden, som vedvarende er meget stor. Næringslivet kommer lidt efter lidt til Kræfter igen ovenpaa den lange Strike, men saavel Arbejderne som Kapitalisterne kan stadigvæk mærke dens Virkninger endnu. Gennem de syv Maanedes kostede Arbejdskampen Arbejderne alt, hvad de havde samlet plus 60 Mill. Pund, som de tabte i Løn. Grubejerne har sandsynligvis tabt 40 à 50 Millioner og Jærn- og Staalindustrien er blevet ramt meget haardt. Trafikindskrænkningen paa de britiske Jærnbaner er opgjort til 20 Mill. Pund. Alle Fabrikker indenfor alle Brancher led i de syv Maanedes af Kulmangel og maatte købe Kullene til de højeste Priser. Den tidligere Handelsminister Walter Runciman, som forstaar sig paa Forretning og Statistik, mener at det samlede Tab ved Striken har været saa stort, at man har kunnet købe Gruberne to Gange for det samme Beløb.

Dels paa Grund af Striketabene og dels fordi Churchill helt har glemt at opfylde sine Spareløfter, vil dette Aars Budget, der gaar pr. 31. Marts, vise et stort Underskud. Der er endnu ingen som kan sige, hvor stort Underskuddet er, men de sidste Tal tyder paa, at det vil blive paa 30 Mill. Pund eller mere. Hvis det bliver paa 30 Mill. vil det sige det samme som, at det nu eksisterende Amortisationsfond paa 60 Mill. bliver halveret og Statsgælden kommer kun til at gaa ned med 30 Mill. Pund. Colwyerrapporten om Statsgæld og Beskatning har for nylig tilraadet at forøge Amortiseringsfonden for at forbedre den almindelige Kreditstilling og muliggøre Krigsgældens Konvertering til Laan med lavere Rente. Alle er enige om, at dette er en sund Politik, hvis den blot kunde gennemføres ved Hjælp af Besparinger. Men et Forslag om at forøge Gældsamortiseringen ved nye Skatter vilde fremkalde voldsomme Protester fra de britiske Handels- og Industrimænd, som nu erklærer, at den nuværende Skattebyrde er altfor stor og er den største Hindring for at faa Forretningslivet i Gang igen.

Under disse Omstændigheder har et Par Debatter

Bolshevikfrygt

Sovjetdampskibet »Argus« paa 12,343 tons Br. Reg. ønskede nylig at anløbe Lissabon og forespurgte i den Anledning Skibets Agent telegrafisk, om der var noget i Vejen herfor. Det portugisiske Marineministerium afgav paa Forespørgsel følgende Svar: »Ethvert sovjetrussisk Skib kan kun anløbe Lissabon af Nødgrund, for at bunkre, indtage Vand eller Proviant, som er absolut nødvendig for Rejsens Fortsættelse. Skibet vil blive isoleret fra all Samkvem med Land og stillet under Opsigt, ligesom Opholdet maa være af kortest mulig Varighed.«

i Overhuset om Statsgælden vakt en hel Del Opmærksomhed. De indlededes af Earl Beauchamp, de Liberale Leder i Overhuset, med følgende lille Tale:

»Nødvendigheden af streng Sparsommelighed i Statsudgifterne og Lettelser i Beskatningerne for at ophjælpe Næringslivet er nu mere nødvendige end nogensinde før og dette Kammer maa derfor beklage, at de Løfter om Indskrænkninger, som Regeringen stillede i Udsigt, ikke er blevet opfyldte og Overhuset beklager, at Flotheden med Rustningerne og de store Bekostninger i Administrationen ikke er ophørte, men tværtimod tager til.«

For at mildne Angrebet paa Regeringen fremlagdes et Ændringsforslag, der var forfattet af Earl of Middleton. Dette Forslag henstillede til Ministrene, »at de holdt fast ved deres gamle Forsæt om at nedsætte alle stats- og kommunale Udgifter.« Dette Ændringsforslag accepteredes af Regeringen og blev vedtaget i Overhuset. Men Tonen under den to Dage lange Debat var skarp overfor Ministeriet, og det gik særligt ud over Churchill og hans Finansadministration.

Den liberale Kritik angreb hele Skalaen af Udgiftsposter. Lord Oxford forlangte en Reduktion i Flaadebyggeriet og vilde have flere Administrationskontorer nedlagt. Flere Lorder fra Arbejderpartiet deltog i Debatten og en af dem talte mod enhver Nedsættelse af Civiludgifterne og to af dem talte mod Reduktion af Flaade- og Hærbudgettet.

De konservative Lorder krævede alle Nedsækning af de civile Budgetter, men betvivlede, at det vilde være forsvarligt, under den nuværende Verdenssituation, at nedskære Hær og Flaade. Flere fremragende Handelsmænd — deriblandt Skibsreder Lord Inchcape og Kulmagnaten Lord Joicey tilraadede paa det mest energiske store Indskrænkninger i Forvaltningen og Lorderne applauderede livligt, da Lord Inchcape talte om »the Circumlocution Offices«.

Blandt Englændere raader en almindelig og voksende Modvilje imod Statssocialismen, en Modvilje, som er væsensforskellig fra den Afsky for Kommunismen, som Rusland har bibragt os. Kommunismen er Trosbekendelsen hos en lille Skare af Arbejdere, eller vel snarere Dagdrivere, medens Socialismen er Arbejderpartiets Troslære. Men den store Masse af det britiske Arbejderparti bestaar af Fagforeningsmænd, som lytter velvilligt til Anklagerne mod Kapitalismen, men som ikke har nogen særlig Forkærlighed for Staten og det Officielle. Mac Donald og Snowden og de andre af Partiets Ledere er meget moderate og gør deres Bedste for at hindre alle Excesser fra Tilhængerne paa den venstre Fløj. De vil endog nu gaa i Samarbejde med de Liberale, fordi den nuværende Regering er ved at tabe Terræn og har alle Chancer for at komme i Mindretal ved de næste Valg til Underhuset.

Det Budget, som Churchill nu forelægger, vil maaske mere end noget andet, svække Baldwin og hans Folk. Det viser med al ønskelig Tydelighed, at ingen Valgløfter er blevet holdt.

»Argus« anløb ikke Lissabon, da dets Mission hverken var at losse eller laste.

OPLÆGNINGERNE

Sidste Uge bragte en betydelig Nedgang i den opslagte Dampskibstonnage, der den 19. ds. androg 16 Dampere med en samlet Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 15.489 og 24.172 Tons mod en Uge tidligere 21 Dampere og 21.222 og 33.282 Tons.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

HOBRO

P. F. CLEEMANN · AABENRAA
 (ETABLERET 1879) DANMARK
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
 Kontor: »Vikinghus« **REDERI** Telegr.-Adr.: »Cleemann«
Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering
 Telefoner: Mæglerkontor 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182
 M.S. »Frederik Fischer« 220 T. d. w. ell. 75 Stds.
 Agent for: *Det Forenede Dampskibs-Selskab, København*
De private Assurandører, København · Lloyds, London

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

AALBORG

HOLBÆK

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
 Telefon.. 2256 Statstelefon 40
 Telegr.-Adr.: »SØBORG«

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

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

WILH. CHR. BECH
 (INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS
 FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
 Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
 Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
 Agent for: *Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.*

HORSENS

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
 Telefon 2075 & 2200 Statstelefon 2
 Telegram-Adresse: »UTZON«

HANS OLESENS EFTF.
 (NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS
 Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
 Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

KALLUNDBORG

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
 British Vice-Consulate for Lolland-Falster
 Landmandsbankens Bandholm Agentur
 Telefoner 11 & 41
 Telegram-Adresse: »HOVMAND«

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

ESBJERG

KOLDING

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg
 BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
 TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822

TELEFON NR. 166 Telegr.-Adr.: NECKELMANN
CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING
 BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER SWORN SHIPBROKER

FREDERIKSHAVN

KORSØR

N I C. P E D E R S E N
 HARALD CHRISTENSENS EFTERF.
SKIBSMÆGLER
FREDERIKSHAVN
 Telegr.-Adr.: »Harkristensen« Statstelefon 14 · Jydsk Telefon 10

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

ISMELDINGER PR. 20. APRIL 1927

Sverige

Rödkallen, Luleå og Gåsören lukket.
Västra Kvarken svær Drivis, kun for kraftige Dampere.
Angermanälven Fastis, Rende.
AlnösunDET Fastis, Rende.
Hudiksvall Fastis, kun for kraftige Dampere.

Finland

Björkö Sund svær Fastis, lukket.
Werkkomatala og Søen W for Björkö Pakis, lukket.
Wiborg, Trångsund og Rödhäll svær Fastis, lukket.
Kotka Havn og Skærgaard svær Fastis, kun med Isbryderhjul.
Søen ved Rankö og Luppi Pakis, lukket.
Hogland, mod E Pakis, lukket, mod S isfrit, mod W lukket.

Helsingfors S-Havn uhindrende Sjapis.
Porkala uhindrende Drivis.
BarösunDSfjärden Drivis, lukket for Sejlskibe.
Hangö W-Fjord Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
Gullkronafjärd sydl. Del uhindrende Drivis.
Raumo Skærgaard Fastis, Rende.
Wasklot og nordligere Stationer ikke meldt.

Rusland

Fra Leningrad til Seskær Fastis, derfra til Kurgalo-Hogland Drivis.
Langs Nord-Kysten til Rönnskær stedvis spredt Drivis.

Letland

Isfrit

POSITIONSLISTE PR. 19. APRIL 1927

• MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING •

A

s.s. *A. P. Bernsøff*, Jacobsen, i Dok i Frederikshavn siden 4.4.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Danzig 10.4.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Sønderborg 14.4.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. San Juan 14.4.
s.s. *Alexandra*, ank. København 23.3.
s.s. *Algarve*, Sundvig, i Dok i Helsingør siden 13.4.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Rotterdam 16.4.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg Buenos Aires 14.4. til Skandinavien.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. San Nicolas 13.4.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Randers 10.4.
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. San Pedro 8.3.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Seaham Harbour 4.4. til Genua.
s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Galveston 1.4.
s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. Ivgitut 9.4. til Kbhvn.

B

s.s. *Beira*, Kjær, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Ny-købing F. Ruten.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Rute.
s.s. *Birgit*, Bang, pass. Gibraltar 13.4. til Gravosa.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Bathurst 9.4.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Danzig 18.4.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Blyth 10.4.
s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Galveston 16.4.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. St Johns 8.4.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Danzig 13.4.
s.s. *Botnia*, Holberg, i Kbhvn.-Leith-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Isafjord 13.4.
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Barry 5.4. til La Plata.
s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, ank. Haidar Pacha 10.4.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Sevilla 13.4.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 13.4.
s.s. *Broholm*, Kolster, afg. Kbhvn. 19.4. til Manchester.

SKIBS-

PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 43.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schoue. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Sfax 16.4. til Aberdeen.
s.s. *Borglum*, Lund, ank. Havana 6.4.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenck, ank. Gøteborg 9.4.
s.s. *Charkow*, Lund, ank. Kbhvn. 13.4.
s.s. *Christiansborg*, Hansen, pass. Buenos Aires 16.4.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, i Kbhvn.-Randers-Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Bordeaux 7.4.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Willemstad 18.4. til Cartagena (Columbia).
s.s. *Cyril*, Duhn, ank. Vestafrika 5.4.

D

s.s. *Dagmar*, (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, afg. Barry 14.4. til Vestafrika.
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Danzig 10.4.
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Danzig 19.4.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Swansea 5.4. til Montreal.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Poti 9.4.
s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Dronning Maud*, Posselt, i Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Lissabon 18.4. til Kbhvn.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Algier 19.4. til Tunis.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, ank. Cagliari 17.4.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Hansen, ank. Danzig 15.4.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Blyth 15.4.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, pass. Quessant 16.4. til Oran.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Bilbao 14.4.
s.s. *Expres*, Falk, i Kbhvn.-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rute fart Kbhvn. og sydfynske m. fl. Pladser.
s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Braila 14.4. til Danmark.
s.s. *Feddy*, ank. Königsberg 18.4.
s.s. *Ficaria*, Hansen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Rute fart Kbhvn.-sønderj. Pladser.
m.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Savannah 1.4. til Esbjerg.

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

“PACIFIC”

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AKTIESELSKABET

NØRESUNDBY SKIBSHANDEL

Maskin- og Dæksrequisitter.

Eneste Skibsprovianteringshandler paa Pladsen.

NIELS KONGSBAK · TELEFON: 3760

DANSKE SRIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

*Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning*

NØRRESUNDBY

N. C. BACHEDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILDTelgram-Adr.: "Holmøll"
Amaliegade 36**CHR. CLEMMENSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

A. N. PETERSENA/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB
Telf. 1243-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfranske
LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

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

C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 980 · 1663

TELEGR.ADR.: »HOPPE«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Edsvoren Skibsmægler*Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker

NAKSKOV

Casper Andréa's Eftflg.

ved

Halfdan Rasmussen

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7
Telefon Nr. 108 & 618**CARL HASSAGER & C^o**

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Telefoner 91 & 92

Telegr. Adr. "Hassager"

NYBORG

THOMAS WANG

EDSV. SKIBSMÆGLER

NYBORG

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

SVENDBORG

Telefoner: Mæglerkontoret (Befragteren) 25 og Stet 2. Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Kros 282.
Varemægleren: 189. A. Thejll (privat) 1020. Telegram-Adr.: »Hude«, Svendborg.
Codes: Watkin's & Appendix, Scott's 10th Ed., Bentley's new Ed., Wiegors Bittis Code.**E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORG**

Etableret 1832

A. THEJLL

Etableret 1852

EDSVOREN SKIBSMÆGLERE, DAMPSKIBSAGENTER OG SKIBSREDERE
BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FORSIKRINGSAGENTER

Køb og Salg af Sejlskibe og Dampere etc. · Spedition · Bunkerkul Forsyning.

LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAR-AGENTER

Agent for: Det forenede Dampskibsselskab, København. Det østasiatiske Kompagni, København.
Walford (London) Ltd. Fjerde Beforsikringselskab, København. Dampskibsselsk. »Årø«, Årskøbing.

NYKØBING F.

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

Nykøbing F.

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshamn · Kotka · Lovisa · Bo-gå · Helsingfors
Sörnäs · Ekenäs · Hangö · Abo · Nystad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaaskö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby
& Yxpila · Brahestad · Uleåborg & Hankkudus · Kemi · Torneå

s.s. *Flynderborg*, Nielsen, ank. Sunderland 13.4.
s.s. *Fredensborg*, Sonnichsen, pass. Skagen 9.4.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, afg. Philadelphia 4.4. til Helsingør.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, henligger i Kbhvn.
s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Methil 16.4.
s.s. *Frigga*, Sørensen, i Dok i Helsingør siden 24.3.
s.s. *Frode*, Petersen, ank. Swansea 13.4.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Port Talbot 13.4. til Montreal.
s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Rufisque 14.4.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Aarhus 18.4. til Beckton.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Kbhvn. 14.4.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Santander 16.4.
s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Danzig 16.4.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Hamburg 10.4.
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, pass. Kbhvn. 18.4. til Manchester.
s.s. *Harald*, Christensen, afg. Philippeville 17.4. til Huelva.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 13.4.
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Swansea 14.4. til Kbhvn.
s.s. *Hermød*, Rasmussen, afg. Reykjavik 17.4.
s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Marseille 19.4. til Genua.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Swansea 14.4. til Kbhvn.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, i Dok siden 19.4.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Penang 15.4.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Dunston 8.4. til St. Vincent.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Vestafrika 6.4. til Harburg-Elbe.
s.s. *Island*, Lydersen, i Kbhvn.-Leith-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Sarpsborg 14.4. til Boston.

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, afg. Cuba 12.4. til Boston.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Havana 16.4.
s.s. *Jolantha*, Ankersø, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Antwerpen 13.4.
s.s. *Josey*, Petersen, ank. Boston 16.4.
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Galveston 11.4.
m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Hook of Holland 18.4.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Algier 16.4.
s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Antwerpen 17.4. til Carcubion.
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Aalborg 17.4.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. New York 8.4. til Kbhvn.
s.s. *Kina*, Bronér, afg. Durban 11.4.
s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Kbhvn. 17.4.
s.s. *Knud*, Nielsen, ank. Sfax 15.4.
s.s. *Knud Villemoes*, Thomsen, afg. Esbjerg 18.4. til Jarrow on Tyne.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Dok i Kbhvn. siden 16.4.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Martinsen, pass. Cape Roque 9.4.

L

s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Guantanamo 18.4.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Ziguinchar 7.4.
s.s. *Limfjorden*, Bager, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lise*, afg. Danzig 16.4.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Warkworth 15.4.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Santos 19.4. til Rio de Janeiro.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Kbhvn. 17.4.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. New York 14.4. til Nuevitas.
s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Aalborg 18.4.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Savannah 16.4. til Liverpool.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Barcelona 17.4.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Antwerpen 16.4.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rotterdam 6.4. til Buenos Aires.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Volo 14.4.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Leixoes 14.4. til Esbjerg.
s.s. *Møen*, i Dok i Helsingør siden 14.4.

N

s.s. *Natal*, Madsen, afg. Las Palmas 13.4.
s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Bahia Blanca 5.4. til Kbhvn.
s.s. *Nidaros*, Snedker, i Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Baltimore 30.3.

O

m.s. *Odense*, Bloch, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Grangemouth 8.4. til Savona.
s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard i Kbhvn.-Nakskov og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Lissabon 18.4. til Kbhvn.
s.s. *Orion*, Olsen, ank. Tarafa 13.4.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Halifax 18.4. til New York.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Bergen 18.4.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Albany 8.4.
m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Las Palmas 12.4.
s.s. *Phœnix*, i Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Hull 16.4.
s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Grangemouth 16.4.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Geraldton 10.4.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, Nissen, ank. Rotterdam.
s.s. *Romø*, Olesen, afg. Drammen 16.4. til Themsen.
s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Aalesund 16.4.
s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Thisted 17.4.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Cape Race 12.4. til Nyborg.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus 17.4.
s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Havre 17.4.

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.
DANZIG (FILIAL I GDYNIA)**

SKIBSMÆGLERE

Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering af Bunkerkul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

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

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

CARDIFF, The Exchange	} »Lamberte	Telegr.-Adr.:
Newport, Mon., 131, Dock Street		
Port Talbot, Exchange Buildings		
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} »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		
HULL, Prudential Buildings	} »Lambrose	GRIMSBY, 9, Claethorpe Road
Immingham, Dock Offices		
		Grimsby

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

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 METHIL Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

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.

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York House 57, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,

Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 5 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.

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 16.4.
 s.s. *Silkeborg*, Wendt, ank. Danzig 16.4.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Skutskär 16.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Tyne 11.4.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Oran 13.4.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Horsens 17.4.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Methil Roads 18.4.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Bilbao 17.4.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Bissao 12.4.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 15.4.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Bougie 18.4.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Philadelphia 15.4.
 s.s. *Svanholm*, Christensen, ank. Manchester 17.4.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Kirkcaldy 15.4.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Sovik 16.4.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Alexandria 16.4.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, ank. Kbhvn. 15.1.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, i Dok i Frederikshavn siden 5.4.
 m.s. *Tacoma*, afg. Yokohama 10.4.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Galveston 16.4.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Riga 15.4.
 s.s. *Tjaldur*, Zum Vohrde, Leilt-Thorshavn-Reykjavik-Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 14.4. til Tanger.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Perth 6.4.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Ankersen, ank. Antwerpen 16.4.

s.s. *Tyr*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Manchester 14.4.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Havre 16.4. til Bordeaux.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 12.4.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. New Orleans 25.3.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Cardiff 16.4.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Lemvig 15.4.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. St. John N. B. 18.4.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Kalundborg 17.4. til Danzig.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Cardiff 13.4.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Aarhus 16.4.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby-Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, ank. Callao 17.4.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Botfeldt, afg. New Orleans 14.4. til Skandinavien.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 17.4.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Hamburg 18.4.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Bastholm, Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Progreso 11.4.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Hook of Holland 14.4.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20. April 1927.

London	18,20	Madrid	66,30
New York	375,50	Amsterdam	150,30
Berlin	88,90	Stockholm	100,50
Paris	14,85	Oslo	97,40
Antwerpen	52,35*)	Helsingfors	9,47
Zürich	72,35	Prag	11,14
Rom	19,20	Wien	53,00

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

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 Tili, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Bøe Code.

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejlsktsrederiers Protection Club

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

**WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.**SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

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

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

En » » » » » 511 » » » » » 20.000 »

En » » » » » 550 » » » » » 14.000 »

En » » » » » 480 » » » » » 8.000 »

En » » » » » 420 » » » » » 4.500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.: WILTON, ROTTERDAM TELEFON-NR.:

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

Agent for Danmark:

R. A. ROBBERT, Amallegade 33, 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: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amallegade 29 B

København

Telf. Central 1504

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

*Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter*

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**ESBJERG TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

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

AKTIESELSKABET
**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
 SKIBSVÆRFT**

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsproviatering · Lager af alle Skibsfornødenheder
(Schiffshandler) (Ship Chandler)

AMALIEGADE 43

KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telgr.-Adr. »GINGE«

DEN
**KJØBENHAVNSKE
 SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSKHANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST**W. E. CALVERT**

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

MORTENJENSEN & KELLER

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

SKIBSPROVIANTERING

HORSENS

Telegr.-Adr.: KELLER

HAVNEN 23

Telefon Nr. 1223

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

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

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**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 «VAPOR»
 Vickers Sternrørsolie Næox og Neox D.

DANSK SØFARTS TIDENDE

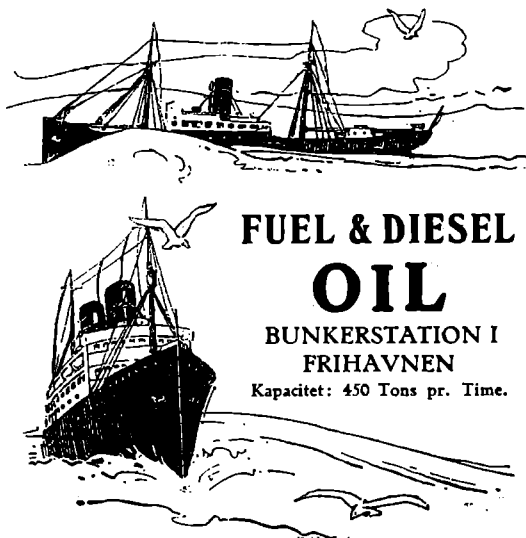
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



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

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.

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 frit for wet-Dock Afgifter
hvis de laster i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN, K.

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

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

SKIBE C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

"Alpha" Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 TaktA/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
DAMOTIA

Sct. Annæplads 26, København Telf.: Central 2796

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

Tlf. Cent. 8901-8885-8886 / Telegr. Adr. Kaydyhr København

Skibsbundfarve, Lasefarver etc.
fra Th. Høeg

HAMBURG

AUGUST BANG

Papirhandler · Bogtrykkeri · Protokolfabrik

VESTERBROGADE 60

TELEFON: 2552 · 13303 · 13404

AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

K. DANSTRUP

AUT. FORHYRINGSAGENT

KONTOR:
NY TOLDBODGADE 3

PRIVAT:

TORDENSKJOLDSGADE 34

TELEFON

TELEFON

CENTRAL 13545

BYEN 6049

AARHUUS STEVEDORE COMPAGNI

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LØSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

STEVEDORE

Telefoner:
537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:
Hamdresche

Aalborg

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

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 18

FREDAG 29. APRIL 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

DANSK-SPANSKE TRAKTATFORHANDLINGER

Til Trods for, at Danmark har en Handelstraktat med Spanien, ifølge hvilken Danmark har Ret til Behandling som mest begunstiget Nation, maa den danske Regering dog hvert Aar betale 4—500,000 Kroner til Støtte af Klipfiskeeksporten fra Færøerne, fordi Spanien har tilstaaet Norge og Island Fordele med Hensyn til Indførslen af Klipfisk fra disse Lande. De nævnte to Lande har opnaaet en Toldnedsættelse af 8 Guld-Pesetas pr. 100 Kilogram af deres Klipfisk, og for at gøre den færøske Klipfisk konkurrencedygtig i Spanien, maa den danske Stat altsaa betale den ovennævnte Subvention, men det er selvfølgelig ikke paa nogen Maade i Overensstemmelse med den eksisterende Mestbegunstigelses-Traktat, at Spanien tilstaaer nogle Stater visse Fordele, medmindre de ogsaa automatisk kommer Danmark til Gode.

Danmark har ønsket at drøfte Sagen venskabeligt med Spanien, men Drøftelserne har hidtil været uden Resultat. I Mangel af andre Midler til at øve Gengæld vedtog man i Danmark at forlænge Varigheden af den gældende Tillægsafgift paa Vin, under særligt Hensyn til de dansk-spanske Forhandlinger, og det blev officielt meddelt, at der var al Udsigt til et snarligt og godt Resultat af Forhandlingerne. Ikke saa snart havde imidlertid den danske Rigsdag vedtaget Forlængelsen af Loven om Tillægsafgiften, før det blev meddelt, at Forhandlingerne med Spanien var blevet foreløbigt afbrudte. Det meddeltes samtidigt, at dette skyldtes et Ønske fra spansk Side om at faa Forhandlingerne med Storbritannien om en Handelstraktat afsluttet, før Forhandlingerne med Danmark førtes videre. Efter hvad der imidlertid derefter er bleven oplyst fra engelsk Side er de nævnte Forhandlinger tilendebragte og en Tillægs-Traktat til den engelsk-spanske Handelstraktat af 1922 underskrevet i London. Der skulde saaledes ikke være nogen Hindring i Vejen for en Genoptagelse af de dansk-spanske Forhandlinger, og skulde Spanien til Trods for den eksisterende Traktat vedblive med at give den færøske Klipfisk en mindre begunstiget Stilling end den, den ifølge den dansk-spanske Traktat har Krav paa, maa der findes Midler til at imødegaa denne Eventualitet paa en mere virksomhedsfuld Maade end ved at lægge en særlig Skat paa danske Borgere.

SØFYRBØDERNE STEMME PAANY

I vor sidste Artikel foregreb vi Begivenhedernes Gang. Vi gik ud fra som givet, at Søfyrbøderne antog Redernes Betingelser, og ud fra denne falske Forudsætning skrev vi, at Redernes og Folkenes Repræsentanter var enedes om at fortsætte paa det nuværende uholdbare Grundlag. Det holdt Stik for Sømændenes Vedkommende, men altsaa ikke for Søfyrbødernes. De forkastede Overenskomstforslaget.

Som Følge af denne Forkastelse var Redernes og Søfyrbødernes Repræsentanter i Tirsdags indkaldt til et Møde hos Forligsmanden.

Forligsinstitutionens Formand, Departementschef *Bülow*, havde da af de to Parter faaet Sagen fremstillet. Efter at han derigennem var blevet underrettet om, at Forslaget var blevet forkastet ved en Afstemning blandt Søfyrbøderne, i hvilken kun ca. en Trediede af Forbundets Medlemmer har deltaget og kun ca. en Femtedel af samtlige Forbundets Medlemmer har stemt imod, udtalte Forligsmanden, at han ikke under Hensyn til Indholdet af de øvrige for Søens Arbejdere gældende Overenskomster vil være i Stand til at imødekomme Søfyrbødernes Krav, særlig ikke med Hensyn til Ændring i eller Afskaffelse af Lønregulering efter Pristallet. I sin Redegørelse henviste Forligsmanden iøvrigt til, at Sømændenes Forbund havde vedtaget et Overenskomstforslag, der i alt væsentligt svarer til det, som Søfyrbøderne forkastede for Sømændenes Afstemning fandt Sted.

Forligsmanden har derfor henstillet, at det foreliggende Forslag til Overenskomst gøres til Genstand for en ny Afstemning, og at det tilstræbes, at denne Afstemning kommer til at give et mere fuldgyldigt Udtryk for Forbundets Medlemmers Stilling til Forslaget, end Tilfældet var med den forrige. Der fastsættes en Frist af 14 Dage til Afstemningen, og den til Lørdag Aften varslede Strejke udsættes, indtil Svaret paa Forligsmandens Forslag foreligger. Vedtages Forslaget, tages Strejkevarslet tilbage — hvis Forslaget forkastes, iværksættes Strejke med 24 Timers Varsel.

Søfyrbøderne er efter Forligsmødet gaaet ind paa at udsætte Strejken, saaledes som det blev dem foreslaaet. Der vil straks blive foretaget Skridt til Iværksættelse af den nye Afstemning.

TONNAGEMÆNGDE OG EFTERSPØRGSEL

Der er til Brug ved den internationale økonomiske Konference, som i de nærmeste Dage skal afholdes i Genève udarbejdet en Oversigt over Skibsbygningen i de betydende Skibsfartslande Verden over, hvori man bl. a. beskæftiger sig med Spørgsmaalet »Tonnagemængde og Efterspørgsel«. Det fremgaar heraf, at Efterspørgselen i 1923 var formindsket med 15,6 pCt. i Forhold til 1913, og endnu er under Efterspørgselen før Krigen. Bortset fra denne Formindskelse er der andre specielle Aarsager til Depressionen, bl. a. Skibenes større Hurtighed, der sætter disse i Stand til at gøre fleres Rejser om Aaret.

Af et Afsnit, »Priser og Fragter«, fremgaar det, at Nybygnings Priserne kun er forandret ganske lidt. For Storbritanniens Vedkommende er Differencen i Byggeprisen kun 3,96 pCt. højere i 1926 end i 1913, medens Engrospriserne for Varer ligger nogle og halvtreds Procent over Priserne i 1913. Fragterne er lave, og det menes, at selv en Genoplivelse af Verdenshandelen ikke vilde medføre en permanent Bedring, da det vil bringe de oplagte Skibe ud paa Markedet og straks ødelægge det normale Forhold mellem Skibstonnagen og Verdenshandelen, hvoraf hele Markedets Stabilitet er afhængig.

STATSSUBVENTION TIL SKIBSFART OG SKIBSBYGNING

Medens dansk Skibsfart og Skibsbygning ikke nyder nogen Subvention fra Staten, men tværtimod i hvert Fald for Skibsfartens Vedkommende paa forskellig Maade er Genstand for særlig og den ganske uvedkommende Beskatning, hvilket vi gentagne Gange har paavist og paatalt, er Forholdet helt anderledes de fleste andre Steder, hvor man paa alle Maader søger at hjælpe og støtte Skibsfarten i rigtig Erkendelse af, at de Penge, den tilfører Landet er af største Betydning for dets Økonomi og for Tilvejebringelsen af en tilfredsstillende Balance i et Lands Omsætning med Udlandet.

The League of Nations' Information Section har nylig udarbejdet et Memorandum, hvori der gives en Række interessante Oplysninger om den Statssubvention, der ydes til Skibsfart og Skibsbygning i de forskellige Lande, og vi gengiver nedenfor de mest fremtrædende Eksempler paa Statssubvention.

Belgien: »Lloyd Royal Belge Line« modtager fra Staten et årligt Tilskud af 6 Mill. Frs.; til Gengæld har Staten faaet overdraget nogle Andele i Selskabet, og dette har paataget sig visse Transportforpligtelser. Et mindre Tilskud ydes ogsaa til Skibsfarten paa Kongo.

Brasilien: Visse brasilianske Linierederier modtager Statstilskud, som for Aaret 1925 i alt androg 7,625,000 Milreis.

Frankrig: De Understøttelser, som i dette Land før Krigen blev givet til Rederier og Værfter er nu bortfaldet, men Værfterne nyder dog den Fordel at faa deres Materialer transporteret paa Statsbanerne til reducerede Takster.

Tyskland: Hverken direkte eller indirekte ydes Tilskud til den tyske Skibsbygningsindustri, og de Laan, som i sin Tid blev stillet til Disposition for at lette paa Arbejdsledigheden, synes ikke at være blevet taget op i deres fulde Udstrækning. Af Statskreditten paa 50 Mill. Mark var kun brugt 30 Mill. Mark ved Udgangen af 1925.

Lokal kommunal Hjælp har været ydet i enkelte Tilfælde.

I Aarene umiddelbart efter Krigen modtog de tyske Rederier fra Staten en Erstatning for den i Henhold til Versaillestraktaten afleverede Tonnage. Denne Erstatning anslaaes til mellem 30 og 40 Mill. Lst.

Italien: Ifølge det italienske Finansministeriums Meddelelser pr. Oktober 1926, er der for Finansaaret 1926—27 bevilget 60 Mill. Lire til Hjælp til Skibsbygning og 45,6 Mill. Lire til Hjælp til Rederier. Den italienske Regerings Subventioner til Skibsbygning har ikke Form af Tilskud, men bestaar navnlig i Refusion af Toldafgifter paa Raamaterialer. Subventionerne til Rederierne er for Tjenester ydet Staten.

Spanien: Ved et Dekret af 20. August 1925 har den spanske Regering for en Periode af 10 Aar bevilget et årligt Tilskud af 10 Mill. Pesetas til Skibsfart og af 8 Mill. Pesetas til Skibsbygning. Samtidig indførtes forskellige skattemæssige Bestemmelser for at beskytte den nationale Skibsfart.

Japan: Staten yder et årligt Tilskud af ca. 2½ Mill. Yen til visse Linierederier. Til Skibsbygningsindustrien ydes intet direkte.

Holland: Statssøtte gives til 3 Linierederier; til Værfter ydes intet Statstilskud.

Norge: Staten giver visse Understøttelser til Rederier, der driver regelmæssig indenrigsk Kystfart.

Sverige: Statslaan er undertiden disponible for Rederier, der driver oversøisk Skibsfart, men direkte Tilskud er afskaffet.

U.S.A.: Hvad Shipping Board har kostet Staten er tilstrækkelig kendt. Til private Rederier ydes intet Statstilskud, men der indrømmes visse Preferencetakster for at besørge Post med amerikanske Skibe.

Storbritannien: Cunard Linien modtager et årligt Tilskud, for til enhver Tid at holde et Skib med en approberet Hastighed. Staten forbeholder sig Forkøbsret til alle Selskabets Skibe.

De britiske Skibsværfter overvejede i Juni 1926 under Hensyn til Depressionen indenfor Industrien at anmode Regeringen om en midlertidig Hjælp, men Resultatet af Overvejelserne blev, at i det lange Løb vilde det hverken være i Industriens eller Landets Interesse, at saadan Hjælp blev ydet.

Som man ser, er det en ikke ringe Støtte Skibsfarten nyder i en Række Stater, og hertil kommer yderligere, at nogle Lande direkte favoriserer eget Lands Skibsfart paa Bekostning af de fremmede Skibe, hvorved det gøres yderligere vanskeligt at konkurrere.

FRAGTRATETALLET FOR MARTS 1927

Fragtratetallet er for Marts beregnet til 117,7, hvilket er ca. 3 pCt. lavere end Tallet for Februar, som nedenstaaende Oversigt viser:—

Jan.—Marts gsnll.	100,0
Marts 1926	100,6
April —	98,2
Maj —	93,0
Juni —	97,2
Juli —	104,4
August —	112,8
Septbr. —	129,8
Oktbr. —	159,5
Novbr. —	159,0
Decbr. —	136,1
Januar 1927	126,9
Februar —	121,5
Marts —	117,7

Nogle af Ruterne har holdt sig uforandrede, og enkelte viste endogsaa nogen Opgang (Jordnødder fra Senegambien, Kul til nogle af Middelhavspladserne); men i de fleste Ruter var Fragterne nedadgaende. Dog var Nedgangen som Regel ikke særlig stor, og det er en ren Undtagelse, at Raterne er naaet ned til eller under Niveauet fra Foraaret 1926 — Tiden før Kulstrejken —, og hvor dette sidste er Tilfældet, er Grunden den, at Fragterne i vedkommende Rute var særlig høje sidste Foraar.

SEJLADSEN PAA FINLAND

Firmaet Ferd. Philipson & Co. meddeler os ifølge modtaget Telegram fra O/Y Werner Hacklin, at Navigationen er genaabnet for Råfsø's Vedkommende, samt ifølge Telegram fra G. Hagmans Eft., Wiborg, at Navigationen er genaabnet, dog med Isbryder fra Tarmo.

SØMANDSUDDANNELSEN

Foreningen til Søfartens Fremme afholdt den 12. April Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Friderichsen.

I sin Beretning kom Formanden, Kontreadmiral Jøhnke ind paa Spørgsmaalet om Sejlskibsuuddannelsen, og udtalte bl. a.:—

Det er en Kendsgerning, at Antallet af Sejlskibe ikke alene herhjemme, men i alle søførende Lande, er i stærk Tilbagegang, og det har da ogsaa vist sig, at det for mange af de unge Søfolk allerede nu er vanskeligt at opfylde Lovens Bestemmelser om Sejlskibsuuddannelsen og særlig Bestemmelserne om at skulle have sejlet 1 Aar som Matros. Den unge Sømand bør absolut have endt sin 4-aarige Uddannelse, inden han kan indstille sig til Styrmandseksamen, og i Tilslutning til Spørgsmaalets Drøftelse i Søfartsraadet har jeg ment at maatte slutte mig til, at der foretages Ændringer i Loven for at undgaa de stadige Dispensationer. Og efter hvad jeg kan meddele, har Ministeriet ogsaa taget Spørgsmaalet op til Overvejelse.

I Tilskud til Navigationsskolen var ydet 6,000 Kr., 2,000 Kr. mere end i Fjor, og af Legatrenter til Fripladser var uddelt 6720 Kr. Foreningens Formue androg 385,410 Kr.

Til Bestyrelsen genvalgte Viceadmiral Amdrup, Kaptajn Jacob Møller og Styrmand Christensen, til Revisorer Direktør Aage Nandrup og Dispachør Kay Skovgaard-Petersen.

DØDSFALD

Direktør Blache, Burmeister & Wain, har haft den store Sorg at miste sin eneste Datter, Frøken Birthe Blache, der er afgaaet ved Døden som Følge af et Fald med sin Hest. Frøken Blache blev kun 15 Aar gammel.

PRIVATE CERTEPARTIFORMER

Ved forskellige Lejligheder er der gjort opmærksom paa, hvilken Risiko der kan være forbundet med at acceptere Tidsbefragternes private Certepartiformer. De kan indeholde Klausuler, som kan føre til store Tab for Rederne, uden at de bliver opmærksomme derpaa, før Ulykken er sket. Disse Betragtninger gælder ogsaa i Tilfælde, hvor det er ansete og velkendte Firmaer, der optræder som Tidsbefragtere.

Nord. Skibsrederforening omtaler saaledes et Tidscerteparti, som benyttes af det velkendte Firma *Andrew Weir & Co.*, og i dette Certeparti er den almindelige Bestemmelse om, at Skibet skal tilbageleveres »i samme gode Orden og Stand«, udeladt. Endvidere findes følgende Klausul:

»The charterers shall not be responsible for any damage to the steamer arising from any cause whatever.«

Dette er ogsaa imod alle ellers anerkendte Regler og Principper for Tidsbefragtning. Selvfølgelig bør Befragterne være forpligtet til at erstatte Skade, som

er tilføjet Skibet ved Befragternes egen Skyld. Andet vilde jo være helt urimeligt. Endelig findes der en Bestemmelse om, at Rederiet skal

»Afford the charterers the benefit of any other associations for defence or other purposes in which the steamer may be entered.«

Foreningen Love har en udtrykkelig Bestemmelse om, at Foreningen ikke har nogen Forpligtelse overfor Tidsbefragterne, saa den Reder, der paatager sig en saadan Forpligtelse, vil ikke være istand til at opfylde den. Den trykte Bestemmelse i denne Klausul gaar endda videre, idet den paalægger Rederiet at holde Befragterne dækket i samme Udstrækning, som Rederiet selv vilde være det, naar Skibet gik for dets egen Regning og i den Fart, hvori Skibet anvendes af Befragterne, og Garantien gælder saadanne Fordringer og Risikoer, som er dækket ved Ansvarsforeningerne, (Protection and Indemnity Associations). Ogsaa dette er en Klausul, der kan medføre et stort Ansvar for en Reder.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 26. April 1927.

Som formodet gik Antallet af danske Oplæggere satter ned, idet der den 20. April kun var oplagt 16 danske Dampere med en samlet Brutto Tonnage af 15,489 Tons.

Vi har i de 2 sidste Beretninger beskæftiget os med Skibsbygnings- og Ophugningsmarkedet og kan i Tilslutning hertil tilføje, at det engelske Shipping-Blad »Fairplay« i sit sidste Nummer drager til Felts mod den stadig stigende Kontrahering af Nybygninger og citerer Udtalelser desangaaende af Sir Laurence Phillips, Præsident for det engelske Dampskibsselskab »The United British Steamship Company«, i dettes Aarsberetning. Sir L. slutter med at udtale Haabet om, at Rederne vil ophøre med at kontrahere nye Skibe »in this wholesale fashion«, som Tilfældet for Tiden er.

Den forventede forøgede Aktivitet og Stramning af Fragtmarkedet som Helhed, nu da Helligdagene ligger bag, udeblev ikke, og et Marked som la Plata optraadte som Befragter i en »wholesale-fashion« som Sir Laurence og mange andre Redere sikkert har frydet sig over.

TRÆLASTMARKEDET

Afslutningerne er fortsat i samme moderate Omfang som hidtil i den senere Tid. — F.O.W. Ordre er vedblivende faatallige, og sluttes til betydelig lavere Rater end for de senere Terminers Vedkommende. — Vi vil dog ikke blive overraskede, om der alligevel, naar Navigationen i Østersøen atter er fuldt gænaabnet, viser sig at være knapt saa fattigt med F.O.W.-Ordre, som paastaet. — Befragterne er gode Taktikere, og spekulerer antagelig i Redernes Nervøsitet og Frygt for ikke at kunne anbringe Baadene, naar et stort samlet Udbud finder Sted. — Det gaar sjældent saa galt som Præsten prædiker, saa meget mere som mange Baade endnu en lang Tid er beskæftiget paa andre Kanter, navnlig i Vestafrikafarten, og først kommer i Østersøen for 2den Rejse. — Den truende Lockout indenfor den svenske Savværksindustri blev heldigvis adværgt. — Hvilke Indrømmelser den ene af Parterne, eller begge, har maattet gøre, ved vi ikke, men det synes heldigvis, som om der rundt om i Landene gør sig en voksende Uvillie gældende mod Stridsafgørelse ved saa voldsomme Midler som Strike og Lockout, der som Regel rammer udenforstaaende Erhverv, hvoriblandt som oftest ogsaa Skibsfarten. — Ganske vist ramte den engelske Storstrejke Skibsfar-

ten paa en for denne saare behagelig Maade, men det hører ogsaa til Undtagelserne. —

Af sidste Uges Afslutninger anføres:

700 stds. DBB Raumo/London, 30/6', 43/6d., 1000 stds. DBB Walkom/London, 1/7', 43/3d., 1000 stds. DBB Råfsö/London, Juli, 43/3d., 720 stds. DBB Sörnäs/London, F.O.W. 39/6d. (!), 475 stds. DBB Trångsund/Hull, F.O.W., 41/-, 700 stds. DBB Frederikshamn/London, 1/7', 43/6d., 580 stds. DBB Trångsund/Sharpness, F.O.W. 48/- (3/- Losning), 500 stds. DBB Kemi/Antwerpen, F.O.W. 44/-, 600 stds. DBB 1 Wiborg/Antwerpen, 15/5, 41/-, 280 stds. DBB 3 Danzig-Hull, spot-prompt, 36/-.

Op til Holland sluttedes et stort Antal Baade i Størelse 300 til 700 Standards. — Da Mægleren, der rapporterer disse Afslutninger, ikke denne Gang anfører hvilke Rater, der er betalt, tør man sikkert gaa ud fra, at den i disse Spalter efterlyste Forbedring af de hollandske Rater for en Del er opnaet. — At meget kan opnaas ved Sammenhold og Udholdenhed er sikkert. — Saaledes telegraferer skotske Mæglere igaar og anmoder om at forhøje de af dem i Fredags noterede Propsfragter med 1/- à 1/6d. pr. Favn.

Hvidehavet er vedblivende næsten uden Aktivitet, og dette er kun godt, saalænge Befragterne ikke vil »face the market«. —

Canada var og er temmelig stille uden Forbedringer, omend fast.

KUL, KOKS etc.

Tonnage i Overflod og forholdsvis faa Ladninger rimmer daarligt sammen. — Som særligt graverende Eksempel rapporteres, at spot 1900 Tonner accepterede saa lavt som 5/- Blyth/København, 700 Losning. — Dette er heldigvis et enestaaende Tilfælde, og omend de andre Afslutninger ikke giver Anledning til Begejstring, saa er de dog mindre trøstesløse. — Vi anfører:

2100 Tons Forthet/Danmark, 5/6d., 1800 Tons Tyne/Middelfart, 5/3d., 1600 Tons Danzig/Haderslev, 6/3d.

MIDDELHAVET ETC.

Middelhavet er det eneste Marked, hvor Kul kan sejles med Fortjeneste, men Rundturen ødelægges desværre ved det daarlige hjemgaende Marked. — Af Kul sluttedes bl. a. fra Wales:

7000 Tons Alexandria, 14/-, 1800 Tons Barcelona, 14/6d., prompt, 4900 Tons Genoa, 10/9 d., prompt, 5000 Tons Vestitalien, 11/- 1 extra for Briketter, ult. April.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Marstal Staalskibsværft solgt

Marstal Staalskibsværft er ved Tvangsauktion solgt til Firmaet H. C. Christensen, Marstal, for 24,300 Kr.

Køberen agter at fortsætte Driften i Tilslutning til sit eget Værft.

Nybygninger

Nordby Skibsværft paa Fanø har allerede solgt den 36 Tons Kutter, som i denne Tid er under Bygning og som nærmer sig Fuldendelse.

Kutteren er solgt til Fiskekipper C. Haandbæk, Esbjerg, for 37,500 Kr., og den skal afleveres 1. Juni d. A. Den skal forsynes med Motor, Radio og elektrisk Lys. Samtidig har Haandbæk paa samme Værft bestilt en større Kutter, som skal være færdig til 1. Februar 1928.

Det danske Petroleums-Aktieselskab har nu en Baad, som skal benyttes til Oljetransport paa Vestkysten, under Bygning paa Raun Bybergs Skibsværft i Esbjerg.

Dansk Damper »Johanne« savnet.

Der har i flere Dage været udtalt Ængstelse for Rederiet »Vesterhavet«s Damper »Johanne«, der den 29. Marts forlod Barrydock i England, lastet med Kul til La Goulette i Tunis.

Rederiet savner Rapport for Passage ved Gibraltar, en Distance, der normalt regnes til 12—14 Dage. Der har som bekendt raset svære Storme i første Halvdel af April, der nu giver Anledning til Formodninger om, at Skibet og dets Mandskab har mødt sin Skæbne i den frygtede Biscaya Bugt.

Besætningen bestod af 16 Mand, hvoraf følgende 10 var danskere: Kaptajnen, Hans Carl Nielsen fra Fanø, bosat i Odense. Han var en Mand i 40 Aars Alderen og ansattes

i Selskabet i 1912, blev Kaptajn i 1915 og har stadig sejlet for Selskabet med Undtagelse af det Par Aar, Rederiet ingen Skibe havde.

De øvrige danskere va: 1. Styrmand Holger Bruhn Petersen, Holsted (ugift), 2. Styrmand J. H. Larsen, Frederiksberg (ugift), 1. Maskinmester Christoffersen, Frederik VII's Gade 32, 4., København (gift, men havde saa vidt vides ingen Børn), 2. Maskinmester J. Thorsen, Horsens (nygift), Maskinassistent N. C. Hoe, Randers (gift), Matros Ejnar J. Nielsen, Nordby, Fanø, Hovmester Chr. Germanesen, Nordby, Fanø (gift), og Ungkok Th. Sørensen, Hjerling ved Esbjerg.

Desuden bestod Besætningen af 6 Udlændinge, hvoraf 5 Tyskere og 1 Spanier.

Dræbt af en Styrtesø

Da Motorskibet »Danmark« den 31. Marts befandt sig i Middelhavet, kom der en ualmindelig svær Sø over forude og skyllede Dækslasten agterefter ind mod Spilhuset paa Fordækket. Første Styrmand, der sammen med Matros Rosgaard var beskæftiget med at surre Presenninger over Copraen paa Luge 1, forsøgte at springe op paa Spilhuset, da Søen kom, hvorved han kom i Klemme mellem Dækslasten og Bagbords Spil og kun havde Hoved og venstre Arm fri. Anden Styrmand og nogle Folk gik straks hen for at befri Første Styrmand. Det opdagedes da, at Matros Rosgaard havde faaet Hovedet klemt mellem Dækslasten og Kanten af Spilhuset, saaledes at Døden aabenbart var indtraadt øjeblikkeligt. Første Styrmand befriedes og bragtes til sit Kammer, hvor det viste sig, at højre Laarben og Skinneben samt to Ribben og venstre Ankel var brækket.

Man besluttede at anløbe Bizerta, der var 96 Sømil borte, for at faa Styrmanden under Lægebehandling og Liget af Matros Rosgaard begravet, hvilket skete den næste Dag.

(Fragtmarkedet fortsat.)

Fra *Tyne Range* er Markedet fast for prompte Baade, saaledes noteres 11/- Genoa, og for 2500 Tonnere 11/6d. til Neapel og 2000 Tons Messina 12/-.

Hjemgaaende er Markedet som nævnt lige daarligt. — Ertsladninger udbydes i Hobetal til de sædvanlige smaa Fragter, og Salt betaler kun 12 n. Kr. for 2000 Tonner til 1 Plads Nordnorge, og 10³/₄/11 n. Kr. til 2/3 Pladser Vestnorge.

Sortehavet er uden mindste Liv, hvorimod *Donau* har udvist en temmelig god Aktivitet, og dette Marked retter sig forhaabentlig snart igen. — Der sluttedes bl. a. 3000 Tonner til 3 danske Havne til 19/6d., 10/5' Annullering, medens denne Rate idag bydes for 3700 Tonner (Ladning) ogsaa til 3 Pladser.

NORD AMERIKA, GULFEN CANADA

Raten fra Montreal gik 1 cent op, idet 6000 Tonner opnaaede 17 cents til Antwerpen/Rotterdam, 30/5 Annullering, mod sidst 16 cents 5000 Tons samme Termin. — Det kniber alligevel med rigtig at komme igang i dette Marked, hvilket maaske skyldes en gensidig Tilbageholdenhed. — At bedre Rater snart maa betales, synes dog utvivlsomt.

Fra *Gulfen* sluttedes en Del Baade for Svovl til Doll. 5,50 Rotterdam el. Harburg, og Doll. 6,00 til Algiers. — *Cuba* betalte 21/- for 5000 Tonner U. K./Cont., primo Maj, og var fast uden nogen betydende Aktivitet. — Senere opnaaede 5500 Tonner 22/- fra ¹/₂ Cuba eller San Domingo til 1 Havn U.K. el. Havre/Hamburg Range 20/5 Annullering. — Oliekager fra *Gulfen* til 3 danske Havne noteres max. 7 Dollars, 20/5' Annullering, 2500/3500 Tons.

SYD AMERIKA

La Plata fortsatte i samme travle Spor som indtil Paaskehelligdagene, og satte Tempoet yderligere op. — Et meget stort Antal Baade blev placeret over Maanederne Maj og Juni, enkelte Baade pr. Juli og August, og en enkelt Baad paa 7000 Tons endog pr. September. — Sidstnævnte opnaaede fra n. a. San Lorenzo eller Bahia Blanca ikke mindre end 25/6d. til U. K./Cont., 6d. mindre for Hamburg eller Antwerpen. —

For Maj-Baade betaltes fra San Lorenzo indtil 28/9d. U. K. Cont. og 29/- til Marseilles, og fra Buenos Aires 26/6d.—27/- Bordeaux/Hamburg Range, Basis 1 Lossehav, 9d. extra dersom 2 Havne, 6d. mindre ifald Antwerpen el. Rotterdam. — Denne Aktivitet og Stigning i Raterne var sikkert en medvirkende Aarsag til Bedringen i Montrealraterne. Kunde den ogsaa faa lidt hurtig og gavnlig Indflydelse paa Østens Markeder, vilde meget være vundet.

Udgaende Kul sluttes til samme daarlige Rater af omkring 12/9—13/3d. En Forøgelse af den ballastgaaende Tonnage, som vel kan ventes i Betragtning af det gode hjemgaaende Marked, vil forhaabentlig bringe Kulraterne lidt op.

ØSTEN

For Trampfarten i det mindste er dette Marked ikke meget værd for Tiden. — *Australien* opviser kun ganske faa Afslutninger og til samme reducerede Rater som sidst. Vi anfører: 5900 Tons Sydaustralien/U.K.—Cont. 38/9d., 1 Havn, 10/6' Annull. — Endnu spejdes forgæves efter den gavnlige Virkning, som Krigen i Kina og de store Flaadesamlinger ventedes at ville faa paa Østens Markeder, men maaske denne allerede foreligger indirekte, f. Eks. derved, at et endnu større Fald i Raterne fra Australien er undgaaet ved de engelske, amerikanske og japanske Tonnagerekquisitioner til andet Formaal. — Bønner fra Vladivostock sluttedes til 30/6 Rotterdam/Hamburg, optionSkandinaviens 31/9d. — Kul fra Durban til Java eller Sumatra betalte 14/3d. for 6500 Tonner mod f. Eks. 15/6d. for 3 Uger siden.

TIME CHARTER

Af amerikanske Afslutninger anføres:

7100 Tons d.w., 9/12 Maaneder, transatlantisk Fart, 4/6d., Levering og Aflevering U.K., 3100 Tons, 1 vestindisk Rundtur, Doll. 1,45.

Tyske Befragtere er i Markedet for adskillige 1500/2000 Tons Kul- og Trælastbaade til Anvendelse i Østersøen, 3/—1 Maaneder, Levering primo Maj, ca. 5/6d.

DE MILITÆRE FORHOLD I KINA

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN.

Allerede *Marco Polo* havde den Opfattelse, at Kineserne ikke var noget Folk af Krigere og han glædede sig derved. Havde de haft krigeriske Tilbøjeligheder, kunde de i Kraft af deres Mængde naar som helst have underlagt sig den hele Verden, »og det vilde jo unægtelig være slemt, naar man kender den kinesiske Nation«, udbryder den gamle italienske Rejsende.

Siden da har den kinesiske Nation næppe forandret sig ret meget. Kineserne holder nu engang ikke af at gaa i Krig, men derfor er der jo altid i en Befolkning paa henvend 300 Millioner nogle hundredtusind, som vil slaas, enten af Lyst eller fordi de ad den Vej vil tjene til Føden og nu som før er der i Kina gode Plyndringsmuligheder for en rask Soldat.

Mange udsultne Stakler, som for at leve har maattet slaa sig paa Røverhaandteringen, anser det som et rent Fund at blive indrulleret i en »rigtig Hær«. Det er altid efter deres Mening et Skridt fremad. Man erindrer endnu hvorledes en Røverbande paa 300—400 i Maj 1923 overfaldt Exprestoget fra Pukow—Tientsin og tog en hel Række Europæere i fremtrædende Stilling til Fange for at benytte dem som Gidsler. En Maaned senere gav Røverne sig, da man tilbød dem at blive Soldater. De krævede samme Ret for deres Kammerater fra samme Røverbande og det gik man ind paa. Henvend 3000 Mand blev paa denne Maade indrulleret.

Røvernes Skarer er dog ikke de eneste Kilder, der rekrutterer de kinesiske Hære. Den kristne General *Feng Yu-Siang* organiserede i 1923 en helt ud fortrinlig Armé paa 40,000 Mand, og han evnede at haandhæve den allerstrengeste Disciplin. Det samme var Tilfældet med *Chang Tso-lins* Hære, som i 1922 blev fuldstændig europæisk udrustede i Mandschuriet og som forstod at gøre sig fortrinligt gældende. Og de Hære, der nu i Kina staar overfor hinanden, skal endog være særdeles vel udrustede og ved deres Uddannelse har flere fremtrædende russiske Bolsjevikoofficerer ført Overtilsynet. Et fleraarigt maalbevidst Organisationsarbejde siges nu i denne alvorlige Situation at bære god Frugt. Kineseren har visse Egenskaber, som altid har Værdi for en Soldat. Han er fysisk modstandsdygtig og han taaler godt et selv meget omskiftende Klima; hans Krav til Føde er minimale og det Faktum, at han aldrig spiser Kød, gør det væsentlig lettere for Intendanturen at holde selv en meget stor Hær paa Benene. Sammenligner man f. Eks. de tyske Levnedsmiddelrapporter fra Krigen med dem, der nu er kommet ind fra Kina, er der en umaadelig Forskel. Hvad een tysk Soldat ikke kunde leve af, uden at være ved Hungergrænsen, opretholder fem kinesiske Soldater med Lethed Livet ved.

Som man ved, har al Vaabenexport til Kina været forbudt siden 1919. Ganske vist staar Tyskland og Rusland udenfor den Aftale, som blev truffet den Gang, men det spiller næppe nogen Rolle, da Tyskland ikke mere har nogen Vaabenfabriker og Rusland er slet ikke i Stand til at fabrikere saa mange Vaaben, at det kan tænke paa Export. Provinserne i Kina har taget Sagen i egen Haand, og de Beretninger, der i det sidste Aars Tid er kommet fra Kina, fortæller da ogsaa om nye og fuldt moderne Vaabenfabriker, der skal have en endog meget stor Ydeevne. Saaledes har *Chang Tso-lin* en større Fabrik i Mukden. Den beskæftiger 8000 Arbejdere og skal kunne fremstille Skyts af meget svært Kaliber. Kantonregeringen har en Fabrik i Kanton, der har 6,500 Arbejdere og *Sun Chuang-fang* er nu ved at oprette flere nye store Fabriker, som skal være færdige til Maj. Det »indenlandske« Vaabenproblem vil da være løst — ved tyske

og russiske Ingeniørers Hjælp — og intet af Partierne i Kina behøver Hjælp udefra.

Hovedvaabnet i de kinesiske Hære er Infanteriet, der er forsynet med moderne Kuglesprøjter. Artilleriet er ikke meget anvendt og har Ord for at være slet. Det siges saaledes om det, at det slet ikke kan skyde ordentligt. Flyvevæsenet er ret stort, men dets Styrke er endnu en hel Del problematisk og Kinakendere mener ikke det kommer til at spille nogen større Rolle i de kommende store Kampe.

Skavankerne i Kinahæren er dens Mangel paa Befalingsmænd. Der eksisterer ganske vist nu Officersskoler, men duelige Officerer skabes ikke paa et Par Aar, selv om de, der er, har faaet Lejlighed til at øve sig praktisk i de mange Kampe, som er kæmpet indenfor Landets Grænses i det sidste Decennium. Først senere vil man naa til at kunne føre Krigen saadan, som man ønsker det, efter rent vesteuropæisk Mønster.

De sidste Aars Krigsperioder har dog nogle rent »kinesiske« Ejendommeligheder, som er kommet frem i de Kampe, der er kæmpet i det nordlige Kina fra 1922—26 og nu i Shanghaiomraadet. Store Feltslag udkæmpedes under den aarelange Kamp om Peking, men selve Slagene førte sjældent til nogen Afgørelse; den blev næsten altid truffet efter indgaaende diplomatiske Forhandlinger, og det Resultat man kom til gennem disse betragtedes som lige saa værdifulde som en vunden Sejr. Opløsningen af den tidligere Shanghai-Guvernørs, *Sun Chuang-Jongs* samlede Stridskræfter nu i Februar er et typisk Eksempel herpaa, og det er, som om det er ved at vinde gammel Hævd nu.

Rent talmæssigt at angive de forskellige Parters Stridskræfter er meget vanskeligt, man maa saa noglunde holde sig til de Indberetninger, som fra det engelske Gesandtskab i Peking er tilstillet den engelske Regering. Det fremgaar heraf, at Kantonregeringen raader over ca. 200,000 Mand, hvoraf en hel Del nødvendigvis maa blive tilbage i Kvantungomraadet omkring Kanton. *Chang Tso-lins* egen Armé beregnes til 100,000 à 150,000 Mand og Marskal *Sun Chuang-Jongs* nu praktisk talt opløste Hær beregnes til ved Nytaars-tid at have været paa 80,000 Mand og omtrent samme Styrke har *Chang Chung-chang* haft.

Naar man vil bedømme Kantontropperne Offensiv mod Shanghai maa man, saadan som den engelske Regering i en Note har pointeret det, tage den store Afstand med i Betragtning. Kantongeneralen *Chang Kai-sheks* Hovedkvarter *Nanchang* ligger ca. 60 Mil i direkte Afstand fra Shanghai. Vejene dertil er meget daarligere, paa visse Tider af Aaret nærmest som om de var ved at blive oplugt af Regnvandet, der forvandler dem til Sumpe. Det er da ganske umuligt at køre med de tunge Ammunitionsvogne, og det er umuligt for de mange Tropper at komme frem ad Vejene. Dette hindrer dem i at kunne operere saa hurtigt som de rent militært kunde ønske, og det er sikkert derfor, at det har taget saa lang Tid, førend Tropperne udefra er kommet hen til Shanghai. De har ligefrem ikke kunnet komme frem ad Vejene.

De samme Kalamiteter har *Chang Chung-chang* at kæmpe med i Provinsen *Shantung* og *Chang Tso-lins* ventede Fremstød imod *Hangchow* vil heller ikke ske i en Haandevending, selv om Vejen fra Peking er noget bedre end de andre Feltherrer skal gaa.

Under alle Omstændigheder er det en meget vanskelig Opgave, som Europæerne nu er stillet overfor. De kinesiske Hærstyrker er store, vel udrustede og godt kendte med det Terræn, som er mere eller mindre fremmed for Europæerne. Den Krig, der hver Dag truer med at ville trække Europæerne med, vil blive

Fortsat fra Side 279).

i mere end een Henseende meget besværlig, især for Englænderne, og man forstaar derfor saare vel, at der nu i den ellefte Time gøres alt hvad gøres kan for at faa Stormen til at løje af. Kommer det til aaben Krig, viser alene de ovennævnte Tal, at det vil blive en Stykkeprøve mellem større Kræfter, end de fleste har tænkt sig.

OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne viser en lille Opgang for sidste Uge, idet der den 26. ds. var oplagt ialt 17 Dampskibe med en samlet Brutto- og Dødvægttonnage af 16,270 og 24,612 Tons. De tilsvarende Tal for den foregaaende Uge var 16 Skibe, 15,489 og 24,172 Tons.!

ISMELDINGER PR. 26. APRIL 1927

Sverige

Rödkällan, Luleå, Gåsören og Västra Kvarken lukket.
Ångermanälven Fastis, Rende.
Alnösundet Fastis, Rende.
Hudiksvall Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.

Finland

Björkö Sund løs Is, kun med Isbryderhjælp.
Ved Werkkomatala svær Drivis, kun med Isbryderhjælp.
W. for Björkö Drivis, kun med Isbryderhjælp.
Wiborg-Trångsund Sjapis, Rende.

Trångsund-Rödhäll svær Drivis, kun med Isbryderhjælp.
Wasklot Havn og Skærgaard Fastis, kun for kraftige Dampere.

Stolhåsten-Ensten svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Rönnskårsfarleden Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Norrskårsfarleden Fastis, lukket for Sejlskibe.
Jakobstad Havn og Ådö Red Fastis, lukket.
Yxpila og nordligere Stationer lukket.

Rusland

Fra Leningrad til Sommers-Kurgalo Fastis og Drivis. Iskanten ligger omtr. 80 Sm. fra Leningrad.

POSITIONSLISTE PR. 25. APRIL 1927

»MEDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Dok i Fr.havn siden 4.4.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Brunsbüttel 24.4.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Petersen, afg. Sønderborg 22.4. til Burntisland.
s.s. *Alexandra*, ank. Kbhvn. 23.3.
s.s. *Alfred Hage*, afg. Dakar 18.4.
s.s. *Algarve*, Sundvig, i Dok i Helsingør siden 13.4.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, afg. Rotterdam 23.4.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Santo Domingo 24.4. til Queens-town f. O.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Buenos Aires 14.4. til Skandinavien.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. San Nicolas 13.4.
s.s. *Arkansas*, ank. Las Palmas 18.4.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Danzig 22.4.
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. San Pedro 8.4.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Genua 19.4.
s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Galveston 1.4.
s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. Kbhvn. 22.4.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, ank. Hobro 25.4.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, ank. Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Gravosa 20.4.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Balhurst 19.4. til Dunkirk.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Klaipeda 25.4.
s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Galveston (Texas) 16.4.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. St. Johns 23.4.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Odense 23.4.
s.s. *Botnia*, Holberg, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Isafjord 13.4.
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Barry 5.4. til La Plata.
s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, ank. Ismail 22.4.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Grangemouth 24.4.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 13.4.
s.s. *Broholm*, Kolster, afg. Kbhvn. 19.4. til Manchester.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Sfax 16.4. til Aberdeen.
s.s. *Borglum*, Lund, ank. Havana 6.4.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenk, afg. Göteborg 22.4. til Rotterdam.
s.s. *Charkow*, Lund, ank. Kbhvn. 13.4.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Dunkirk 26.4.
s.s. *Christiansborg*, Hansen, pass. Buenos Aires 16.4.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Bordeaux 23.4. til Wales.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Cartagena 21.4. til Santa Cruz (Cuba).
s.s. *Cyrl*, Duhn, ank. Vestafrika 20.4.

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

“ROSSIA”

KØBENHAVN

tegnr

SØ- & TRANSPORT-
FORSIKRINGER

Iøvrigt overtages
ALLE ARTER FORSIKRINGER
til de billigst mulige
Præmier

★

AKTIEKAPITAL
6 MILLIONER KRONER
FULDT INDBETALT

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

AKTIEBOLAGET

JOHAN A. SVENSSON

SKIBSMÆGLERE

SPECIALITET: FARTYGSKLARERINGER

MALMÖ

SKEPPSBRON 3

Telefoner: 1678-1853-6116

Telegram-Adr.: JOSVEN



C. L. OVERSIER

DORDRECHT (FILIAL I ROTTERDAM)

SKIBSMÆGLER · STEVEDOR · BEFRAGTER

OMSKIBNING AF LADNINGER MED MODERNE KRANER TIL MODERATE PRISER

D

- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Dan, Borch* Clausen, pass. Las Palmas 23.4. til Vest Afrika.
 s.s. *Danfælt*, Voss, pass. København 23.4. p. R. t. West Hartlepool.
 s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Danzig 19.4.
 s.s. *Dania*, Bencke, ank. Montreal 23.4.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Poti 9.4.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

26. April 1927.

London	18,20	Madrid	66,00
New York	375,50	Amsterdam	150,35
Berlin	88,90	Stockholm	100,40
Paris	14,85	Oslo	97,00
Antwerpen	52,35*)	Helsingfors	9,47
Zürich	72,35	Prag	11,14
Rom	20,65	Wien	53,00

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fres.

Bekendtgørelse.



Nr. 27601

C. W. A. Taylor »Lejringsanordning til Skibsrør« kan erhverves ved Henvendelse til



SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
 H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 43.
 Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
 ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr. »Adr. « Schou. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

- s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Douro* afg. Libau 23.4. til Kbhvn.
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

- s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Grangemouth 24.4.
 s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Lissabon 18.4. til Kbhvn.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Marseille 24.4.
 s.s. *Elie*, Jessen Clausen, ank. Cagliari 17.4.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Hansen, ank. Køge 23.4.
 s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Svendborg 23.4.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Bilbao 16.4.
 s.s. *Erik Boye*, pass. Finisterre 26.4.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Oran 22.4.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Oslebhausen 22.4.
 s.s. *Expres*, Falk, Kbhvn.-Horsens Ruten.

F

- s.s. *Falken*, Pedersen, Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 s.s. *Fana*, Michelsen, pass. Malta 21.4. p. R. t. Danmark.
 s.s. *Feddy*, ank. Danzig 22.4.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Fiona*, Petersen, Rute fart, Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Esbjerg 23.4.
 s.s. *Flynderborg*, Nielsen, ank. Korsør 24.4.
 s.s. *Fredensborg*, Sonnichsen, ank. Murmansk 19.4.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, pass. Dover 24.4. p. R. t. Helsingør.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 22.4. til New York.
 s.s. *Frederiksborg*, Larsen, ank. Kbhvn. 22.4.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, afg. Swansea 21.4. til Montreal.

G

- s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Port Talbot 13.4. til Montreal.
 s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Rufisque 19.4.

H

- s.s. *H. Pontoppidan* pass. Las Palmas 20.4.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Beckton 22.4.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Danzig 23.4. til Riga.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Santander 23.4.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Hamburg 10.4.
 s.s. *Hans Tausen*, Christensen, pass. Kbhvn. 18.4. p. R. t. Manchester.
 s.s. *Harald*, Christensen, afg. Huelva 25.4. til Danmark.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 21.4. til Kbhvn.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Rufisque 19.4.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Barry Dock 23.4.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Neapel 25.4. til Catania.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Nykøbing F. 22.4.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, afg. Kbhvn. 23.4. til Ivigtut.

I

- s.s. *I. D. S. Adolph*, pass. Finisterre 24.4.
 m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Colombo 21.4.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. St. Vincent 22.4.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Harburg 24.4.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Sarpsborg 14.4. til Boston.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

LONDON

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDRLANDSKR DEPOTER OG ENGELSKE KUL-ÅPSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULESPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
FLYDENDE BRÆNDSSEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILIALER:

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

GLASGOW

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign).
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

E. VON MEHREN & CO.

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

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

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

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

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

GLASGOW

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

AMSTERDAM

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

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, Løfteevne 46,000 T.

En » » » » » 511 » » » 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. ROBERT, Amaliegade 33, København, K.

ROTTERDAM

MONTREAL

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET.

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Boston 23.4.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Antilla 22.4.
 s.s. *Jolantha*, Clemmensen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Antwerpen 13.4.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Boston 21.4. til Norfolk.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Norfolk Va. 20.4.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Aalesund 22.4

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Arzew 23.4. til Barrow (Furness).
 s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Corcubion 23.4.
 s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Danzig 25.4.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. New York 8.4. til Kbhvn.
 s.s. *Kina*, Broner, afg. Durban 11.4.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Larsen, ank. Kbhvn. 17.4.
 s.s. *Knud*, Nielsen, afg. Sfax 22.4. til Aberdeen.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Dok i Kbhvn. siden 16.4.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Buenos Aires 22.4.

L

s.s. *Lars Kruse*, afg. Vestafrika 20.4.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Guantanamo 23.4.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Ziguinchar 23.4.
 s.s. *Limfjorden*, Bager, Rutebart, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, ank. London 22.4.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Gøteborg 25.4.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio de Janeiro 21.4. til Skandinavien.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Dunkirk 24.4.
 s.s. *Maine*, Andersen, afg. New York 14.4. til Nuevitas.
 s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
 s.s. *Manø*, Rathje, afg. Aalborg 22.4. til Blyth.
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Savannah 16.4. til Antwerpen.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Barcelona 17.4.
 s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Antwerpen 21.4. til Swansea.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rotterdam 6.4. til Buenos Aires.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Konstantinopel 24.4. p. R. t. Mariupol.
 s.s. *Minsk*, Egense, ank. Kbhvn. 24.4.
 s.s. *Møen*, i Dok i Helsingør siden 11.4.

N

s.s. *N. F. Høffding*, afg. Dakar 25.4.
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Las Palmas 13.4.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Bahia Blanca 5.4. til Lissabon.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Baltimore 20.3.

O

m.s. *Odense*, Bloch, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Savona 20.4.
 s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, ank. Stege 24.4.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Kbhvn. 25.4.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. Tarafa 19.4. til New York.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 20.4.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Algier 22.4.
 s.s. *P. N. Damum*, afg. Gibraltar 25.4.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Bergen 22.4. til Murmansk.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Albany (W. Aust.) 8.4.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Las Palmas 23.4. til Key West f. O.
 s.s. *Phønix*, i Rutebart Esbjerg-Hamborg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Leith 21.4.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Aarhus 26.4.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. Fremantle 13.4.
 s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Roma*, Nissen, ank. Karrebæksminde 22.4.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Ridham Dock 23.4. til Leith.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Ardrossan 22.4.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Struer 24.4.
 s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Skagen 22.4. p. R. t. Nyborg.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus 17.4.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Dunkirk 23.4. til Kbhvn.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 23.4. til Aarhus.
 s.s. *Silkeborg*, Wendt, ank. Danzig 16.4.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Skutskær 16.4.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Mazarron 22.4.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Susak 22.4.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Kbhvn. 25.4.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Grangemouth 23.4.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. West Hartlepool 24.4.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Birsao 18.4.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 23.4. til Liverpool.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Bougie 23.4.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Baltimore 22.4.
 s.s. *Svanholm*, Christensen, ank. Liverpool 23.4.
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Tyne 25.4. til Catania.
 s.s. *Svend Pii*, afg. Vestafrika 20.4.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Melba 23.4.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, afg. Alexandria 21.4.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Dakar 24.4.
 s.s. *Taarnborg*, ank. Kbhvn. 15.1.
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, i Dok: Frederikshavn 5.4.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 10.4.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Galveston 16.4.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Reval 23.4.
 s.s. *Tjaldur*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Oran 24.4. til Algier.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Colombo 22.4.
 s.s. *Trondhjem*, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Ankersen, afg. Antwerpen 23.4. til Tanger.
 s.s. *Tyr*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Eksporten

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, i Dok i Swansea siden 22.4.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Bordeaux 22.4. til Havre.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 12.4.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Montevideos Red 21.4.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Cardiff 16.4.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 22.4.
 s.s. *Venus*, Nielsen, afg. St. John N. B. 20.4. til Havana.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Danzig 19.4.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Murmansk 23.4.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 23.4.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, afg. Grimsby 25.4. til Frederikshavn.
 Bark *Viking*, Clausen, ank. Callao 17.4.
 s.s. *Virgintia* (D.F.D.S.), Botfeldt, afg. New Orleans 14.4. til Skandinavien.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Danzig 17.4.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Helsingør 22.4.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Bastholm, Aarhus-Hamborg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkiid*, Møllerup, ank. Progreso 23.4.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Kristiansund N. 20.4.

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

Owners' & Captains' Code

Bør findes paa enhver
Reders Skrivebord og i
enhver Skibsførers Kahyt.
Pris £ 0.13.0 portofri
Udgiver:
Nautisk Forlag A/S
29, A, Amaliegade, København

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibssagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

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

KRUSE & BLEICHWEHL

SKIBSHANDLERE

HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

IVERS & ARLT

REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGTNING

Königsberg & Pillau

Telegramadresse: IVERSA

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

HANS VOSS

SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR

WISMAR

TELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMÄKLER VOSS"

TELEFON: 79

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegira« · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Bce.

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLER

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

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

J. E. GRANZOW

NØRRESØGADE 17.
KØBENHAVN K.

Repræsentant for 1ste Klasser

BUNKERKUL · & OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klasser

STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE

TH. MØLLER · KØBENHAVN K.

Forretningen grundlagt 1875 · Nyhavn 45-47



SKIBSUDRUSTNING

Telegram-Adresse: Ultra

Telefoner: Central

387-10387

SEJL · FLAG OG PRESSENINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8 · KØBENHAVN

TELEFON: BYEN: 6762 & 4326

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER


Set. Anna Plads 28

TY.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDESEL

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
LONDON · 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	»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	»Lambert«
Buratisland, 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

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

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

TEGNER SØ- & TRANSPORT FORSIKRINGER

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

Største Importør i Skandinavien af
PETROLEUM, BENZIN
OG BRÆNDELSOLIE

D.D.P.A.
* * *
VAREMÆRKE

FRIHAVNEN · KIEL

DEN MEST MODERNE
OMLADNINGSHAVN
til
ØSTERSØEN & NORDEN
★

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

Yderligere Oplysninger
faas ved Henvendelse til

HANDELS- UND INDUSTRIEAMT
DER STADT KIEL, RATHAUS

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 38, KØBENHAVN

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 & 91

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: SKIBSVÆRFTET

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

2 TØRDOKKER

338 resp. 380 eng. Fods Længde paa Kølblokkene.

PATENT-OPHALINGSBEDDING

for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE RHEDER:

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX · LAXEGADE 8

Telf. 1234-12443-12843 · Statstelf. 224 · Telegram-Adr. »Danskfransk«

ETABLERED 1844

H. S. HANSENS EFTF.

(C. J. DIDERIKSEN & ANDRÉ OLSEN)

Skibsprovantering · Lager af alle Skibsfornødenheder
(Schiffshändler) (Ship Chandler)

AMALIEGADE 43

KØBENHAVN

Telefon Central 389

Telgr.-Adr. »GINGE«

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

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

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

J. E. GRANZOW

NØRRESØGADE 17.
KØBENHAVN K.

Repræsentant for 1ste Klasser

BUNKERKUL- & OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klasser

STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE

OVERSÆTTELSE TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

K. DANSTRUP

AUT. FORHYRINGSAGENT

KONTOR:
NY TOLDBODGADE 3
TELEFON
CENTRAL 13545PRIVAT:
TORDENSKJOLDSGADE 34
TELEFON
BYEN 6049

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 Omraaer der indenf. traadløs Telegrafi og Telefoni

TELEFON CENTRAL
7281-7282

AARHUSGADE 88 · KØBENHAVN Ø.

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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 19

FREDAG 6. MAJ 1927

34. AARG

KAJ-PAKHUSENE I HAMBORG OG KØBENHAVN

LAVE PAKHUSE OG ETAGE-PAKHUSE

»Hamburgische Correspondent« bragte for kort Tid siden nedenstaaende Artikel, hvori Bladet drager en Sammenligning mellem Kaj-Pakhuse i Hamborg og København:—

»Under og efter Krigen har København udvidet sine Havneanlæg ganske betydeligt i Haab om, at det vilde lykkes til Stadighed at lede en stor Del af den Transittrafik, der før Krigen gik over Hamborg til Østersøen, over Københavns Havn. Det maa derfor afgjort betragtes som en glædelig Begivenhed, at Senats- og Borgerrepræsentations-Kommissionen for Hamborgs Havns Udvidelse engang ved personlig Nærværelse har orienteret sig med Hensyn til Københavns Havneanlæg og disses Udvikling. I September ifjor opholdt Kommissionen sig i Danmarks Hoved- og Havnestad og giver nu en lærerig Skildring af sin Studierejse.

Af Beskrivelsen af Københavns Havn fremgaar det, at man her møder de samme Vanskeligheder med Hensyn til begge Havnebredderne, som vi kender fra Hamborg, og som ogsaa i andre Verdenshavne som Rotterdam, New York og London med stor Bekostning maa overvindes. Der planlægges i København Bygning af en stor Højbro, og Tanken om en Dobbel-Tunnel overvejes ogsaa. Desuden viser Beretningen, hvilke Havne-Udvidelsesprojekter, der er under Drøftelse i København.

Etage-Pakhuse

»En interessant Forskel mellem København og Hamborg bestaar i Kaj-Pakhuse. Københavns Frihavn tjener væsentligt Transittrafikken, hvilket sker paa den Maade, at det Gods, der indbringes af Skibe, igen afhentes af andre Skibe, som sejler til andre Lande. Da Videretransporten som Regel ikke sker umiddelbart efter Ankomsten, benyttes Københavns Kaj-Pakhuse saavel ved Omladningen som ved en længere Oplagring af Godset. Af denne Grund har de fleste Pakhuse henholdsvis en eller to Etager, og ogsaa Kælderetagerne er i mange Tilfælde helt eller delvis indrettet til at optage Gods. De forhaandenværende 1-Etages-Pakhuse skal erstattes med Fler-Etages Pakhuse. Kommissionens Beretning bemærker hertil:

»Da Fler-Etages Pakhuse af Havnefagmænd i København betragtes som den efter moderne Driftsprincipper eneste mulige Løsning, og da disse Ekspertes har udtalt deres Forundring over, at Hamborg endnu ikke er gaaet over til denne Pakhus-Type, men stadig holder fast ved sit 1-Etages Pakhus, skal dette Spørgsmaal her kort berøres. Det turde være overflødig at fastslaa, at de ogsaa i Hamborg hyppigt har været Genstand for meget nøje Prøvelse. Som et synligt Bevis herfor findes i Magdeburgs Havn det to-Etages-Pakhus C, (Frugtpakhus), der imidlertid ikke har fundet Efterlignere, til Trods for at Etage-Pakhuse netop er hensigtsmæssige ved Frugttrafikken. Til den almindelige Omladning ved Kaj er Etage-Pakhuse for Hamborgs Vedkommende imidlertid ikke blevet anbefalet af Ekspertes indenfor Havnekredse. Naar man alligevel saavel i København som i andre Havne har

gjort gode Erfaringer, saa kan dette forklares ud fra de væsentligt forskellige Driftsforhold i de to Havne.

Forskellen mellem Hamborg og København

I Hamborg er Kaj Omladningen principielt rumlig adskilt fra Oplagringsvirksomheden, og det eneste Forsøg i modsat Retning (Kaj-Pakhus A) beviser kun Rigtigheden af dette Princip, idet dette Pakhus aldrig benyttes til Skibs-Ekspedition. I Kaj-Pakhuset er ligesaa principielt enhver længere Oplagring udelukket. I København er Kaj-Pakhuse derimod tillige Oplagringshuse og maa have et større Antal Rum til Oplagringen.

Endnu mere afgørende for det foreliggende Spørgsmaal er Arten af de Transportmidler, der kommer i Betragtning ved Omladningen. Medens i Hamborg ved Siden af Ladning og Losning af Skibe, Jernbanevogne og Fragtmandsvogne, Betjeningen af Pramme og Skuder spiller en betydelig Rolle, falder disse Befordringsmidler helt væk i København. Det fremgaar heraf, at der er stor Forskel paa Hamborg og København, naar man kun betragter Lossearbejdet, idet nemlig det Gods, der i Hamborg losses fra Skibe, i Modsætning til København, deler sig i to Retninger, der omtrent har lige stor Betydning, nemlig det, der sendes over Land, og det, der igen befordres ad Vandvejen. Som Følge heraf kræver Hamborgs Kajdrift et langt større Vandareal, d. v. s. saavel en større Kajlængde som en bredere Vandfront i Forhold til Pakhus-Arealet. Det maa i denne Forbindelse huskes, at der i Hamborg imellem og ved Siden af Skibe saavidt muligt samtidig ekspederes Pramme og Skuder ved Kajen, og at Skibene derfor hyppigt losser og lader udenbords ved Hjælp af Hejseværk o. l. Dette Forhold mellem Vand- og Pakhus-Arealet har, alt efter Størrelsen af de Skibe, der til enhver Tid benytter Kajen, paa Grundlag af aarelang Erfaring antaget en ganske bestemt Størrelse, som ikke uden Skade for den økonomiske Virkegrad taaler en vilkaarlig Forandring. Vilde man forøge Pakhus-Arealet med Etagebygninger, uden at man var istand til samtidig at foretage en tilsvarende Udvidelse af det tilhørende Vandareal, saa vilde det større Pakhus-Areal ikke kunne udnyttes. Det brugbare Vandareal lader sig imidlertid ikke forøge efter Behag. Man kunde efter Amsterdams Eksempel tænke paa at anlægge Kanaler paa Pakhusenes Langside ligeoverfor Skibskajen, hvor mindre Skibe saa kunde betjenes, men en saadan Løsning synes ikke hensigtsmæssig paa Grund af de snævre Rumforhold i Hamborg. Man kan heller ikke i Hamborg tænke paa eventuelt at udligne Arealudvidelsen ved ringere Pakhusbredde. Thi Losningen af én Damper i flere Etager paa én Gang vilde paa Grund af Godsets mangeartede Sammensætning være til stor Gene. Pakhusbredden er altsaa afhængig af Skibets Størrelse, idet hele Ladningen maa bredes ud i Skibets Længde i én Etage.

Hertil kommer, at man i Hamborg maa maale Godset med en hel anden Maalestok end i København. I Hamborg maa man lægge langt mere Vægt

paa en overskuelig Stabling, fordi hele Pakhusdriften ellers vilde komme i en uudholdelig Forvirring. I et Etagepakhuse, hvis underste Rum maa indeles ved Hjælp af 80 til 100 cm tykke Piller med ca. 5 m Mellemrum, kan der aldrig opnaas en saadan Overskuelighed, som i de udstrakte Haller i Hamborgs Pakhuse med deres lette Træpiller med 9 m Afstand paa langs og henholdsvis 15 og 18 m Afstand paa tværs. Anvendelsen af Elektro-Karrer og andre mekaniske Driftsredskaber, hvormed man i de sidste Aar har gjort saa udmærkede økonomiske Erfaringer, vilde vanskeliggøres i ganske betydelig Grad, saaledes som det ogsaa tydeligt fremgaar af Driften i København, der, hvad Nærtransport-Teknik angaar, staar langt tilbage. Dertil kommer Mørket i et Etagepak-

hus, der allerede ved 30 m Bredde (København) virker forstyrrende, men som ved 50 m (Hamborg) vilde nødvendiggøre, at man til Stadighed maatte have kunstigt Lys, hvilket selv ved det største Lampeantal ikke kunde ersatte Dagslyset. Det maa heller ikke overses, at kun den underste Etage i Etagepakhuse vilde opvise tilstrækkelig Bæreevne, men at denne derimod i de øverste Etager kun vilde andrage 1,500, højst 1,800 kg/qm, hvormod Hamborgs Pakhuse med deres paa Jorden liggende Gulv kan belastes med 10 og flere Tons pr. qm. Alle disse og mange andre ud fra Praksis vundne og velovervejede Synspunkter har hidtil ikke givet nogen Foranledning til at bygge Etagepakhuse i Hamborg.

»M. G. MELCHIOR«S KOLLISION PAA OSLO-FJORDEN

En uforbeholden Anerkendelse af den danske Dampers Optræden

Som det vil erindres kolliderede Det Forenede Dampskibsselskabs Damper »M. G. Melchior« i December med Motorfartøjet »Aino« paa Oslo-Fjorden. I nogle norske Blade blev det gjort gældende, at »Melchior« skulde have nægtet at yde det nødvendige Fartøj Assistance, en Paastand, som dog omgaaende blev gendrevet som ganske grundløs. Man kunde sige selv, at den danske Dampers dygtige og almindelig anerkendte Fører absolut ikke vilde undlade at efterkomme det fundamentale Bud i »Søens Lov« om at hjælpe Skib eller Folk i Nød, og det viste sig da ogsaa, at »Melchior« netop hurtigt og resolut havde bragt »Aino« virksom Hjælp.

»Aino«s Sagfører, Advokat Jakob Thinn i Oslo, har da ogsaa nu uforbeholdent erkendt dette i en Erklæring, der er offentliggjort i Oslo-Bladene: Erklæringen har følgende Ordlyd:

»Som det vil erindres, kolliderede »Melchior« og »Aino« ved Kobbernaglen i slutten af november ifjor. — Denne kollision var endel omskrevet i pressen, og gav anledning til endel angreb paa »Melchior«s rederi, Det Forenede Dampskibs-Selskab.

Saa længe korrespondancen paagik mellem de to rederier

har jeg som »Aino«s saksfører ikke fundet grund til at rette nogen henvendelse til aviserne.

Da imidlertid saken nu er ordnet i mindelighed, finder »Aino«s eier, kaptein Jensen, at publikum bør gjøres bekendt med at »Melchior«s rederi har behandlet saken særdeles greit og imøtekommende, og ved opgjøret tat mere hensyn til kaptein Jensens vanskelige stilling, end til at »Melchior« i modsætning til »Aino«s lodt sine manøvrer bestemme av styringsplakatens vikeregler.

Det blev efter kollisionen i aviserne uttalt, at »Melchior« negtet at yde det synkefærdige fartøi nogen assistance, og overlod andre at berge det synkende offer og de ombordværende.

Som kaptein Jensen imidlertid gjorde opmærksom paa allerede ved sjøforklaringen, er dette en misforstaaelse. Hvad »Melchior« negtet var alene »slæperassistance« ind til bryggen. Dette indsaa kaptein Jensen meget snart var et upraktisk forlangende. Men »Melchior« lot straks sætte baat paa vandet bemanded med styrmand, og denne baat hjalp »Aino«s folk med at slæpe den havarerte baat bort paa grund ved Kobbernaglen og fortøje den der.

Jeg vil ogsaa tilføie, at kaptein Jensen, da han læste avisartiklerne, straks til mig uttalte at han ikke kunde forstaa at aviserne, efter hans sjøforklaring kunde skrive mot Forenede som skedd. Han ansaa det helt uberettiget og tillæ, at han i aarrækker hadde gaat paa fjorden her, og hadde fra sig selv og andre skibe erfaring for, at Forenede og dets skibe altid optraadte meget korrekt og forekommende.

POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Havn er der i Løbet af Marts Maaned udført ialt 291.763 Tons Kul, deraf til Danmark 80.745 Tons, mod 244.227 Tons, deraf til Danmark 61.372 Tons i Februar Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige	142.306
Danmark	80.745
Italien	14.000
Frankrig	13.586
Letland	14.618
Finland	908
Norge	20.102
Rusland	4.295
Litauen	1.203

ialt: 291.763

Det vil bemærkes, at der har fundet en jævn Stigning af Kulexporten i Marts Maaned Sted, størst for Danmarks Vedkommende, ca. 30 pCt. for Sveriges Vedkommende fra 127.837 Tons i Februar til 142.306 Tons, for Norges Vedkommende fra 6.580 Tons i Februar til 20.102 Tons i Marts Maaned.

SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA

Ifølge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik over Skibstrafikken paa Gdynias Havn indgik der i Marts Maaned d. A. 34 Skibe

med 24.864 N. R. T. mod 22 Skibe med 14.250 N. R. T. i Februar. Af den indgaaede Tonnage førte kun 2 Skibe med 909 N. R. T. dansk Flag mod 3 Skibe med 3.544 N. R. T. i Februar.

Over Havnen udførtes foruden 528 Tons Træ kun Kul; desuden afskibedes der 671 Passagerer til Frankrig.

SPANSKE FRUGTBEPFRAGTERE

En norsk Baad blev i December 1926 befragtet af Hr. Onofre Sanz, Valencia, for en Rejse med "oranges, lead and/or other lawful merchandise" fra Spanien til U.K. Den 30. December annullerede Sanz Certepartiet under Henviisning til, at Opfyldelsen var blevet umulig paa Grund af force majeure. Han sigtede da til et Forbud mod Frugtplukning, som netop var udstedt i Spanien for at hindre Udskibning af Frugt, som var beskadiget af Frost.

Der var en almindelig Voldgiftsklausul i Certepartiet, og N. S. forsøgte at faa Spørgsmaalet om Hr. Sanz' Erstatningsansvar afgjort ved Voldgift i England, men Sanz har nægtet at udnævne nogen Voldgiftsmand. Hvis en Reder derfor bortfragter sine Baade til Onofre Sanz, vil han ikke kunne gøre Regning paa at faa en mulig Disput afgjort ved Voldgift i England, men vil være henvist til at sagsøge Sanz ved de spanske Domstole.

DEN NEDERLANDSKE SKIBSFART I 1926

Det forløbne Aar blev for den nederlandske Skibsfart alt i alt gunstigere end sine Forgængere, og langt bedre, end man efter Forløbet af Aarets første Maaned havde turdet vente.

Denne Udvikling, som den nederlandske Skibsfart, ifølge dette Erhvervs internationale Karakter, delte med andre Landes, skyldtes som bekendt den i Maj Maaned udbrudte engelske Ministrejke, der først afsluttedes i November.

Denne Faktor udøvede i Holland, udtaler den danske Generalkonsul i Rotterdam i en Indberetning til Udenrigsministeriet, en saa overordentlig stor Indflydelse paa Skibsfartens Kaar, at det falder naturligt at benytte den som Grundlag for en Inddeling af Aaret i 3 Perioder: Før Strejken, under Strejken og efter Strejken.

I førstnævnte Tidsrum, fra Aarets Begyndelse og til Maj Maaned, var Udbyttet for Skibsfarten meget ringe. Den i de senere Aar herskende Depression i Verdenshandelen fortsattes, uden at der syntes at være noget Haab om en snarlig Bedring. Fragterne sank til et Niveau, der umuliggjorde en lønnende Drift, og dette gjaldt ikke blot de oversøiske Fragter, men ogsaa Kystfragterne. Som Følge heraf steg Antallet af Oplægninger, ligesom ogsaa de daarlige Tider var meget følelige for Skibsbygningsindustrien, der i denne Periode modtog yderst faa Bestillinger paa Nybygninger.

Strejken bragte Omslag

Efter Udbruddet af den engelske Ministrejke indtraadte i Løbet af kort Tid et fuldstændigt Omslag. Nederlandenes gunstige Beliggenhed bevirkede, at man her i særlig Grad var i Stand til at drage Fordel af den opstaaede Situation. Udførselen af Kul fra Westfalen over nederlandske Havne steg til en hidtil ukendt Højde, og Nieuwe Waterweg blev i Løbet af kort Tid den vigtigste Bunkerstation i Vesteuropa.

Efterhaanden som det derefter viste sig, at Strejken truede med at blive langvarig, indtraadte en stærk Stigning af Fragtraterne. De store Transporter af Kul, navnlig fra Nordamerika, bevirkede en stærk Efterspørgsel efter Tonnage til stadig stigende Priser, en Stigning, der snart forplantede sig til hele Fragtmarkedet.

Som Følge af de gode Fragter sank Antallet af oplagte Skibe, som det vil ses af nedenstaaende Oversigt, saaledes at den nederlandske Flaade i Aarets sidste Halvdel faktisk har arbejdet med fuld Kapacitet:

	Skibe	Br. Reg. Tons
Oplægninger 1. Januar 1926	28	135.899
— 1. April 1926	21	111.318
— 1. Juli 1926	16	62.348
— 1. Oktober 1926	5	8.953
— 1. Januar 1927	3	7.960

Strejken havde dog ogsaa sine mørke Sider for Skibsfarten, saaledes navnlig de høje Priser paa Bunkerkul, gennemgaaende af en slet Kvalitet, der slugte en betydelig Del af Fordelene ved de stigende Fragter.

Afslutningen paa Ministrejken havde umiddelbart en Dalen af Fragterne til Følge; Aarets sidste Maaned var imidlertid ikke i Stand til i væsentlig Grad at ændre Aarets Hovedresultat, der som nævnt maa betegnes som forholdsvis gunstigt for Skibsfarten.

Bevægelsen paa Fragtmarkedet illustreres bedst ved følgende Tal: I December 1925 var Fraglindex-tallet 121,77 og daledet derefter i Aarets første Halvdel til 96,20. Derefter steg det til 196,67 i Slutningen af Oktober for ved Aarets Udgang atter at være dalet til 147,27.

Den ovenfor skitserede Stigning paa Fragtmarkedet kom i særlig Grad Trampfarten til Gode.

Linjerederierne

Hvad angaar Linjerederierne var Aaret, omend noget bedre end de foregaaende, saa dog stadig lidet tilfredsstillende.

Bedst har de Rederier klaret sig, der drev Ruter paa Indien; alt i alt forventes der deklareret Dividende i større Udstrækning end sidste Aar, da kun et Faatal af de nederlandske Rederier var i Stand til at betale Udbytte til Aktionærerne.

Holland-Sydafrika Linien maatte i 1926 nedskrive Aktiekapitalen, og det samme var Tilfældet med forskellige mindre Rederier.

Det engelske Indførselsforbud for fersk Flæsk ramte haardt de Rederier, for hvem Ruterne paa England var Hovedindtægtskilden.

Endelig kan nævnes, at de Rederier, der væsentligt er baseret paa Udvandringen, i Særdeleshed Holland-Amerika Linien, har maattet kæmpe med store Vanskeligheder som Følge af de amerikanske Indvandringsrestriktioner. Nedenfor gengives en Statistik over Udvandringen over nederlandske Havne i det forløbne Aar:

	Fra Amsterdam	Fra Rotterdam
Nederlandere	312	2.844
Udlændinge	9.725	5.155

Emigrationen gik til følgende Lande:

	Nederlandere	Udlændinge
U. S. A.	1.445	2.193
Argentina	149	4.288
Brasilien	129	5.092
Canada	1.372	2.256
Cuba	4	207
Mexico	18	491
Uruguay	2	203

Rekordaar for Rotterdam

For Trafiken paa Rotterdam betød 1926 et Rekordaar, hovedsageligt paa Grund af de ekstraordinære Forhold i Forbindelse med den engelske Ministrejke. Som det vil ses af nedenstaaende Oversigt, har Rotterdam draget større Fordele af Konflikten end de to store Konkurrenter, Antwerpen og Hamburg:

Rotterdam:

1924	10.085	Skibe med	15.089.293	Netto Reg. Tons
1925	11.089	—	16.670.643	—
1926	14.548	—	21.274.282	—

Antwerpen:

1924	9.709	Skibe med	16.348.770	Netto Reg. Tons
1925	9.971	—	17.166.334	—
1926	11.590	—	19.336.087	—

Hamburg:

1924	12.735	Skibe med	15.622.020	Netto Reg. Tons
1925	13.241	—	16.636.312	—
1926	14.829	—	17.411.380	—

Forskellige Omstændigheder har dog hæmmet Rotterdam i Konkurrencen. Saaledes først og fremmest de tyske Jernbaners Tarifpolitik, der bevirkede, at Stykgodstransporter, der naturligt synes at burde gaa ad Rhinen til de nederlandske Havne, i Stedet for, paa Grund af de tyske Tarifbegunstigelser gik til de nordtyske Havne.

Depressionen af den belgiske Valuta, og de deraf følgende lave Arbejdslønninger og øvrige Omkostninger ved Havnebedriften i Antwerpen, i Forbindelse med denne Bys Preferencestilling med Hensyn til les surtaxes d'entrepôt et d'origine, vanskeliggjorde ligeledes Rotterdams Konkurrencemuligheder.

Det overordentlig gunstige Resultat for Rotterdam i det forløbne Aar maa derfor som nævnt tilskrives de unormale Tilstande paa Kulmarkedet, medens en nær-

SKIBSSALG TIL UDLANDET

Som omtalt i Dagspressen er nogle — ialt 6 — af de Dampere, der tilhører Rederierne »Codan«, »Halla« og »Ontario« i den senere Tid blevet solgt til Udlandet, og der skal efter Forlydende være Forhandlinger i Gang om Afhændelse af yderligere 2—3 af Baadene, hvilket i Betragtning af de for dansk Rederivirksomhed saa vanskelige Forhold ikke kan undre, men det maa dog haabes, at det maa lykkes at bevare Resten af de nævnte Selskabers Flaade, der ledes af Skibsreder T. C. Christensen, under dansk Flag.

(Fortsat fra Side 289).

mere Betragtning af den øvrige Varebevægelse, navnlig den forholdsvis ringe Stykgodstrafik, ikke giver Anledning til Tilfredshed.

I den Periode af Aaret (Juni—November), da de store Kulafskibninger fandt Sted, var alle Liggepladser i Havnen til Stadighed optaget, medens mange Dampere maatte vente paa turn udenfor Hoek van Holland.

Trafiken paa Nieuwe Waterweg

En endnu stærkere Stigning end Havnetrafiken paa Rotterdam udviser Indklareringerne i Nieuwe Waterweg, hvor en Mængde Skibe under Kulstrejken indtog Bunkers. Nedenstaaende Statistik viser Trafiken paa Nieuwe Waterweg i de to sidste Aar:

	Skibe	Netto Reg. Tons
1926	20.262	28.893.050
1925	13.883	20.388.061

Efter Flaget fordelte Skibene sig mellem følgende Nationer:

England	5.596	Rusland	52
Tyskland	3.207	Portugal	57
Nederlandene	2.834	Danzig	52
Norge	2.209	Brasilien	35
Sverige	1.786	Estland	30
Frankrig	1.726	Ungarn	28
Danmark	686	Rumænien	19
Italien	580	Polen	5
Grækenland	310	Peru	4
Spanien	283	Argentina	4
Amerika	194	Panama	3
Belgien	152	Memel	2
Finland	120	Schweiz	1
Letland	108	Czechoslovakiet	2
Japan	97	Kina	1
Jugoslavien	78	Equador	1

Angaaende Tonnagens Fordeling foreligger der ingen Statistik.

Af den samlede Indklarering i Nieuwe Waterweg var som nævnt 14.548 Skibe med over 21 Millioner Tons Netto bestemt for Rotterdam, medens Resten var jævnt fordelt over de mellem Rotterdam og Havet liggende mindre Havne, Vlaardingen, Schiedam etc.

I det følgende gengives en Statistik over de vigtigste søfarende Nationers Andel i Indklareringerne i selve Rotterdams Havn:

	1926		1925	
	Antal	Brutto m ³	Antal	Brutto m ³
England	3.923	24.407.037	2.714	17.614.073
Nederlandene	2.609	20.596.115	2.479	19.207.773
Tyskland	2.374	25.479.067	2.395	14.870.206
Frankrig	1.590	10.378.180	884	5.539.134
Sverige	1.048	5.769.871	654	3.850.430
Norge	1.062	5.594.800	730	4.541.185
Italien	476	5.534.875	276	3.180.437
U. S. A.	188	3.080.065	176	2.888.937
Japan	95	2.070.311	87	1.815.595
Spanien	228	1.910.159	159	1.628.906
Grækenland	177	1.874.396	91	979.230
Danmark	250	1.705.438	246	1.523.559
Belgien	99	580.195	28	237.697

Det vil ses, at Danmark er blevet fortrængt af Grækenland paa Pladsen som Nr. 11. Den danske Trafik

OPLÆGNINGERNE STIGER

Atter denne Uge viste Oplægningerne en lille Op- gang, idet der den 3. ds. var oplagt ialt 19 Dampskibe med en samlet Brutto- og Dødvægtstonnage af henholdsvis 19,776 og 29,240 Tons mod i den foregaaende Uge 17 Dampskibe, 16,270 og 24,612 Tons.

Sejladser paa Lovisa

Firma Ferd. Philpson & Co. meddeler: Ifølge modtagen Meddelelse fra Nordstrøm & Co., Lovisa, forventes Navigationen paa Walkom genaabnet d. 2. Maj og paa Pernoviken et Par Dage senere.

paa selve Rotterdam er vokset med 4 Skibe og 181.879 Brutto m³, medens Grækenland er gaaet frem med 86 Skibe og 895.165 Brutto m³.

Bemærkelsesværdig er den stærke Fremgang for Sverige, hvis Flag i 1926 var stærkere repræsenteret end Norges.

Hollands Handelsflaade

Den nederlandske Koffardiflaade voksede i det forløbne Aar fra 945 Skibe med 2.466.473 Brutto Register Tons til 971 Skibe med 2.511.293 Brutto Register Tons.

Heraf var ved Aarets Udgang:

451 Dampskibe	med 1.944.499	Brutto Reg. Tons	
30 Motorskibe	126.680	—	—
124 Sejlskibe	14.521	—	—
154 Motorsejlskibe	23.334	—	—

Som det vil ses af ovenstaaende Tal, er Nederlandene kun i yderst ringe Grad gaaet over til Brug af store Motorskibe.

I de senere Aar forsvinder Sejlskibene mere og mere og erstattes med eller ombygges til Motorsejlskibe, der bedre er i Stand til at klare sig i Konkurrencen. De Sejlskibe, der endnu er tilbage, er for Størstedelen hjemmehørende i Landets nordligste Provins, Groningen.

Flaaden forøgedes med ialt 48 Nybygninger (17 Damp-, 12 Motor- og 19 Motorsejlskibe) med 90.959 Brutto Register Tons. Størstedelen byggedes paa nederlandske Værfter, kun 5 paa udenlandske.

Ved Køb i Udlandet forøgedes Flaaden med 14 Skibe med 19.810 Brutto Register Tons; heraf købtes eet Motorsejlskib i Danmark.

Ved Forlis, solgt til Udlandet, Ophugning etc. formindskedes Flaaden samtidig med 52.618 Brutto Register Tons.

Naar man lader Sejlskibene ude af Betragtning, er Skibenes Alder følgende:

192 Skibe er	under 5 Aar
236 —	fra 5—10 —
163 —	10—15 —
127 —	15—20 —
67 —	20—25 —
46 —	over 25 —

Udsigterne

Med Hensyn til Fremtiden for den nederlandske Skibsfart hersker der i Skibsfartskredse en mere optimistisk Stemning, end Tilfældet var ved Indgangen til 1926. Ikke blot de forholdsvis gunstige Resultater i det forløbne Aar anføres til Støtte for dette lysere Syn, men ogsaa andre Omstændigheder spiller en Rolle, saaledes navnlig den i Aarets første Maaneder truende Strejke i de amerikanske Kulminer, der — bortset fra en saadan Strejkes iøvrigt uheldige økonomiske Virkninger — vel næppe vil kunne undgaa at udøve en stimulerende Indflydelse paa Fragtmarkedet. Endvidere nævnes Stigningen i den norske og spanske Valuta, der menes at ville lette Konkurrencen med de paagældende to Lande.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

Antallet af de til Danzig i Marts Maaned indgaaede Skibe var 585 med 316.207 N. R. T. mod 457 Skibe med 271.856 N. R. T. i Februar.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 591 med 341.947 N. R. T. mod 423 Skibe med 246.637 N. R. T. i Februar.

Af de i Marts indgaaede Skibe indgik 288 Skibe med 180.314 (altsaa langt over Halvdelen) i Ballast, medens 75 Skibe med 32.681 N. R. T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Marts Maaned 1926 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe androg 391 med 250.598 N.R.T. og af da udgaaede 367 Skibe med 234.654 N. R. T.

En Oversigt over Vareudførselen er, udtaler det danske Generalkonsulat i Danzig, endnu ikke offentliggjort, men det skal anføres, at den danske Tonnage med 89 Skibe med 42.536 N. R. T., hvad Skibsanallet angaar, staar som Nr. 3, hvad Tonnagen angaar, som Nr. 4 efter Tyskland med 202 Skibe med 87.463 N.R.T. og Sverige med 151 Skibe og 78.094 N. R. T. og England med 32 Skibe og 44.136 N. R. T.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Brasilien	1	586
Danzig	22	11.148
Danmark	89	42.536
Tyskland	202	87.463
England	32	44.136
Estland	2	742
Finland	1	2.903
Frankrig	7	7.692
Grækenland	1	1.855
Holland	8	4.938
Italien	1	2.055
Letland	15	9.587
Litauen	1	82
Norge	25	12.587
Polen	27	9.803
Sverige	151	78.094

Udvandrertrafikken, der i Februar androg 2627 udgaaede Passagerer, er med et Antal af 6455 Passagerer mere end fordoblet. Den direkte Udvandring til New York under dansk Flag er i Marts Maaned med 1031 Passagerer tre Gange saa stor som i Februar med 358 Passagerer.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 3. Maj 1927.

Medens Nord-Østersøen og hele Middelhavet endnu ikke har rettet sig, er der en glædelig Fasthed i de oversøiske Markeder, Montreal og La Plata i Særdeleshed. Hvad disse to Markeder alene kan præstere er lidt af et Særsyn; men man er tilbøjelig til at regne for meget med de enkelte store og glemme de øvrige — for mange, lige saa vigtige — Markeder, naar Fragtmarkedet skal bedømmes. Hvis blot den særegne Fasthed i de enkelte oversøiske Markeder kunde indvirke paa hele Fragtmarkedet, var det en anden Sag. Saaledes er det dog ikke, og de Redere, som væsentlig har én Type Baade, der ikke er egnet til oversøisk Fart, finder Situationen mindre morsom. De oplagte Skibe i Danmark er endnu af underordnet Betydning, men i andre Lande ligger forholdsvis mange Baade oplagt, og flere paa-tænker alvorligt at lægge op, eftersom Baadene kommer hjem, saafremt de hjemlige Markeder ikke snart byder paa mere tilfredsstillende Beskæftigelse. — Østersøen er for mange det sidste Halmstraa. Svigter

det, og Kulmarkedet heller ikke bedres, er der ingen anden Udvej end Oplægning.

TRÆLASTMARKEDET

Naar der ses hen til, at vi er inde i Maj Maaned, forbavser det unægtelig, at der ikke er mere Liv. En Del Props/Pulpwood Kontrakter er ganske vist for længe siden taget op, ligesom en Række D.B.B. Ladninger er sluttet, men den støtte, rolige Befragtning mangler. Der maa være noget i Vejen i flere Henseender, og set fra et Rederstandpunkt er der noget bestemt i Vejen, nemlig Raten. At Befragterne arbejder paa at slutte saa billigt som muligt er ganske rimeligt, set fra deres Standpunkt, men ligesaa rimeligt er det, at Rederne vil have noget ud af at transportere Varerne. Trælastmarkedet kan sikkert taale adskillige shillings højere Rate, og de sidste shillings, mange Gange den sidste shilling, giver Overskudet. Saa længe der er den mindste Chance for Fortjeneste i andre Farvande, holdes Tonnagen borte fra Østersøen. Prompte Baade er næsten ikke

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telgr.-Adr.: "Mittler"
do	Seppinen & Co. Stevedores	"Mannola"
do	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	"Karelia"
Trångsund	A.B. The Federations Stevedore	"Sohn"
do	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	"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.	"Wahlroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Wasa	A.B. Stevedore O.Y.	"Stevedore"
do	Merivälitys Osakeyhtiö	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	"Wilkman"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	"Prompt"
do	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Möllersvik & Himango	Stuvarebolaget	"Prompt"
do	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores	"Despatch"
do	F. Thompson	"Thompson"
Uleåborg & Haukipuda	Stuvarebolaget	"Prompt"
Keml.	S. R. Bygglin	"Bygglin"
do	Stuvarebolaget	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoring"

ESBJERG

Dybder ved daglig Hølvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, hvor der er 7,5 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtebønder og flere Fyrilinier — **Havneafgifter** (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Lods- og Bugserafgifter**: Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere. Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — **Ballast- og Vandafgifter**: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons Vand til Skibs- og Maskinbrug 2 Kr. pr. Gang + 150 Øre pr. m³. — **Losning og Lastning**: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetude. To mindre Skibsreparationsværfter 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 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.

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-Registeronnagen. 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 Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. 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 Vindrivere, 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 Lodsvang.** Lodspenge 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 Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. **Ballast** leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. **Losning og Ladning.** I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og 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.

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. m³. **Vand**: I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. **Losning og Lastning** til faste Takster, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — **Moderne Skibsværft**: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

KORSØR

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

Skibsafgift pr. Netto Ton (saavel for Indg. som for Udg.): Indenbys: Sejlskibe 12 Øre, Sejlsk. 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. m³, Kedelvand Kr. 1,50 pr. m³.

Losning og Lastning

besørger af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejseapparat m. m.

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

MARSTAL

Syd fra gennem Klørdyb er uddybet til 4,5 m, men Løbet 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: Sejlskibe, ogsaa med Hjulpeskrue, Indg. 24 Ø., Udg. 24 Øre, Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. **Ingen Lodstvang** uden ved Bugsering (se Lodsl.). **Bugsering** efter moderate Priser ved Motorbaade. **Ballastafgift** 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. **Losnings- og Lastningsomkostninger** efter moderate Takster. **Staaletskibsbyggeri** og **Reparationsværft**, flere Træskibsbyggerier og Køhalepladser, 2 Ophalerbeddinger til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

KJØBENHAVN

NØRRESUNDBY

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

Skibsafgift pr. N. R. T.

Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

I Hals-Barres Fyr er der Station for Hals Lodser. Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fod) 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. m³ leveret om Bord ved Bolværk.

Losning og Lastning

besørger ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Køhalingssplads 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** 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, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton**: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjulpeskrue 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.** besørger hovedsagelig af et Speditørfirma med Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stabelafløbning

Fra A/S. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sattes den 27. April et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 349 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.

Det Hoveddimensioner er: 215' 0" × 35' 0" × 13' 0".

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type, der skal kunne udvikle 1325 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen, der overværedes af Repræsentanter

saavel for Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt.

Skibet fik Navnet »Nimbin«.

Gertrud Rask havareret i Isen

Til Grønlandske Styrelse indløb forleden Meddelelse om, at dens Damper »Gertrud Rask« ligger i Isen i Bredefjordens Munding med brækket Skruer. Dampskibet »Gustav Holm«, der laa ved Frederikshaab, er afgaaet til Assistance.

Det lykkedes »Gustav Holm« at slæbe »Gertrud Rask« ud af Isen, hvorefter den efter at have taget Passagererne fra Havaristen om Bord vendte tilbage til Frederikshaab for at fuldende sin Lastning, medens »Gertrud Rask« under Sejl fortsatte Rejsen til København.

(Fragtmarkedet fortsat.)

til at placere, selv til en Dags-Rate. Kontrakter over Sæsonen eller enkelte Ladninger for Lastning frem i Tiden er Befragterne ivrige efter at dække ind, hvis Raten blot er tilstrækkelig lav, men hellere end at binde Tonnagen over Sæsonen, eller over en Del af denne, og derved afskære sig Muligheden for at udnytte en eventuel Stigning, maa man akceptere, hvad der kan faas for den enkelte Rejse, hvis Baadene i det hele taget skal sejle. For Props Syd-Finland/Calais, Juni & Juli Lastning bydes kun 37/—37/6 og Pulpwood ca. 36/-. Tilbud til henholdsvis 39/- og 38/6 er glat refuseret. 550 fv. Props, S. Finland/Grangemouth er gjort à 39/—40/-.

900 std. Haparanda/Grimsby 47/- f.o.w. 850 std. Uleåborg/Grimsby 46/- f.o.w. 750 Trångsund/Grimsby 42/6 15/6. 850 std. Trångsund/Hull 41/- Maj. 550 std. 2 Gefle/Antwerpen 39/ Maj. 1150 std. Björkö/London 43/- Juni. 1000 std. Umeå/London 45/- Juni. 620 std. Gefle/London 39/- pt.

16/1700 std. Fredriksstad og 2 nordsvenske Havne/Durban & el. Delagoa Bay noteres i 82/6. 2500 Stds. Trångsund—2/3 Havne Sydafrika, 80/-. 14/1600 stds. 2 Sverige og Wiborg—Alexandria 60/—62/6.

Hvidehavet har bl. a. taget:

1500 Stds. Archangel/B. Aires 107/6. 935 Stds. Archangel/Cardiff 63/3. 725 Stds. Mesane/London/Hull 68/6. 900 Stds. Archangel/Amsterdam 58/6. 550 Stds. Archangel/Plymouth 69/-.

Der skal mere til, før Afslutningerne kommer rigtig igang.

Canada har været en Ubetydelighed svagere, men retter sig vel nu, da Kornmarkedet fra Montreal er blevet fastere og mere aktivt.

KUL, KOKS etc.

er stadig et bedrøveligt Marked. Intet synes at hjælpe. Østkyst/Danmark ligger omkring 5/—5/3, 2/3000 T.; Goole/Malmø 6/-, 1,200 T.; Tyne/Stettin 5/-, Danzig/Stockholm-Gefle 5/3, Warkworth/Drammen 7/3, Hull/Reykjavik 9/—9/3. Koks London/København 7/6, Wales/København 5/3, Wales/Sundsvall 6/6; Coasting er meget svag med Tyne/Antwerpen nede i 2/9, Hamburg 3/9d.

MIDDELHAVET etc.

Udgaaende Kulnoteringer fra U.K. til det vestlige Middelhav og Øerne omtrent uforandret. Rotterdam Noteringerne ligeledes uforandret. Til østlige Destinationer, som Alexandria/Cyprus/Piræus og Constanti-

nople er betalt lidt bedre, men de svage Markeder fra Alexandria/Sortehavet og Donau fordrer ogsaa en rimelig udgaaende Fragt. Alexandria/Skotland byder 13/6 pr. Ton cottonseed. Donau/3Danske er gjort til 19/3, 19/6 og 19/9.

Frugt. Spanien/U.K. Cont. udbydes à 20/- for 80/90,000 cbf., Jordnødder fra Vestafrika er svagere, omkring 25/-, Kontinentet.

Fosfat. Sfax/Antwerpen, 7/-, Bona/Ipswich 8/6, Bona/Kings-Lynn 8/9; Ertz San Juan/Riga 8/3, Huelva/Stettin 9/-, Huelva/Sydsverige/Danmark 9/—9/6d.

NORD-AMERIKA, GULFEN/CANADA

Befragterne for Kul til Quebec/Montreal har faaet al den Tonnage, de har ønsket til 6/9, 7/3. For ikke længe siden var 8/—8/6 den gængse Sats. At Kornbefragterne ogsaa venter at slutte til lave Rater, nu da Tilgangen af Tonnage er forholdsvis god, er vel nok noget af den omvendte Verden. Det er vel ikke Meningen at sejle Kul til Montreal til en tabbringende Rate, for saa igen at tage en daarlig Rate for Korn.

De sidste Dages Fragtslutninger fra Montréal viser heldigvis en glædelig Fremgang for Maj Lastning. Til Rotterdam/Antwerpen er betalt gennemsnitlig 18 c.; en enkelt Baad fik 19 c.; Juni sluttes til ca. 17/17½ c. Til Middelhavet pr. Maj er opnaaet 23 ½ c., Basis 1 Havn, og for Juni 22 c. Montreal/3 Danske er værd 23/24 c. Nordstaterne/Bordeaux/Dunkirk 16 ½ c., New York/Rotterdam 16 c. Cuba/U.K. Cont. fast omkring 22/-. Gulfen/Murmansk 11 ¼ c. Bomuld; Gulfen/Rotterdam 5.25, 5/80, Svovl; Gulfen/Sverige-Finland \$7. Melbourne 30/-, fem Australien/New Zealand 38/6. Pitchpine, Gulfen/U.K., 125/-; Fosfat Tampa/Sydsverige, \$4.50, 4.75 og Oliekager, Gulfen/Danmark \$7.

Nord Pacific har efter en længere Pause taget et Par Baade til 34/6 35/3.

Syd-Amerika

Kul. U.K. eller Rotterdam/lower ports River Plate betaler ikke over 12/9, 13/3, og mange har derfor foretrukket at gaa ud i Ballast. I sidste Uge tog Kornbefragterne gennemsnitlig 10 Baade om Dagen til forbedrede Rater. — Der findes ikke mange usluttede Maj Baade, og Juni/Juli er meget efterspurgt. Mai Rater har været ca. 28/6 29/-, Juni 27/6 28/- Basis Lorenzo. U.K. Cont. med ca. 31/32- pr. Maj, Basis en Havn Skandinavien.

ØSTEN

Fra Syd- og Vestaustrien er gjort en hel Del, fulde Ladninger og parcels, men Raterne er utilfredsstillende. Vladivostok har betalt 28/9 Rotterdam/Hamburg; Burma/Kontinentet indikerer 27/9 28/-, Saigon/Cuba 37/6. Kul Syd-Afrika/Aden 16/- Singapore 15/6.

TIME-CHARTER

For 2000 T. en Middelhavs-Rundrejse bydes 5/6 5/9 og 3000 T. 2/3 Hvidehavs-Rundrejser 5/—5/3.

3850 Tonner, Trip across \$3.- 6500 Tonner, 3 Mdr. W. Indies \$1.20. 3000 Tonner, 12 Mdr. W. Indies \$2.- 1850 Tonner, 12 Mdr. W. Indies \$2.30.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejskibe med Hjelpekrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lødstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastagilt 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. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

CHR. JENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon . 2256
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:
»SØBORG»

HOLBÆK

JØRGEN L. FISKER
(H. MUNCH'S EFTFL.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

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

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

HORSENS

STATSTELEFON 16
TELEGRAM-ADR. »MARITIME»

Rechnitzer, Thomsen & Co.
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
Aalborg
★

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS

FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA»
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON»

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS

Telegraphic Address: OLESENS. Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND»

KALLUNDBORG

FINSEN & SCHULTZ
EDSV. SKIBSMÆGLERE
KALLUNDBORG

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

ESBJERG

C. BREINHOLT
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN · ESBJERG,
British Vice-Consul, Lloyds Agent.

Skibsrederi · Skibsbefragtning · Klarering
Spedition · Haveriagentur · Assurance.

Telefon 57 & 1262 · Statstelefon No. 8 · Telegram-Adr. Breinholt,
Watkins & Scott's Code.

KOLDING

TELEFON NR. 166 Telegr.-Adr.: NECKELMANN

CHR. NECKELMANN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KOLDING

BEEIDIGTER SCHIFFSMÄKLER SWORN SHIPBROKER

KORSØR

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg

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

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

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

Telegram Adresse:
»JØRGENSEN»

HADERSLEV

J. C. HANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HADERSLEV

Agent for:
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S, København
Lloyds Sub Agent
Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltсанд"

KØBENHAVN

ALFRED CHRISTENSEN
Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

FRI LOSNING OG RIGSFORSIKRINGSPRÆMIE

Det har været almindeligt og er muligvis endnu almindeligt ved Losning af Kul i norske Havne med Betingelse »fri Losning«, at Rederne betaler Rigsforsikringspræmie for Folk fra Land, der arbejder om Bord. Der maa her foreligge en eller anden Misforstaaelse, som formodentlig beror paa, at denne Præmie efter Loven og almindelig Praksis opkræves af Toldboden hos Rederne eller disses Agenter. Hvorledes det Offentlige forholder

sig for at faa indkrævet den Præmie, som Loven fastsætter, er en Sag for sig. En helt anden Sag er, hvorledes Forholdet ordnes mellem Reder og Modtager. Det beror ikke paa Loven, men paa Kontrakten, og naar denne gaar ud paa, at der skal betales en fast Pris uden nogen Reservation, eller at der skal være fri Losning, saa er det klart, at det paahviler Modtagerne at betale Rigsforsikringspræmie ogsaa for de Folk, der arbejder om Bord.

I S M E L D I N G E R P R. 2. M A J 1 9 2 7

Sverige

Stationerne Nord for Sundsvall ikke meldt.
Alnösundet Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
Hudiksvall Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.

Rusland

Fra Leningrad til Kronstad isfrit, derfra til Vidskär—
Schepelev Drivis. Issejladts omtr. 50 Sm. Isbrydere
skal afventes for Seskaar.

P O S I T I O N S L I S T E P R. 2. M A J 1 9 2 7

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Dok i Frederikshavn siden 4.4.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. London 27.4.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Petersen, ank. Vejle 2.5.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Aden 27.4. til Singapore.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Finisterre 28.4. p. R. t. Sas v. Ghent.
s.s. *Alexandra*, oplagt.
s.s. *Algarve*, Sundvig, i Dok i Helsingør siden 13.4.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, ank. Rixo 26.4.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Chefoo 1.5. til Wei-hai-wei.
s.s. *Anneberg*, Korff, afg. Norfolk 30.4. til Greenock.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Buenos Aires 14.4. til Kbhvn.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 27.4.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Las Palmas 26.4. til Gollen.
m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Tsingtao 29.4. til Hongkong.
s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Randers 30.4.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Kobe 1.5.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Gibraltar 1.5.
s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Galveston 21.4. til Bombay.
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Liverpool 2.5.
s.s. *Axel*, Kansrup, ank. Danzig 2.5.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, ank. Hobro 2.5.
s.s. *Berghus*, Andresen, Stettin-København-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, afg. Gravosa 28.4. til Donau.
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Ushant 1.5. p. R. t. Dunkirk.
s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. Brunsbüttel 1.5. p. R. t. London.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Danzig 28.4.
s.s. *Bolivia*, Prah, afg. St. Thomas 24.4.
s.s. *Bornholm*, Hansen afg. St. Johns 23.4.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Blyth 30.4.
s.s. *Botnia*, Holberg, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.

S K I B S -

P R O V I A N T E R I N G S -
H A N D L E R E

København:

Frihavns Skibsprovianteringsforretning, Frihavnen.
H. S. Hansens Eftf., Amaliegade 43.
Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning
ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Nørre Sundby:

A/S Nørre Sundby Skibshandel.

Randers:

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

s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Isafjord 13.4.
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Barry 5.4. til La Plata.
s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, ank. Reni 29.4.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Burntisland 29.4.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 2.5.
s.s. *Broholm*, Kolster, ank. Liverpool 30.4.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Aberdeen 1.5.
s.s. *Børglum*, Lund, ank. New York 29.4.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenk, afg. Rotterdam 28.4. p. R. t. Buenos Aires.
s.s. *Charkow*, i Dok i Kbhvn. siden 27.4.
m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. San Francisco 28.4.
s.s. *Christiansborg*, Hansen, pass. Fernando Noronha 28.4.
s.s. *Cimbria*, Petersen, afg. Stettin 2.5. til Kbhvn.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Cardiff 27.4.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Santa Cruz (Cuba) 25.4.
s.s. *Cyril*, Duhn, afg. Rufisque 30.4. til Dunkirk.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, pass. Las Palmas 23.4. p. R. t. Vestafrika.
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. West Hartlepool 28.4.
s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Danzig 28.4. til Hull.
s.s. *Dania*, Bencke, ank. Montreal 23.4.
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Kbhvn. 15.4.
s.s. *Dansborg*, Malthiasen, ank. Poti 9.4.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 1.5.
s.s. *Dronning Maud*, Possell, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Andresen, ank. Bryssel 2.5.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Livorno 2.5. til Neapel.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, pass. Gibraltar 1.5. til Coueron.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Hansen, ank. Danzig 1.5.
s.s. *Elsborg*, Palm, afg. Svendborg 29.4.
s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Bilbao 1.5.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Etsher Maria*, Mortensen, afg. Oran 25.4. til Vestafrika.
s.s. *Estland*, Sørensen, pass. Kbhvn. 2.5. p. R. t. Finland.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3. Maj 1927.

London	18,20	Madrid	66,55
New York	375,25	Amsterdam	150,25
Berlin	88,85	Stockholm	100,30
Paris	14,85	Oslo	96,95
Antwerpen	52,25*)	Helsingfors	9,46
Zürich	72,25	Prag	11,14
Rom	19,60	Wien	52,90

*) Ny Møntenhed - 100 Belgas = 500 Frcs.

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

DANSKE SRIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

ODENSE

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
 KØBENHAVN
 Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adr.: "Hoknald"
 Amaliegade 36

FRIIS & FREDERIKSEN
 EDSV. SKIBSMÆGLERE
ODENSE
 TELEFON: 30 (2 Ledninger)
 STATSTELEFON: 30 TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

NAKSKOV

SVENDBORG

C. O. JESSEN
 EDSV. SKIBSMÆGLER
NAKSKOV
 Statstelefon Nr. 12 · Telefon No. 12 og 770 · Telegr.-Adr. Jessens

Telefoner: Mæglerkontor (Befragteren) 25 og Stat 2. Ekspeditioner »D. F. D. S.« og »Bros 252.
 Varumægleren 188. A. Thejll (privat) 1080. Telegram-Adr.: »Hude & Søn, Svendborg.«
 Coder: Watkins & Appandin, Booth's 10th Ed., Bentley's new Ed., Wiegars Blits Code.
E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORG
 Etableret 1852 **A. THEJLL** Etableret 1853
 EDSVOREN SKIBSMÆGLERE, DAMPKIBSAGENTER OG SKIBSREDERE
 BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FOBSIKRINGSAGENTER
 Køb og Salg af Seflekts og Dampere etc. · Speditør · Bunkerkul Forsyning.
 LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT-AGENTER
 Agent for: Det forenede Dampskibsselskab, Køben' osv. Det østasiatiske Kompagni, København.
 Walford (London) Ltd. Fjerde Søforikringselskab, i. Østn. Dampskibsselsk. »ZSør«, ZSvendborg.

NØRRÉSUNDBBY

VEJLE

N. C. BACH
 EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRÉSUNDBBY
 Telefon 1047 · 2161 Telegram-Adr.: BACH

F. H. Lauenborg Christensen
 (C. HOLMS EFTERF.)
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Vejle
 TELEFONER: 11 OG 1711 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

HANS SVENNINGSEN & ADOLF CARL

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

KØBENHAVN

RANDERS

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

KØBENHAVN

A/S DAMPKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADÉ 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

KIEL

HAMBURG

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.

VALENCIA

INTERNATIONAL STEVEDORING

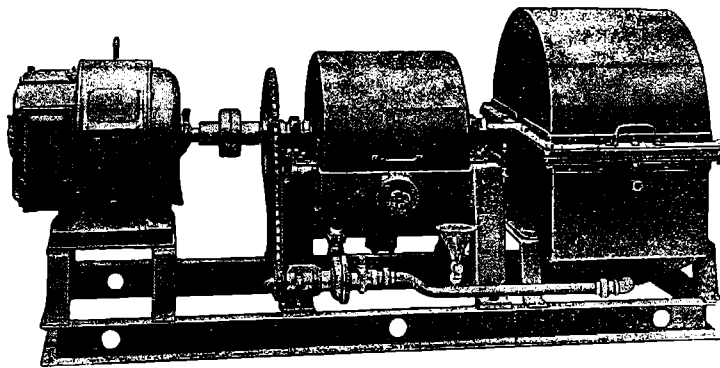
ALFRED MUNTE**HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

GLACIA SKIBSKØLEANLÆG

FABRIKERES AF A/S ATLAS KØBENHAVN L.



DEN IDEALE KØLEMASKINE FOR PROVIANT

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

Repræsentanter:

DANMARK:

Glent & Co., København.

SVERIGE:

Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.

NORGE:

A/S Mejeribureauet, Oslo.

s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Danzig 26.4.
s.s. *Expres*, Falk, Kbhvn.-Horsens Ruten.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, Rutebart Kbhvn.-sydf. m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Bangkok 29.4.
s.s. *Fana*, Michelsen, pass. Finisterre 29.4. p. R. t. Danmark.
s.s. *Feddy*, afg. Danzig 28.4. til London.
s.s. *Ficaria*, Hansen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Fiona*, Petersen, Rutebart Kbhvn.-sønderj. Pladser.
m.s. *Fionia*, Heindorn, afg. Suez 21.4. til Colombo.
s.s. *Flora*, Rindby, afg. Grimsby 2.5. til London.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Vejle 1.5.
s.s. *Flynderborg*, Nielsen, ank. Danzig 1.5.
s.s. *Fredensborg*, Sonnichsen, afg. Harstad 30.4.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kbhvn. 28.4.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Halifax 1.5.
s.s. *Frederiksborg*, Hansen, ank. Kbhvn. 22.4.
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Frode*, Petersen, afg. Swansea 21.4. til Montreal.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Montreal 28.4.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Rufisque 19.4.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kbhvn. 28.4. til Hartlepool.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Reval 1.5.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Burntisland 29.4.
s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Grangemouth 29.4.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Hook of Holland 29.4.
s.s. *Hans Tausen*, Christensen, pass. Kbhvn. 18.4.
s.s. *Harald*, Christensen, afg. Huelva 25.4. til Fredericia.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Christianssand 2.5.
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Rufisque 20.4.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 1.5.
s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Palermo 29.4. til Tarragona.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Skive 30.4.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Leith 29.4. til Ivigtut.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Aden 29.4.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. St. Vincent 28.4. til Bissao.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, pass. Kielerkanal 1.5. p. R. t. Kotka.
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Ayr 19.4. til Boston.

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. Boston 26.4. til Brunswick.
m.s. *Java*, Topp, afg. Hull 30.4. til Odense.
s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Antilla 27.4.
s.s. *Jolantha*, Clemmensen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Bona 25.4.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Norfolk Va. 25.4. til Chandler (Canada).
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Montreal 1.5.
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Kbhvn. 23.4.
m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. Kristiansund 30.4.

K

s.s. *Kai*, Christensen, pass. Finisterre 28.4. p. R. t. Barrow-in. Furness.
s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Falmouth 2.5. til Swansea.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Stettin 2.5. til Kbhvn.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Kbhvn. 27.4.
s.s. *Kina*, Bronér, ank. Melbourne 2.5.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Knud*, Nielsen, pass. Sagres 28.4.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Dok i Kbhvn. siden 16.4.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Buenos Aires 22.4.
m.s. *København*, Christensen, pass. Cape Horn 11.4. p. R. t. Falmouth.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Dungeness 30.4. p. R. t. La Rochelle-Pallice.
s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Guantanamo 23.4.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage»

Coder: Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragting og Spedition

Gennemgaaende Kater til de vigtigste Havne paa Jorden

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

STETTIN

KARL BRESEMANN

STEVEDOR
SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT
BUNKERKUL-LEVERANDØR

STETTIN
Telegram Adr. "BREMAGA"

**BALTISCH-ENGLISCHES
SCHIFFSFRACHTEN-KONTOR**

H. A. EDMUND KOHLMOOS
SKIBSMÆGLER, BEFRAGTNING OG ASSURANCE
STETTIN

Telegram Adresse: "Engko". Coder: Scotts 10. Ed., Mosse & Boe.

DANZIG

DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G. m. b. H.

(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)
Medlemmer af the Baltic and White Sea Conference

DANZIG
Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerul · Befragtning

Telegr.-Adr. Navigation
Coder: Watkins, Scotts, Boe

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.**

DANZIG (FILIAL I GDYNIA)
SKIBSMÆGLERE
Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner og den kgl. italienske Marine
SKIBSMÆGLERE
Repræsentanter for det britiske Marineministerium i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

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

GLASGOW

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW
SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehren«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILIALER:

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

CARDIFF

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

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

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

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

LONDON

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GHENT

D. A. KNUDSEN & CO.

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORER

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsredereiers Protection Club

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

LISSABON

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Kiel Kanal og Kiel.**SARTORI & BERGER**HOLTENAU
TELEFON 2 & 3KIEL
TELEFON 58 & 60BRUNSBÜTTELKOOG
TELEFON 1 & 48

TELEGRAM-ADRESSE: »SARTORI«

SKIBSMÆGLERE

HAVARI AGENTER

LLOYDS AGENTER

Levering af Bunkerkul og Bunkerolie.

s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, afg. Las Palmas 28.4.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutebart København-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lise*, afg. London 1.5.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. New York 25.4.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 25.4. til Kbhvn.

M

s.s. *M. K. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Bordeaux 30.4.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. New York 14.4. til Nuevitas.
s.s. *Maja*, Fjeldborg, oplagt.
m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Antwerpen 30.4.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Savannah 16.4. til Antwerpen.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Torreveja 30.4. til Peterhead.
s.s. *Mary*, Lisberg, afg. Swansea 30.4. til Ancona.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rotterdam 6.4. til Buenos Aires.
m.s. *Mexico*, Eggert, ank. Aarhus 2.5.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Mariupol 28.4.
s.s. *Minsk*, Egense pass. Brunsbüttel 1.5.
s.s. *Møen*, i Dok i Helsingør siden 11.4.

N

s.s. *Natal*, Madsen, afg. Las Palmas 13.4.
s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Lissabon 2.5. til Kbhvn.
s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Kingston Jam. 24.4.

O

m.s. *Odense*, Bloch, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Sfax 1.5.
s.s. *Oluf Bager*, Tvergaard, ank. Stege 1.5.
m.s. *Oregon*, Holst, ank. Kbhvn. 25.4.
s.s. *Orion*, Olsen, afg. New York 29.4. til Philadelphia.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 28.4.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Murmansk 27.4.
m.s. *Panama*, Væring, afg. Colon 28.4. til St. Thomas.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Durban 29.4.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Las Palmas 13.4. til St. Thomas.
m.s. *Peru*, Borch, ank. Naples 25.4.
s.s. *Phoenix*, Rutebart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, ank. Sunderland 28.4.
s.s. *Primula*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Fremantle 29.4.
s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Leith 25.4.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Casablanca 29.4.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle-Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, oplagt.
s.s. *Scandia*, Simonsen, pass. Rockall 29.4. p. R. t. New York.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Hull 30.4.
s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Kbhvn. 30.4. til Danzig.
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Leixoes 2.5.
m.s. *Siam*, Hansen, pass. Las Palmas 30.4. p. R. t. Fal-mouth.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Randers 1.5.

s.s. *Silkeborg*, Wendl, afg. Danzig 30.4.
s.s. *Simone*, Christensen, pass. Brunsbüttel 1.5. p. R. t. Antwerpen.
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Huelva 30.4.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Susak 28.4.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbhvn. 29.4. til Antwerpen.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Melhil 1.5.
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Kbhvn. 30.4.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Finisterre 30.4.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 23.4. til Liverpool.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Gibraltar 26.4.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Baltimore 30.4. til Kbhvn.
s.s. *Svanholm*, Christensen, afg. Liverpool 30.4. til Swansea.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Tyne 25.4. til Catania.
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Kirkenes 30.4.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Reni 27.4.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarneborg*, ank. Kbhvn. 15.1.
s.s. *Taarneholm*, Jørgensen, ank. Danzig 1.5.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 10.4.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 1.5. til Bremen.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Kbhvn. 30.4. til Dunkirk.
s.s. *Tjaldur*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tunis 28.4. til Benisaf.
m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Ushant 26.4. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Colombo 22.4.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Ankensen, afg. Ceuta 2.5. til Melilla.
s.s. *Tyr*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, i Dok i Swansea siden 22.4.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 2.5. til Aabenraa.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 30.4. til New York.
s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Montevideo 29.4.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Port Talbot 27.4. p. R. t. Casablanca.
s.s. *Vendta*, Lund, afg. Danzig 28.4. til Struer.
s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Havana 30.4. til Freeport.
s.s. *Vera*, Kolster, afg. Kbhvn. 2.5. til Danzig.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Sørensen, afg. Murmansk 30.4.
s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Danzig 23.4.
s.s. *Vidar*, Paulsen, i Dok i Frederikshavn siden 27.4.
Bark *Viking*, Clausen, ank. Asia Island 29.4.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Bølfeldt, afg. New Orleans 14.4. til Kbhvn.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, afg. Danzig 1.5. til Skien.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Hansen, ank. Danzig 2.5.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Helsingør 22.4.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Bastholm, Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

ss. *Ørkild*, Møllerup, afg. Progreso 23.4.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Trondhjem 30.4.

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

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende
FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HØVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikshavn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors
 Sörnäes · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nyestad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaekö · Waas · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby
 & Yxpilä · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

**WILTON'S
 ENGINEERING & SLIPWAY CO.**

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

REPARATIONSVERFT

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

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

En » » » » 511 » » » 20,000 »

En » » » » 550 » » » 14,000 »

En » » » » 480 » » » 8,000 »

En » » » » 420 » » » 4,500 »

Sidebeddinge for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

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

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

★

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

AKTIESELSKABET

**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
 SKIBSVÆRFT**

MASKIN- OG
 SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
 TØRDOKKER

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktør: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

8128-8148

Sleepmaas

Terwenakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER
 LIMITERET.
 STIFTET 1786

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE: „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

**DEN
 KJØBENHAVNSKE
 SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

BUNKER ENTREPRENØRER
 FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENØLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
 BEFRAGTING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
 KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER
 FLYDENDE BRÆNDELSE

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

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

BP BRITISK PRODUKT BP

Persisk Diesel Olie

"BP" Benzin + Fuel Oil

Persisk Petroleum

*Bunkerstation Frihavnen
 Kapacitet 450 Tons pr. Time.*

Amaliegade 22, København, Centr. 5455. Telegr. Adr. Unitedoil.

BP DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI BP

FARVEFABRIKEN

TEMPORIN
 Mat-Oliefarve

"TEMPORIN"

HAMMERSHUSGADE 10
 KØBENHAVN
 TLF. C. 11276 OG RYVANG 2689

SKIBSFARVER
 BUNDFARVER
 MASKINGLASUR
 LAK, PENSLER o.s.v.

SPECIALITET: „MATOLIEFARVE“ OG
 „UNDERGRUND FOR EMAILLE“

INDEN- OG UDENLANDSK PATENT
 INDHENT VORT TILBUD

Vi leverer Varer overalt til fremmede Havne

AADNESEN & DAHL

LIMITED

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

CARDIFF

★

SKIBSMÆGLERE & KULEKSPORTØRER

★

BUNKERKUL I
 ALLE HAVNE VED BRISTOLKANALEN

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 laastes i nogen anden Havn.

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

DET FORENEDE DAMPKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

ORION

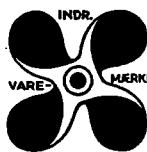
KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Drivskruer af Støbejern, Bronze & Staal
fra Theodor Zelse

ALTONA · ELBE



Brug
Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK
TELEFON 5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR. HOLZANDIA

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- 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.

STEVEDORE

Telefoner:
537 & 1221

KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:
•Hamdresche

Aalborg

K. DANSTRUP

AUT. FORHYRINGSAGENT

KONTOR:

NY TOLDBODGADE 3

TELEFON

CENTRAL 13545

PRIVAT:

TORDENSKJOLDGADE 34

TELEFON

BYEN 6049

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

KJØBENHAVNS HANDELSBANK

ETABLERET 1873

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

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

Filialer i:

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

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & 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

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 20

FREDAG 13. MAJ 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

FAGFORENINGS-VÆSENETS MENINGSLØSHEDER

For et Aars Tid siden bestilte Rederiet T. Dannevig & Co., Oslo en ny Maskine til en af Selskabets Tankbaade "Sjømand" hos Nylands Verksted i Oslo. Arbejdet paa Maskinen var standset en Tid paa Grund af Strejke, men for nogen Tid siden var den færdig til Aflevering og blev transporteret til Kajen for at blive afskibet til Hamburg, hvortil Tankdamperen ventedes med en Ladning Olie. Damperen kom, og da den havde losset, blev den slæbt til et Værft dér for at faa den gamle Maskine fjernet og den nye indsat. Arbejdet med Udtagningen var godt i Gang, men pludselig nedlagde alle Arbejderne Arbejdet og forlod Skibet. Der var sket det, at man fra Oslo havde faaet Anmodning om at standse Arbejdet, fordi Arbejderne i Norge havde erklæret Strejke. Maskinen laa paa det Tidspunkt rede til Afskibning fra Oslo, var forlængst betalt af Rederiet, og Nylands Verksted havde overhovedet intet mere at gøre med Maskinen. Tankbaaden har ikke været i Oslo og vil ikke komme dertil, da det kun vilde betyde en unyttig Udgift, men det har ikke været Rederiet muligt at faa Maskinen sendt til Hamburg og indsat i Skibet dér, fordi Fagforbundet forbyder det. Det Selskab, med hvilket Arbejderne er i Konflikt, lider ikke herunder, Tabet lider et Rederi, der ikke har noget som helst med Konflikten at gøre.

Paa et Møde mellem Repræsentanter for Rederiet og Værkstedsklubbens Bestyrelse dokumenterede de førstnævnte, at Blokaden hvilede paa Misforstaaelser og fejlagtige Forudsætninger, og dette blev ogsaa indrømmet fra den anden Side. Ikke desto mindre indstillede Bestyrelsen, og efter Sigende enstemmigt, at Blokaden skulde opretholdes, og dette Standpunkt tiltraadte Værkstedsklubben derefter.

For Rederiet var der derfor intet andet at gøre end at faa den gamle Maskine repareret, saa godt det lod sig gøre og vente med at tage den nye Maskine i Brug, indtil Arbejdskonflikten i Norge blev afsluttet. Det lykkedes at faa Reparationsarbejdet udført i Hamburg, og Skibet er nu paany i Fart, men med den gamle Maskine, efter at det i længere Tid har ligget uvirksomt som Følge af de norske Arbejderses Oprøden.

Rederiet har opgjort sine direkte Udgifter og sit Driftstab ved den meningsløse Blokade til ca. 110,000 Kr., for saa vidt angaar Opholdet i Hamburg. Hertil maa imidlertid, efter hvad Rederiet opgiver, føjes et dagligt Tab paa ca. £ 30 paa Driften, saalænge Skibet maa fortsætte med den gamle Maskine, sammenlignet med den beregnede Nyttévirkning af den nye Maskine.

Før den endelige Afgørelse blev truffet af Værkstedsklubben i Blokadespørgsmaalet, søgte Norges Rederforbund at faa ledende Arbejderførere til at intervenere og tale Klubben til Fornuft. Som et Led i disse Bestræbelser sendte Rederne Jern- og Metalarbejderforbundet en Skrivelse, hvori de særligt fremhævede de Virkninger, som Blokaden maa forudsættes at faa, ikke blot direkte med Hensyn til det sær-

ligt berørte Rederis Forhold til Nylands Verksted i Fremtiden, men ogsaa indirekte for saa vidt angaar de norske Rederes Holdning i det hele taget overfor den norske Skibsbygningsindustri.

Der blev imidlertid ikke taget Hensyn til disse Henvendelser. Værkstedsklubbens 4—500 Medlemmer brød sig intet som helst om det store Tab, de paaførte en af deres Firmas tidligere gode Støtter ved deres for udenforstaaende ganske uforklarlige Stædighed. Ikke heller brød de sig om, at de derved forspildte Muligheden for fremtidigt Arbejde, ikke blot for sig selv, men ogsaa for deres Kammerater ved andre Værksteder, som direkte eller indirekte er interesserede i norske Redere som Kunder. Det bør heller ikke glemmes, udtaler det norske Rederforbunds Medlemsblad i en Artikel om Sagen, at Arbejderne gjorde det med aabne Øjne, idet de forinden var blevet gjort opmærksomme paa Følgerne. Givet er det, at en Opræden, som den Nylands Verksteds Arbejdere her har vist overfor en af Værkstedets gode Kunder, kun kan modvirke de Bestræbelser, der fra anden Side gøres for at faa norske Redere til at lade Reparationsarbejder og Nybygninger udføre paa norske Værfter.

SKAL VI SÆLGE?

Saaledes spurgte vi forleden paa dette Sted i Anledning af, at tre udmærkede danske Fragtbaade var blevet solgt til Udlandet. Siden da er der solgt forskellige danske Dampere, dog mest ældre Baade, men nu foreligger der atter Meddelelse om Salg af et godt og moderne Skib til Udlandet, Det dansk-norske Dampskibsselskabs Damper »Hamlet«, der skal være solgt for en Pris, som ligger ca. 200,000 Kr. under Skibets bogførte Værdi. Det forlyder endvidere, at det nævnte Selskabs to andre Baade, »Aladdin« og »Bjarke« udbydes til Salg, hvilket er ensbetydende med, at Selskabet sandsynligvis vil blive slettet af det danske Rederiregister.

Som det vil huskes fra tidligere Omtale her i Bladet, var der allerede for længere Tid siden Bestræbelser oppe for at likvidere Selskabet, men Angrebet blev da afvist. Ved den sidste Generalforsamling lykkedes det imidlertid de Aktionærer, der er stemt for Likvidation, at faa Flertal i Bestyrelsen, og det er Resultatet heraf, der nu foreligger i Salget af »Hamlet« og Udbudet af Selskabets andre to Skibe.

Nogen Generalforsamlings-Beslutning angaaende Likvidation af Selskabet foreligger ganske vist ikke, men Bestyrelsen kan ifølge Selskabets Lov afhænde Skibene, hvis den finder det opportunt, og det gør den aabenbart. Det er imidlertid i højeste Grad beklageligt, at danske Selskaber fordi der kommer nogle daarlige Aar, sælger deres Skibe til en billig Pris til Udlandet og derved direkte støtter de udenlandske Redere i Konkurrencen, naar de gode Tider vender tilbage.

Det kan heller ikke nægtes, at de Aktionærer, for hvem Udbyttet er det ene afgørende, vilde have staaet smukkere, hvis de, da Kursen paa Aktierne for kort

Tid siden var stigende, havde søgt at afhænde dem i Stedet for at købe endnu flere Aktier for at sikre sig Majoritet og dermed Mulighed for at likvidere Selskabet.

Lige forinden vi gaar i Trykken forlyder det, at et andet dansk Rederi »Orion« har besluttet at henvende sig til Det dansk-norske Dampskibsselskab om Overtagelse af de to tilbageværende Skibe »Aladdin« og »Bjarke«, og selv om ogsaa en saadan Løsning sandsynligvis vil være ensbetydende med Selskabets Likvidation, vil en Ophævelse af Rederiet under denne Form dog være mere tiltalende, end hvis den sker ved Salg til Udlandet.

BALTIC AND WHITE SEA CONFERENCENS AARSMØDE

Paa The Baltic and White Sea Conferences aarlige Generalforsamling, der nylig er bleven afholdt i Paris, valgtes den kendte skotske Skibsreder, Mr. John Denholm, til Konferencens Præsident i Stedet for den populære norske Skibsreder Hr. Th. E. Salvesen, der efter at have fungeret som Præsident i fem Aar ikke ønskede Genvalg.

Mr. Denholm, der valgtes enstemmigt, er én indenfor internationale Skibsfartskredse velkendt Mand, idet hans Standsfæller gennem de mange Aar han har drevet Virksomhed som Skibsreder, har betroet ham en

lang Række Tillidshverv. Han er Leder af det store Trampelselskabet "The Denholm Line," er et fremtrædende Medlem af The International Shipping Federation, Formand for The Glasgow Committee of Lloyd's Register of Shipping, var Præsident for The Chamber of Shipping of the United Kingdom for et Par Aar siden og er desuden Medlem af Bestyrelsen for en Del forskellige Foretagender.

Vi ønsker Mr. Denholm alt muligt Held som Præsident for The Baltic and White Sea Conference, der forøvrigt ved denne Generalforsamling vedtog at ændre sit Navn til: "The Baltic and International Maritime Conference."

Den danske og den norske Vicepræsident, Hr. Skibsreder Chr. Sass, København og Hr. Skibsreder, Konsul Halvorsen, Bergen, genvalgtes og i Stedet for afdøde Skibsreder Dan Broström valgtes Kommandør Hans Ericsson, Stockholm. Desuden valgtes Hr. Skibsreder D. Hudig, Amsterdam.

Konferencens Forhandlinger omfattede en Mængde forskellige Emner, bl. a. "Customs of the Port," "Oplægning af Tonnage," "8-Timers Dagen til Søs" og Spørgsmaalet om "International Voldgift."

Som Mødested for næste Aars Generalforsamling blev Hamburg foreslaaet fra tysk Side, og denne Indbydelse modtoges med Tak.

LANDSRETSDOM I ET LOSNINGSPØRGSMAAL

Østre Landsret har stadfæstet en af Middelfart Købstads Ret afsagt Dom i følgende Sag:—

Den 6. November 1925 ankom s.s. »Ragnhild«, tilhørende Dampskibsselskabet »Torm«, til Middelfart med en Ladning Kul til Firmaet A. C. Hansen jun. i Henhold til Certeparti af 4. September 1925. Losningen begyndte den 6. November lige efter Middag. Certepartiets § 17 indeholder følgende Bestemmelse: »Consignees to effect the discharge of the cargo, Vessel paying current price as per margin per ton of 20 cwts for all work in connection with unloading and providing winches, motive power and running gear customary at Port of Discharge. Vessel also to provide Ship's winchmen if requested and permitted, otherwise Consignees to provide and pay for winchmen, who shall nevertheless be regarded as servants of the Owners.« Det viste sig hurtigt, at Ladningsmodtagernes Lossearbejdere ikke vilde arbejde sammen med de af Skibet ved Spillene stillede Winchmænd under Paaberaelse af dels at Winchmændene, der var tyske, ikke kunde forstaa de af Lossearbejderne anvendte Tilraab vedrørende Losningen og dels ikke forstod at betjene Spillene paa en saadan Maade, at Arbejdet paa Lossebroerne og i Lasten ikke blev farligt for Lossearbejderne. Sagen ordnedes imidlertid mellem Lossearbejderne og Ladningsmodtagerne saaledes, at sidstnævnte satte en Arbejder fra Land til Betjening af Spillet ved Luge Nr. 3, hvor Skibets Winchmand efter Arbejdernes Formening særlig havde vist sig udygtig til Betjeningen af Spillet, og lovede at træffe Foranstaltning til, at Skibet fra den følgende Dag satte Arbejdere fra Land til Betjening af alle Spillene. Lossearbejderne fortsatte derefter Arbejdet om Fredagen indtil Arbejdstidens Ophør. Fredag Eftermiddag indfandt Skibets Fører sig paa Firmaet A. C. Hansens Kontor, hvor der blev truffet Aftale mellem ham og en af Firmaets Indehavere om, at Spillene fra den følgende Dag skulde betjenes af Arbejdere fra Land, saaledes at Firmaet skulde betale den Arbejder, der var brugt Fredag Eftermiddag, medens Skibet skulde betale for de Arbejdere, der fremdeles brugtes ved Spillene. Losningen blev derefter tilendebragt paa den aftalte Maade. Ved Afregningen har Firmaet A. C. Hansen jun. i den skyldige Fragt tilbageholdt et Beløb af 407 Kr. 36 Øre, som Firmaet har betalt de Arbejdere, der passede Spillene fra Lørdag Morgen og indtil Losningen var tilendebragt. Rederiet for Dampskibsselskabet »Torm« har derefter anlagt nærværende Sag, under hvilken det paastaar Firmaet A. C. Hansen jun. dømt til at betale det tilbageholdte Beløb tilligemed Renter 5 pCt. p. a. fra 26. August 1926 til Betaling sker.

Sagsøgerne gør gældende, at Føreren af »Ragnhild« kun gik ind paa den angivne Ordning under det udtrykkelige Forbehold, at Skibet kun skulde betale for Spillenes Betjening af Arbejdere fra Land, »saafremt det var pligtigt hertil; endvidere gør Sagsøgerne gældende, at det ved Certepartiets § 17 er fastsat, at Skibet skal stille Winchmænd til Raadighed, hvis det forlanges og tillades, men i alle andre Tilfælde skal Ladningsmodtageren sørge for Winchmænd og betale for dem; i det foreliggende Forhold er Spørgsmaalet efter Sagsøgernes Formening afgjort ved

Certepartiets Bestemmelser, i hvilke Sagsøgerne hævder, at Skibsføreren ikke har lovlig Myndighed til at gøre Forandring.

Det sagsøgte Firma paastaar sig frifundet under Henvi- ning til, at den Skibsføreren ifølge Sølovens § 48 tillagte Myndighed ogsaa omfatter et Forhold som det foreliggende, og at Aftalen om at Skibet fra Lørdag Morgen skulde betale Winchmænd fra Land blev truffet med Skibsføreren uden nogetsomhelst Forbehold fra dennes Side.

Der er fra Sagsøgernes Side fremlagt Erklæringer fra Skibsføreren, gaaende ud paa, at han, da den ovenfor refererede Aftale blev truffet, tog det af Sagsøgerne angivne Forbehold, samt fra 1. Styrmand vedrørende de nærmere Omstændigheder ved Betjeningen af Spillene. Disse Erklæringer, af hvilke den førstnævnte antagelig ved en Fejltagelse er dateret November 1924, er ikke bekræftet inden Retten. Fra det sagsøgte Firmas Side er der ført Vidner, som dels bekræfter, at Grunden til, at Lossearbejderne nægtede at arbejde med Skibets Mandskab ved Spillene var, at disse betjentes paa en saadan Maade, at Lossearbejderne ansaa Opholdet paa Lossebroen og i Lasten for farligt, og dels godtgør, at Skibets Fører gik ind paa den af det sagsøgte Firma angivne Ordning af Spillenes Betjening og Betalingen herfor uden nogetsomhelst Forbehold.

Efter det saaledes foreliggende skønnes Rigtigheden af den af det sagsøgte Firma givne Sagsfremstilling at være tilstrækkelig godtgjort og denne være at lægge til Grund ved Sagens Bedømmelse.

Idet den Bemærkning forudskikkes, at det ikke kan antages, at § 17 i Certepartiet, hvis Udtryk paa det foreliggende Omraade ikke kan anses for udtømmende og utvivlsomme, tilsigter at overføre Forpligtelsen til at stille Winchmænd fra Skibet til Ladningsmodtageren i det Tilfælde, hvor Ombygningen af Winchmænd maa søges i Mangel ved det af Skibet stillede Mandskab, skønnes det ommeldte Forhold i hvert Fald at høre ind under det Omraade, som det ved Sølovens § 48 er overladt Skibets Fører under særlige Forhold at træffe Bestemmelse i, selv om der i Certepartiet er givet almindelige Regler om samme Forhold.

Det sagsøgte Firma skønnes herefter at have været berettiget til ved Betalingen af Fragten at tilbageholde det til Lønningen af de ved Spillene stillede Arbejdere udbetalte Beløb, mod hvis Størrelse af 407 Kr. 30 Øre der ikke fra Sagsøgernes Side har været noget at indvende, og vil derfor være at frifinde for Sagsøgernes Tillale. Sagens Omkostninger vil Sagsøgerne, Dampskibsselskabet »Torm« have at godtgøre de Sagsøgte, Firmaet A. C. Hansen jun., med 75 Kr. — — —

Østre Landsrets Dom.

— — — Under de foreliggende Omstændigheder, hvor der rejstes Tvivl om, hvorvidt de af Skibet stillede Winchmænd var fyldestgørende, har Kaptajnen været berettiget til at træffe Aftale om Ændring i Certepartiets Bestemmelser. Herefter vil den indankede Dom være at stadfæste. I Sagsomkostninger for Landsretten vil Appellanten have at betale 100 Kr. — — —

LOSNING MED EGET MANDSKAB

En Klausul, som den man ofte nuomstunder finder i Smaaskibes Certepartier, nemlig at Kaptajnen skal have Lov til at losse med eget Mandskab, er vanskelig at forstaa. Det siger sig selv, at det staaer Føreren frit for at losse med sit eget Mandskab, og at Modtagerne og Befragterne ikke kan lægge Hindringer i Vejen derfor, naar der ikke er truffet anden Bestemmelse i Kontrakten, f. Eks. derved at Befragterne eller Modtagerne selv har forbeholdt sig at udnævne Stevedor eller at overtage Lastning og Losning o. s. v. Findes der ingen saadan særlig Bestemmelse, er det en Selvfølge, at Kaptajnen kan losse med eget Mandskab, uden at Befragter eller Modtager kan sætte sig derimod, og det behøver man ikke at indføre noget om i Certepartiet. Om det i enkelte Tilfælde skulde forekomme, at de lokale Love eller Reglementer forbyder Skibets Folk at besøge Losningen, vil jo en Bestemmelse om, at Kaptajnen alligevel skal have Lov dertil, være meningsløs og nærmest uden Betydning.

I Almindelighed er det vistnok Tanken med disse Klausuler, at saafremt der skulde blive noget Ophold af Skibet derved, at Kaptajnen benytter eget Mandskab, saa skal dette ikke afbryde Liggetidens Forløb, og Modtagerne skal være ansvarlige for Ophold udover Liggedagene, som forvoldes derved, at Folkene i Land ikke vil arbejde sammen med Skibets Folk. Nu findes der imidlertid i de fleste af disse Certepartier en Bestemmelse

om, at Modtagerne ikke skal være ansvarlige for Ophold, som skyldes Strejke. Situationen bliver da den, at naar Kaptajnen vil arbejde med sin egen Besætning, som han efter Certepartiets udtrykkelige Bestemmelse har Ret til, vil Folkene i Land gøre Strejke, og Modtagerne vil derfor blive ude af Stand til at tage imod Lasten, men de vil ikke have noget Ansvar for dette Ophold. I en saadan Situation vil Kaptajnen i de fleste Tilfælde ikke have andet at gøre end at engagere Folk fra Land og selv betale Omkostningerne, som er forbundne dermed.

De mange Sager af denne Art, som er indsendt til Nordisk Skibsrederforening, viser, at Rederne i Almindelighed gaar ud fra, at den citerede Klausul betyder, at Modtagerne garanterer, at der ikke skal blive nogen Vanskeligheder eller Ophold for Skibet, naar Kaptajnen bruger sine egne Folk. Dette er ikke en Opfattelse, som vil kunne gennemføres. Hvis Meningen er den, er det jo let at fastslaa det paa en tydelig Maade, f. Eks. saaledes:

»Time lost by men from shore refusing to work with the crew to count as laydays and the receivers to be responsible for any delay over and above the laydays caused thereby.«

Saa er Sagen klar, og Rederiet kan kræve Godtgørelse for Opholdet, men med de Klausuler, som man fortsætter med at benytte, kommer man ingen Vej.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBÆRETNING

København, den 10. Maj 1927.

Omend disse Linier i første Række er forbeholdt en Oversigt over Fragtmarkedets Stilling i Øjeblikket, anser vi det for naturligt til Tider at beskæftige os med Forhold og Foreteelser ude og hjemme, der har eller kan tænkes at faa Indflydelse paa Fragtmarkedet som Helhed eller enkelte Markeder. — Vi vender derfor tilbage til det for nogen Tid siden berørte Spørgsmaal om Tonnagemængden og den større eller mindre Efterspørgsel efter samme. Den tidligere omtalte Sir Laurence Philipp har for ganske nylig i en Tale om Skibsfarten peget paa det Misforhold, der er mellem den forhaandenværende Tonnage og Efterspørgslen. Han slog fast, at Bygningen af nye Skibe maa indskrænkes betydelig eller Verdenshandelen have saadanne Lettelser (Toldreduktioner, Kreditlempelser?), at Omsætningen kan forøges betydeligt. Det sidste er end ikke nok efter vor Mening, thi omend daarlige Tider for Verdenshandelen uundgaeligt medfører daarlige Tider for Skibsfarten, er det omvendte Forhold desværre langt fra saa sikkert. En Bedring af Verdensmarkedet og dermed forbunden forøget Omsætning af Varer behøver ikke at medføre en fuldtud tilsvarende Bedring af Fragtmarkedet; dertil spiller Tonnagemængden alt for afgørende en Rolle. Der er vedblivende en betydelig Mængde Tonnage oplagt i den gamle saavel som den nye Verden. Omend Størsteparten af denne Tonnage vel aldrig kommer ud at sejle, i det mindste ikke paa Basis af et normalt Fragtmarked, saa er dog denne Del af Tonnagen, og i langt højere Grad de mange og store Nybygninger, der vedblivende sættes ind i Verdenstrafiken, en alvorlig Hindring for en støt Udvikling af Fragtmarkedet. Sir Laurence har derfor Ret, selv om man ogsaa tager i Betragtning, at der Aaret rundt udgaar en ganske betydelig Del af Verdensflaaden ved Forlis og Ophugning. »De lærde er altid uenige,« siger et gammelt Ordsprog, og det undrer derfor ikke, at en anden kendt engelsk Skibsreder, Sir Walter Runciman, der ogsaa nylig har taget Ordet i samme Anledning, indtager et ganske andet Standpunkt. Sir Walter udtaler, at han ikke længere kan klare sig i Konkurrencen med sine 11 (!) Knobs Trampbaade. »Nej, i Fremtiden bygger jeg mine Skibe til 13 Knobs Fart,« erklærede han. Naar det tages i Betragtning, at en moderne Trampbaad er saaledes indrettet, at Lastningen og Losningen, eventuelt i Forbindelse med de mest moderne mekaniske Laste- og Lossemidler i de større Havnestæder,

kan tilendebringes i et forsvindende ringe Tidsrum, vil det forstaaes, at Tonnagemængden ved Bygningen af saadanne Skibe og Eksportørernes og Importørernes Anskaffelse af de nyeste Losseapparater, forøges saavel direkte som indirekte, naar henses til det større Antal Rejser, en saadan Baad kan udføre i Aarets Løb. Fik saa blot disse hurtiggaaende Baade en tilsvarende højere Fragt, var der maaske intet at sige hertil, men vi frygter for, at de i de fleste Tilfælde kun vil tjene Befragterne til at slaa Raterne ned for de ældre og langsommere Baade. Sir Laurence's Forslag maa sikkert anses for det for Rederne mest gavnlige, og vi anser det for naturligt, om mange af disse deler denne Anskuelse. Lysten kan næppe være stor til fortsat at efterkomme Tidens (Befragternes) Krav om større og større Fart og mere og mere »selvlossende« Baade. Naar blot ses hen til de Krav, Kulbefragterne efterhaanden stiller til en saakaldt »Kranbaad« og den »formidable« Fragt, der bydes til Gengæld, synes vi, enhver Reder snart maa »faa nok«.

TRÆLASTMARKEDET

Østersøen var temmelig virksom, men ingen Forbedringer opnaaedes, og til England sporedes en vis — omend maaske kun forbigaaende Svagthed. Der er en betydelig Mangel paa Ladninger for Afskibning inden den 15/6, og pr. prompt, og f.o.w. fra de nordligere Pladser, der endnu ikke er genaabnet, er det yderst vanskeligt at anbringe Baade.

De franske DBB-Befragtere begynder nu at røre paa sig, men faar næppe Tonnage til de Rater, der indikeres. De lader tilsyneladende uvidende om de ubetinget bedre Rater, der opnaas i andre Destinationer, naar sammenlignes med sidste Aar; endvidere synes det dem ubekendt, at Udgifterne i de franske Havne er undergaaet en ganske betydelig Forhøjelse, hvortil kommer den franske Valutas Stigning paa ca. 50 pCt. mod sidste Aars Gennemsnitskurs. Da ydermere en mulig fortsat Stigning af Francskursen absolut maa tages i Betragtning ved Befragtninger til Frankrig, finder vi det rimeligt og betryggende ved Afslutninger i dette Marked, hvor Modtagernes Stevedorer i de fleste Tilfælde skal benyttes, at fastsætte Løseprisen i engelsk Mønt. Kan Importørerne betale saavel Ladning som Transport i Sterling, kan de ogsaa beregne Løseprisen herefter.

Af Afslutninger anføres:

1000 stds. DBB 6(!) Hernösand/London, 15/5, 42/- (!), 720 stds. DBB 2 Hernösand/London, 31/5,

KLAGER OVER DEN FINSKE ISBRYDERTJENESTE

Blandt Importører og Eksportører i det østlige Finland er der stor Forbitrelse over den Skødesløshed, hvormed Isbryderne behandler deres Opgaver. Skønt en Snes Skibe har ligget ved Iskanten en Uges Tid og ventet paa at komme ind til Havnene i Wiborgdistriktet, laa Isbryderen "Tarmo" i tre Dage fuldkommen uvirksom i Björkö, hvorefter den endelig bekvemmede sig til at gaa ud og assisterede ét Skib til Makslaks. Efter denne Kraftanstrengelse afgik Isbryderen til Kotka for at tage Bunkers. I Kotka har "Sampo", en anden Statsisbryder, ligeledes ligget uvirksom i flere Dage, og paa Forespørgsel om, hvornaar den agtede at gaa øst paa, svarede, at ogsaa den først maatte indtage Kul. Medens Isbryderne saaledes overlader de ventende Dampere til deres Skæbne, har de fleste af disse ved egen Hjælp banet sig Vej til Seitskär.

Man forstaar, skriver "Wiborgs Nyheter", under disse Forhold fuldt vel de af Skibsfarten afhængige Forretningsmænds Bitterhed og spørger uvilkaarligt sig selv, hvor Grunden til denne uforstaaelige Optræden maa søges. Drejer det sig om en systematisk Boycott, eller er den et Bevis paa, at der er noget i Vejen med Ledelsen.

(Fragtmarkedet fortsat.)

44/6d., 780 stds. DBB 1 Sundsvall/London 15/6, 44/3d. (43/- Dækslast), 700 stds. DBB Kaskö/London 28/6, 44/6d., 1000 stds. DBB Råfsö/London 15/7 42/9d., 600 stds. DBB Wasa/Portsmouth, 20/6, 46/3d., 700 stds. DBB Kotka/London, 43/6d., 800 stds. DBB Skellefteå og Piteå/Antwerpen, 44/6d., 400 stds. DBB 2/3 Sundsvall/Antwerpen, 41/6 d., 675 Favne Kortprops, 2 Wiborg/Hartlepool, 41/6d., option Humber eller Tyne 42/3d., 100 Lastning, F.O.W.

Hvidehavet udviste mere Aktivitet, og fra Archangel sluttedes bl. a.:

900 stds. DBB Amsterdam, 1/6—57/6 d., 550 stds. DBB Plymouth 1/6—69/-, 925 stds. DBB Cardiff f.o.w. 63/6d., 850 stds. DBB Sharpness f.o.w., 65/-, og fra Canada opnaaede 1050 stds. Baad 70/- fra Bay of Fundy til 2 Pladser i Irland.

KUL, KOKS etc.

Det hjemlige Kulmarked er faktisk ikke Omtale værd, og kun Traditionen tro anfører vi enkelte Afslutninger:

Tyne/god dansk Havn, 2200 Tons, 5/3d., Tyne/god dansk Havn, 1350 Tons, 6/1½d., Tyne/Holbæk, 1400 Tons, 5/7½d.

MIDDELHAVET etc.

For at blive ved Kullene: Middelhavet er vedblivende det eneste Marked, hvortil denne Vare kan sejles med Fortjeneste, men det hjemgaende Marked er endnu for darligt til at muliggøre et ordentligt Resultat af Rundrejsen. — Der sluttedes:

Tyne/Barcelona, 2900 Tons, 15/-, Tyne/Civita Vecchia, 5300 Tons, 11/6d., Tyne/Neapel, 2600 Tons, 11/6d., Tyne/Constantinopel, 3000 Tons, 13/3d.

Hjemgaende: Sortehavet er fortsat uden mindste Liv. — Donau bedredes lidt med et forøget Antal Afslutninger. Der betaltes for 4,000 Tonner 17/- og 17/6d. henholdsvis til Kontinentet og U.K., 31/6 Annull. Til 3 danske Havne opnaas nu sikkert 20/- om ikke mere mod sidst 19/9d. for prompt 3600 Tonner. Der er kun faa Saltladninger, og til smaa Rater. Esparto fra Nordafrika noteres fra 16/6d. til 18/- efter Lossehavnen, U.K. — Fosfat Sfax/Landskrona, 9/3d., 1200 Lastning, 500 Losning.

NORD AMERIKA, GULFEN OG CANADA

Montreal var og er ubestridt »primus motor«, og

HVIDEHAVSFARTEN

Isgangen fra Dvinafloden er nu begyndt, og Skibsfarten paa Archangelsk ventes genoptaget i Slutningen af Maj.

OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne er omtrent uforandrede fra sidste Uge. Der er dog oplagt en Damper mere end da, men den oplagte Tonnage er lidt mindre. Tallene var den 10. ds. 20 Dampere med en Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 19,446 og 28,575 Tons. De tilsvarende Tal den foregaaende Uge var 19 Skibe og 19,776 og 29,240 Tons.

FRED INDENFOR SKIBSFARTEN

Den nye Afstemning, som Søfyrbøderforbundet efter Forligsmandens Henstilling har ladet foretage blandt sine Medlemmer, har givet det glædelige Resultat, at Overenskomsten er blevet vedtaget af Søfyrbøderne med 719 St. mod 364.

der blev taget Baade over Maj og Juni efter en større Maalestok og til saavel faste som forbedrede Rater. For saa sen Annullering som 28. Juli fik 8000 Tonner 17½ cents Antwerpen/Rotterdam, option Middelhavet 21 c. Basis 1 Havn, ½ c. Tillæg hver yderligere Havn, Maximum 3. — En 11,000 Tonner pr. Juni maatte derimod nøjes med 16 cents Basis Antwerpen/Rotterdam. — Til Danmark eller Sverige (5 Pladser) sluttedes 6000 Tonner til 24 cents. — *Gulfen* var nærmest livløs, hvorimod *Cuba* vedblev at tage Tonnage i jævnt Omfang. Herfra betaltes bl. a. for 4500 Tonner 22/3d. U.K. Cont., 25/6 Annullering, medens 3500 Tonner opnaaede 22/6d., 10/6 Annull.

SYD AMERIKA

Rederne er vedblivende la Plata Markedet megen Tak skyldig. Der finder daglig Afslutninger Sted til opretholdt Rater, men en Forbedring vilde nu ikke være urimelig i Betragtning af det store Udbud af Tonnage fra Montreal, ydermere som Australien forhaabentlig snart kommer ind i et bedre Spor. Der er i det mindste Ting, der tyder herpaa, og la Plata Befragterne synes ogsaa selv at regne hermed, idet de for saa sen Position som 20/7 Annull. betalte 27/- U.K. — Bordeaux/Hamburg Range, omend de ikke har taget yderligere Tonnage pr. Aug./Septbr., som Tilfældet var i Slutningen af April.

ØSTEN

Australien begyndte Ugen, som den sluttede den foregaaende, d. v. s. ca 37/6d. som Basisrate fra Sydaustralien til U.K./Cont., men sluttede derimod med en enkelt Befragtning til ikke mindre end 41/3d., Basis 1 Havn U.K./Cont., 31/5 Annull., dog ganske vist Motorskib.

Fra *Vladivostock* sluttedes 6500 Tonner til 31/3d. Basis Cont., 11/7 Annull., medens adskillige Baade pr. August sluttedes til omtrentlig 28/6d. som Basisrate. — 6500 Tons Erts sluttedes Forindien/Dunkirk — Antwerpen 22/6, 1 Havn, 23/- 2 Lossepladser.

TIME-CHARTER

Udover det vestindiske Marked gøres der meget lidt i denne Gren af Fragtmarkedet, i det mindste officielt.

DEN HANDELSPOLITISKE AFRUSTNING

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN.

De handelspolitiske Forhold er efter Krigen blevet meget forværrede, og den internationale Handels Udvikling er derved blevet hæmmet i høj Grad. Ser man paa de forskellige Landes Handelsbalancer, faar man et stærkt Indtryk af, hvor galt fat det er. Det er nødvendigt at der gøres noget for at give den internationale Handel større Bevægelsesfrihed og derved skabe bedre Betingelser for Vareudbyttet mellem Landene. Man maa nu afskaffe alle Krigen og Efterkrigens slemme Misgreb og maa bekæmpe alle Tendenser, der gaar i Retning af fortsat kommerciel Isolation. Nogen fuldstændig Frihandel kan man næppe naa frem til i den nærmest overskuelige Fremtid, men det hindrer dog ikke, som Professor *Gustav Cassel* har fremhævet, at man allerede nu kan nærme sig en mere fornuftig Tingenes Tilstand.

Det internationale Samarbejde er begyndt at komme ind paa det rette Spor. Nationernes Forbunds økonomiske Komité har efter aarelange Forberedelser fremlagt et Forslag, som ophæver alle Forbud og Begrænsninger vedrørende Import og Eksport. Dette Forslag har Form af en international Overenskomst og vil blive forelagt en kommende international diplomatisk Konference. Det vil nu komme til foreløbig Behandling paa den økonomiske Konference, som nu i Maj afholdes i Genève. Forslaget er meget nøje udformet og indeholder bl. a. den Bestemmelse, at den statslige Import og Eksport, som vil komme til at foregaa efter at Forslaget er vedtaget, ikke maa bære Præg af en maskeret Forbudshandel, der søger at støtte sig til Told.

En Ophævelse af alle handelspolitiske Forbud og Restriktioner i den internationale Handel maa imidlertid ganske logisk føre til det Spørgsmaal, om det ikke nu var paa Tide at undersøge, om ikke det var muligt at begrænse alle Toldforanstaltninger gennem en international Overenskomst. Det er klart som Dagen, at det i de allerfleste Lande vil være let at skabe en overvældende Majoritet for en vis Begrænsning af Protektionismen. Saa længe man kan stille Forholdet Protektionisme overfor Frihandel er Meningerne saa nogenlunde ligeligt fordelte, maaske med et lille Fler-tal for Protektionismen. Men spørger man om, hvor langt et Folk bør gaa, hvor mange Ofre det skal bringe for at opretholde en Næring, som ikke kan leve uden Beskyttelse, findes der hos fornuftige Mennesker ingen delte Meninger om, at der bør være endog meget snævre Grænser. Hvis det er saadan at en Industri f. Eks. behøver mere end 25 til 30 pCt. Toldbeskyttelse for at kunne eksistere, er det store Fler-tal i Landene dog af den Mening, at det umuligt kan betale sig at beskæftige Nationens produktive Kraft med et saa lidet lønnende Arbejde. Man er ogsaa enig i, at det er taabeligt at belaste Konsumtionen med den Byrde det er for alle i et Land at holde en saadan Industri i Gang. Det er Kendsgerninger og ud fra dem burde man kunne finde Udgangspunktet for en international Løsning i Spørgsmaalet om Maximalsatser, som det ikke tillades nogen Told at overskride.

Det internationale Samarbejde kan imidlertid med den allerstørste Fordel tillige tage Sigte paa Handelspolitikens Stabilisering, idet man ophæver den admi-

nistrative Virksomhed, som efter Krigen i rigt Maal har erstattet Lovgivning og Traktater med bindende Kraft. Denne Vilkaarlighed har jo ganske særlig gjort sig gældende i Toldpolitikken og har spillet en Hovedrolle, naar det har drejet sig om at bekæmpe Dumping eller Import fra valutasvage Lande eller overhovedet fra Lande med særlig lave Produktionsomkostninger. Man er derved kommet ind paa Metoder, som maa anses for at være meget uheldige. Det gælder naturligvis fremfor alt, naar der er Tale om at anstille Undersøgelser af fremmede Landes Produktionsomkostninger — Undersøgelser, som foretages af Folk, der er sat ind paa Opgaven. Enhver kan jo forstaa, at Livet vil blive uudholdeligt, om samtlige Lande gaar med til den Slags Metoder. Men hvad der ikke kan tillades samtlige Nationer, bør heller ikke tillades en enkelt Nation, paa Grund af dens politiske eller økonomiske Overlegenhed. Efter Verdenskrigens Slutning er Kamptolden igen kommet frem i første Linie. Men den anvendes nu paa en helt anden Maade end før. Kamptoldens egentlige Formaal er jo at tvinge Modparten til at gaa ind paa nogle mere liberale Metoder. Men dette Resultat naas jo ikke, fordi Fler-tallet af Stater forhøjer Toldmurene saa meget, at man med fuld Ret kan tale om Kamptold. Hele Systemet førte tværtimod til en almindelig Skærpelse af de handelspolitiske Magtmidler og til en væsentlig Forværring af Vilkaarene for det internationale Varebytte.

De høje Toldsatser bestemmes mere og mere af politiske Hensyn og der lægges mindre og mindre Vægt paa, hvad der gavner Handelslivet. En ejendommelig og meget skadelig Følge heraf er den urimelige Specialisering af Toldtarifferne. Hvis der overhovedet skal være nogen Mening i at opretholde visse Næringer ved Hjælp af Told, maa det ske ud fra en ensartet Tarif. De nuværende Toldtariffer, med deres Tusinder af forskellige Poster, er kun til Fortræd, og det vilde være til megen Gavn, om man enedes om at faa dem bort.

Handelstraktaternes sædvanlige Klausul om at behandle visse Nationer som mest begunstiget, har de sidste Tidens Handelspolitik gjort mere og mere illusorisk og man er nu snart saa langt ude i Latterligheden, at det skulde synes fristende at ophæve disse Traktater. Men de repræsenterer imidlertid et Princip, der har været af en saa grundlæggende Betydning for den internationale Handel, at alt maa gøres for at bevare disse Traktater. Men dette igen nødvendiggør, at man holder op med at dele Toldsatserne i en Uendelighed.

At klare, hvad man forstaaer ved en begunstiget Nation, hvad ingen rigtigt ved hvad er, da der er saa mange Definitioner, og faa fastlagt de Regler, man skal gaa efter, naar man fra en Stat vil begunstige en anden, er ogsaa en Opgave for den økonomiske Konference i Genève. Der er i det hele taget saa meget at tage fat paa, saa meget at fjerne, at man maa haabe, at de, der staar for Konferencen, maa have Vilje nok til at rive alle de hæmmende Skranker ned. Mere end nogensinde før trænger Verden nu til en økonomisk Afrustning.

LOSNING AF PROPS I GRANGEMOUTH

I den senere Tid hænder det ofte, at Skibene ved Losning af Props i Grangemouth bliver chargeret ekstra selv i Tilfælde, hvor der er aftalt en bestemt Pris for Losningsarbejdet. Det Arbejde, som Importørerne belaster Skibene ekstra for, er navnlig:

1. for at losse i Tanke eller Bunkers,
3. for Arbejderforsikring,
8. for Skiftning af Kraner.

Nord. Skibsrederforening omtaler i denne Forbindelse

en Dom i en Sag, hvor Modtagerne havde krævet ekstra for at losse i Bunkerne, £ 3.3.0 og ligeledes ekstra for Arbejderforsikring £ 9.10.1. I Følge Certepartiet skulde Rederiet benytte Befragternes Mægler og Stevedor paa Lossepladsen mod at betale 5/6 pr. Gothenburg std. for Losningen. Under Henvi-sning hertil gjorde Rederiet gældende under Sagen, at det ikke var forpligtet til at betale noget ekstra, og Sheriffen gav Rederiet Medhold, idet han fremholdt, at 5/6 pr. Gothenburg std. var en særlig aflald Betaling, og at Modtagerne ikke havde nogen Adgang til at lægge noget til.

DEN ENGELSK-SPANSKE HANDELSTRAKTAT

Den 5. April er der i London blevet undertegnet en Tillægsoverenskomst til den engelsk-spanske Handels- og Skibsfartstraktat af 31. Oktober 1922. Ved Tillægsoverenskomsten, hvis Ordlyd er gengivet i "The Board of Trade Journal" for den 14. s. M., er samtlige England indrømmede Toldnedsættelser, der ogsaa kom en Række andre Lande til Gode, med en enkelt Undtagelse blevet ophævet og erstattet med

Tilsagn om Mestbegunstigelse i toldmæssig Henseende.

Dette medfører, at de i fornævnte Traktat omhandlede Varer, for hvilke Spanien ikke har indrømmet noget andet Land Toldnedsættelser, fra Tidspunktet for Tillægsoverenskomstens Ikrafttræden, den 24. April, vil blive fortoldet efter de for de tilsvarende danske Varer gældende Toldsatser, og Varer af den paagældende Art, der indføres til Spanien fra Danmark, vil herefter blive stillet ligesaa gunstigt i toldmæssig Henseende som Varer af samme Art fra et hvilket som helst andet Land.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Solgt Dampner

Dampneren »Roma« (ex »Nordland«) er af Skibsreder Jens Toft (Dampskibsselskabet »Jutlandia«) solgt til et nystartet norsk Rederi A/S. Mazepa, Sandefjord. — »Roma« er en forholdsvis ny Baad, idet den er bygget i Rødbyhavn i 1921. — Den laster ca. 1960 Tons d. w. og ca. 670 stds. Trælast.

Overtagelse finder Sted her i Byen i denne Uge efter Tilendebringelse af nogle Smaareparationer. — Købesummen er 350,000 danske Kroner kontant.

Søforhør

Dampneren »Fredensbro« afgik den 27de Oktober fra Philadelphia med Kul til Belfast. Den laa og manøvrede omtrent paa Iværs i Strømmen, da den engelske Dampner »Manchester Shipper« observeredes i 8 Skibslængders Afstand, for indgaaende i stærk Fart. Englænderen løb 3—4 Fod ind i »Fredensbro«, der i Løbet af 5 Minutter sank og stod paa Bunden. Hele Besætningen reddedes, og Skibet er senere bjerget og ligger nu i København.

I Søforhør Tirsdag forklarede Kaptajn Olsen, at han vilde give Englænderen Lejlighed til at gaa agter om »Fredensbro« og gav Signal i Overensstemmelse hermed. Alligevel signaliserede Englænderen, at han vilde gaa foran. Kollisionen var uundgaaelig. Kaptajn Olsen slog bak, og 10 Sekunder før Kollisionen kaldte han Maskinpersonalet op paa Dækket.

Efter hans Mening havde Englænderen gaaet med en Fart, der var langt over den tilladelige.

Mirakuløs Redning

Norsk Dampskib »Asmund« har reddet Ungmand Olav Hillestøl fra Dampskibet »Frisk II«. »Frisk II« var paa Rejse fra Flekkefjord til Grimsby og kom ud for et forfærdeligt Vejr i Nordsøen. En Braadse slog ind over Dækket og tog 4 Mand med sig over Bord. Tre af disse blev som ved et Under skyllet om Bord igen. Den fjerde gik over Bord med Redningsbaaden, og man var sikker paa, at han var omkommet. »Frisk II« eftersøgte ham i 4 Timer forgæves. Skibet havde lidt adskilligt Havari.

S/S »Asmund« er ankommet til Emden, hvor den har landsat Ungmanden.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schoue. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Randers:

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

Erstatning

Den 20. September 1926 blev den danske Motorskonnert »Dronning Dagmar«, der var paa Rejse fra Port Kunda til Aalborg, medens den paa Grund af Taage laa for Anker udfor Falsterbo, paasejlet af den svenske Stats Færge »Dronning Victoria«, hvorved Skonnerten sank. Bjergning kunde ikke betale sig, og de danske Interessenter krævede nu en Erstatning paa 170,000 Kr.

Ved Forhandlinger, der er ført mellem Skonnertens Rederi i København og Distriktsforvaltningen for Statens Jernbaner i Malmø, er man nu bleven enig om at tillægge den svenske Færge, der havde for stærk Fart paa, de 80 Procent af Skylden, og den danske Skonnert de øvrige 20 Procent, særligt under Hensyn til, at dets Taagesignalsapparat ikke havde været helt i Orden. Erstatningen udredes nu efter dette Princip.

Minefaren

Den svenske Marineforvaltning har udsendt en Rapport, af hvilken fremgaaer, at Minefaren endnu ikke kan siges at være fuldkommen overstaaet i de svenske Farvande. I Løbet af første Kvarter i Aar er der saaledes fundet 6 Miner, som Flaademyndighederne har ladet uskadeliggøre. Af Minerne, der fandtes saavel paa Øst- som paa Vestkysten af Sverige, var fem af tysk og en af engelsk Oprindelse.

Belgisk Trawler »President Wittock« er løbet paa en Mine og sunket 55 miles S. Ø. for Lowestoft. Besætningen blev reddet af »Blencathra« og indbragt til Lowestoft.

Prøvetur.

Statsbanernes nye Dieselmotor-Færge »Korsør« er nu saa vidt færdig fra Helsingør Værft, at der Lørdag d. 7. Maj kunde foretages teknisk Prøvetur.

I denne deltog Færgens Konstruktør, Overskibsingeniør Aage Larsen, Bureau Veritas' Repræsentant, Ingeniør Scharfenberg, til hvis Klasse »Korsør« er bygget, Søfartschef, Kaptajn V. Heise, Maskinchefen Schambye, Skibsinpektør, Kaptajn Koføed-Hansen samt Værftets Leder, Direktør H. P. Christensen, endvidere Overingeniør Poul Hansen, Burmeister & Wain, samt Teknikere og Ledere fra Værftets forskellige Afdelinger.

»Korsør« gaar nu til Storebælt for at prøves i Korsør—Nyborg-Farten i nogen Tid, inden den endelig indsættes i Ruten.



FORSKEL PAA RUSSISK OG ENGELSK MAAL

De sidste Fragtnoteringer for Props og Pulwood fra ovennævnte Havne er noteret paa Basis af russisk Favn. I den Anledning udtaler en norsk Reder i N. H. og S. T., at muligvis ikke alle Redere kender til Forholdet mellem en russisk Favn og den almindeligt benyttede engelske Favn, hvorfor han gør op-

mærksom paa, at Kubikindholdet af den russiske Favn er $7 \times 7 \times 7 = 343$ Kbf., mens den engelske Favns Kubikindhold er $6 \times 6 \times 6 = 216$ Kbf. De Fragtrater, der noteres for Øjeblikket er 78/- 80/- pr. russisk Favn fra Hvidehavet og ca. 56/- fra Leningrad med fri Lastning. Dette svarer til ca. 50/- fra Hvidehavet og ca. 35/3d. fra Leningrad pr. engelsk Favn.

I S M E L D I N G E R P R. 1 0. M A J 1 9 2 7

Sverige

Rödkallen, Luleå og Gåsören lukket.
Västra Kvarnen Drivis, kun for kraftige Dampere.

Finland.

Björkö Sund, Farvandet ved Werkkomatala og Søen W. for Björkö Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
Wiborg-Trångsund isfrit.

Trångsund-Rödhäll uhindrende Sjapis.
Uden for Rödhäll Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.
Wasklot Havn og Skærgaard isfri.
Storhåsten-Ansten Fastis, Rende.
Rönnskårsfarleden og Norrskårsfarleden isfri.
Jakobstad Havn og Aadö Red Fastis, lukket.
Søen ved Mäskår Drivis, lukket.
Yxpila og Tankar Fastis, lukket.
Nordligere Stationer lukket.

P O S I T I O N S L I S T E P R. 9. M A J 1 9 2 7

»MEDELDT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Dok i Frhavn siden 4.4.
s.s. *Aalborg*, Egeholm, ank. Kbhvn. 9.5.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, afg. Vejle 5.5. til Seaham.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Aden 27.4. til Singapore.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, afg. Tyne 10.5. til Kbhvn.
s.s. *Alexandra*, oplagt.
s.s. *Algarve*, Lunding, i Dok i Helsingør siden 13.4.
s.s. *Amalienborg*, Hansen, pass. Dover 8.5.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Wei-hai-wei 5.5. til Hongkong.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Buenos Aires 14.4. til Kbhvn.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Santos 8.5.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Las Palmas 26.4. til Golfen.
m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Hongkong 4.5. til Singapore.
s.s. *Askø*, Hjorth, afg. Danzig 9.5. til Kbhvn.
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Kobe 4.5.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Gibraltar 2.5. til Bissao.
s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Galveston 26.4. til Bombay via Suez.
m.s. *Australien*, Christensen, afg. Birkenhead 5.5. til Nakskov.
s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. Danzig 9.5. til London.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, afg. Hobro 10.5. til Kbhvn.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang ank. Reni 4.5.
s.s. *Birte*, Christensen, pass. Hook of Holland 9.5. p. R. t. Bjørkø.
s.s. *Bjarke*, Petersen, afg. London 9.5. til Blyth.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, pass. Kbhvn. 9.5. p. R. t. Tyne.
s.s. *Bolivia*, Prah, afg. St. Thomas 24.4.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Cheverie 2.5.
s.s. *Bothal*, Larsen, afg. Kbhvn. 7.5. til Hernøsand.
s.s. *Botnia*, Holberg, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, ank. Isafjord 13.4.
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. La Plata 4.5.
s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, ank. Remi 29.4.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, ank. Åbo 7.5.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 7.5.

s.s. *Broholm*, Kolster, afg. Liverpool 7.5. til Swansea.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Hull 7.5.
s.s. *Børglum*, Lund, ank. New York 29.4.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenk, afg. Rotterdam 28.4. til Buenos Aires.
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. San Francisco 5.5. til Cristobal.
s.s. *Christiansborg*, Hansen, afg. St. Vincent 5.5.
s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Cardiff 28.4.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Santa Cruz del Sur (Cuba) 7.5. til Landsend f. O.
s.s. *Cyril*, Schmidt, afg. Casablanca 9.5. til Dunkirk.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Vestafrika 7.5.
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Mariager 8.5.
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Hull 3.5.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Montreal 5.5. til Oslo.
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Oslo 8.5.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Constanza 8.5.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 8.5.
s.s. *Dronning Maud*, Posselt, Esbjerg-Parkeston Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Andresen, afg. Antwerpen 9.-10.5. til Vejle.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Messina 7.5. til Palermo.
s.s. *Elite*, Jessen Clausen, ank. Coueron 7.5.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10. Maj 1927.

London	18,21	Madrid	66,45
New York	375,50	Amsterdam	150,30
Berlin	88,90	Stockholm	100,35
Paris	14,85	Oslo	96,95
Antwerpen	52,25*)	Helsingfors	9,46
Zürich	72,25	Prag	11,14
Rom	20,30	Wien	52,95

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

ZEYEN & DE MEYER

ROTTERDAM (FILIAL I DORDRECHT)

Skibsmæglere ~ Stevedores ~ Befragtere ~ Befragtningsagenter

Stevedoring med moderne Kraner til moderate Priser .

s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Hansen, ank. Horsens 6.5.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Holtenau 8.5.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, afg. Emden 8.5.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.
 s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Vestafrika 3.5.
 s.s. *Esland*, Sørensen, ank. Helsingfors 5.5.
 s.s. *Estonia*, Paulsen, pass. København 4.5. vestgaaende.
 s.s. *Expres*, Falk, afg. Odense 9.5. til Kbhvn.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Bangkok 29.4.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Kbhvn. 8.5.
 s.s. *Feddy*, afg. London 8.5.
 s.s. *Ficaria*, Hansen, ank. Odense 8.5.
 s.s. *Fiona*, Petersen, Rute fart Kbhvn.-sønderjyske Pladser.
 m.s. *Fionia*, Heindorn, afg. Penang 8.5. til Port Swettenham
 s.s. *Flora*, Rindby, ank. Esbjerg 8.5.
 s.s. *Florida*, Holm, ank. Kbhvn. 4.5.
 s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Danzig 1.5.
 s.s. *Fredensborg*, Sonnichsen, ank. Ardrossan 7.5.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kbhvn. 28.4.
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 2.5.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Antwerpen 7.5.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen ank. Montreal 8.5.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Montreal 28.4.
 s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Dunkerque 5.5.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aarhus 8.5.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Kbhvn. 8.5.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Pargas 7.5.
 s.s. *Hamlet*, Skou, ank. Ystad 9.5.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Hook of Holland 29.4.
 s.s. *Harald*, Bastholm, ank. Fredericia 5.5.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 3.5.
 s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. Harburg 8.5.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 7.5.
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Algeciras 7.5. til Cadiz.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Danzig 7.5.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.
 s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Leith 29.4. til Ivigtut.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Port Said 5.5.
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bissao 3.5.
 s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Kotka 4.5.
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Boston 7.5.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Savannah 8.5. til London.
 m.s. *Java*, Topp, ank. Kbhvn. 6.5.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Galveston 4.5.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
 s.s. *Jømsborg*, Andersen, ank. Beirut 7.5.
 s.s. *Josey*, Petersen, ank. Chandler (Quebec) 3.5.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Bathurst 4.5.

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

JOHAN BECKMANN
SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

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

WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVERFT

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

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

En » » » » » 511 » » » 20.000 »

En » » » » » 550 » » » 14.000 »

En » » » » » 480 » » » 8.000 »

En » » » » » 420 » » » 4.500 »

Slidebeddinger 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.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

JOHN P. BEST & CO.
GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegire« · Codes: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

IVERS & ARLT

REDERI · SKIBSMÆGLERE · BEFRAGTNING

Königsberg & Pillau

Telegramadresse: IVERSA

Generalagenter for Paulsen & Ivers (Ivers-Linie) Kiel.

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: »ALFMUNT«

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

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:

METZLER

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

m.s. *Jüfflandia*, Kragelund, afg. Nørresundby 9.5. til Middlesborough.

m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Oslo 9.5.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Barrow (Furness) 2.5.
s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Swansea 5.5. til Casablanca.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 3.5. til Manchester.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Kbhvn. 3.5. til Port Talbot.
s.s. *Kina*, Bronér, ank. Melbourne 2.5.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvards, ank. Danzig 4.5.
s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Aberdeen 6.5.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Mortensen, afg. Buenos Aires 6.5.
m.s. *København*, Christensen, pass. Cape Horn 11.4. p. R. t. Falmouth.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, pass. Gibraltar 7.5. p. R. t. Algier.
s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. New York 1.5.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Dunkirk 7.5.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lise*, ank. Stettin 9.5.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. New York 3.5. østgaaende.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Brandsham 4.5.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Bahia 25.4. til Kbhvn.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Havre 8.5.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. New York 14.4. til Nuevitas.
s.s. *Maja*, Hansen, Aarhus-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Ushant 6.5. p. R. t. Djidjelli.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Skutskær 8.5.
s.s. *Margit*, Jensen, pass. St. Catherines 8.5. p. R. t. Antwerpen.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, pass. Ouessant 7.5. p. R. t. Peterhead.
s.s. *Mary*, Lisberg, pass. Gibraltar 6.5. p. R. t. Ancona.
s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Buenos Aires 6.5.
m.s. *Mexico*, Eggers, ank. Nakskov 7.5.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, pass. Constantinopel 8.5. p. R. t. Cette.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 9.5. til Tanger.
s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Siege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Mosselbay 9.5.
s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Lissabon 2.5. til Kbhvn.
s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, afg. Manzanillo 5.5.

O

m.s. *Odense*, Bloch, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, ank. Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Susa 8.5.
s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Kbhvn. 6.5. til Rotterdam.
s.s. *Orion*, Olsen, afg. Philadelphia 3.5. til Kingston (Jamaica).
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 9.5. til Kbhvn.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Murmansk 27.4.
m.s. *Panama*, Væring, afg. St. Thomas 3.5. til Hamburg.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Durban 29.4.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Las Palmas 23.4. til Barcelona.
m.s. *Peru*, Borch, ank. Neapel 25.4.
s.s. *Phønix*, Rutefart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Sunderland 3.5. til Algier.
s.s. *Primula*, Esbjerg-Antwerpen- Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Leith 4.5. til Slite.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Fremantle 29.4.
s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Stettin 7.5.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Algier 7.5.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, oplagt.
s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 5.5. p. R. t. New York.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Reykjavik 8.5.
s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Riga 8.5.
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Hamburg 9.5.
m.s. *Siam*, Hansen, pass. Ushant 6.5. p. R. t. Hamburg.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Kbhvn. 7.5. til Antwerpen.
s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. London 4.5.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Antwerpen 3.5.
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Huelva 6.5.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Galata 5.5.
s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 3.5.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 7.5.
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Wiborg 8.5.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Liverpool 4.5.
s.s. *Stal*, Clausen, ank. Liverpool 9.5.
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Antwerpen 4.5.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Norfolk 2.5. til Kbhvn.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Tyne 25.4. til Catania.
s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Kirkenes 30.4.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Reni 27.4.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, ank. Kbhvn. 15.1.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 1.5.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 7.5.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 1.5. til Bremen.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Havre 6.5. til Bordeaux.
s.s. *Tjaldur*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Benisaf 6.5. til Grangemouth.
m.s. *Tongking*, Kolls, pass. Azorerne 30.4. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Perim 5.5.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Andersen, afg. Tunis 9.5. til Marseille.
s.s. *Tyr*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Eksporten

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, laster i Swansea til Bona.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 7.5.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 30.4. til New York.
s.s. *Urantenborg*, Rise, ank. Puerto Plata 6.5.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Casablanca 3.5.
s.s. *Vendia*, Lund, ank. Sunderland 7.5.
s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Freeport 6.5. til New Orleans.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Helsingborg 8.5.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Sørensen, pass. Kbhvn. 8.5.
s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Korsør 8.5. til Danzig.
s.s. *Vidar*, Paulsen, afg. Esbjerg 6.5. til Grimsby.
Bark *Viking*, Clausen, ank. Asia Island 29.4.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Botfeldt, afg. New Orleans 14.4. til Kbhvn.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Drammen 6.5.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbhvn. 7.5.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Helsingør 22.4.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Christensen, Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. New Orleans 1.5.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Skagen 9.5.

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 Postkontorene

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1595-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

V. & E. MATHIESEN
BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTARKabys & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompashætter, Fortining.**ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES**
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445**ESBJERG MASKINFABRIK**JERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

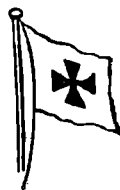
SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

**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.

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

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNETelegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. Co., Baltic.

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

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vommehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED**CARDIFF**Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.**NEWPORT**

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

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

Telefoner {Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

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

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

ODENSE STAALSKIBS- VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1859 **ODENSE** Statetelf.: 82

Telegram-Adr.: „Staalværft“

★

KONTOR I KØBENHAVN
KONGENS NYTORV 8

★

NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10.000 TONSD D.W.

★

SPECIALITET:
DIESELMOTORSKIBE

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET NATIONAL

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

TEGNER
**SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER**

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

FORLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke **AE** Tæres ikke

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

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

FERD. PHILIPSON & CO.

Telf.: Central 1504 & 10687 Telegram-Adr. »Steamphillip«
AMALIEGADE 35
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

BUNKERKUL
LEVERES I ALLE HAVNE
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR
STEVEDORING · PROVIANT · STORES
OG TUGBOATS

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

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARNPNESS

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

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 38, KØBENHAVN

STEGMANN

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

STEVEDOR-KOMPAGNIET

AKTIESELSKAB

Esbjerg

Telegr.-Adr.: Stevedore - Telef.: 1262

Coder: Watkin's, Scott's 9th Edition

SØREN ANDERSEN

STEVEDORE

HORSENS

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE



Forsikrings-Aktieselskab

„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

K. DANSTRUP

AUT. FORHYRINGSAGENT

KONTOR:
NY TOLDBODGADE 3

TELEFON
CENTRAL 13545

PRIVAT:
TORDENSKJOLDSGADE 34

TELEFON
BYEN 6049

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDELMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Seppinen & Co. Stevedores.
do.	do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.
Trångsund.	A.B. The Federations Stevedore	do.
do.	do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	do.
Fredrikshamn	Blomberg & Co. A.B.	do.
Kotka	Björklund & Co. i Kotka A.B.	do.
Lovisa	Lovisa Stevedoring Co.	do.
Borgå	Borgå Stuveriaktiebolag	do.
Helsingfors	A.B. Edv. Björklund O.Y.	do.
Sörnäs	A.B. Edv. Björklund O.Y.	do.
Ekenäs	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	do.
Hangö	A.B. Hangö Stevedoring O.Y.	do.
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	do.
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	do.
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	do.
Räfsö & Müntylyoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	do.
Kristinestad	Lindqvist & Co.	do.
Kaskö	Lindqvist & Co.	do.
Wasa	A.B. Stevedore O.Y.	do.
do.	Merivälitys Osakeyhtiö	do.
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	do.
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	do.
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarbolaget	do.
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	do.
Mällersvik & Himango	Stuvarbolaget	do.
do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	do.
Brahestad	The Association Stevedores.	do.
do.	F. Thompson	do.
Uleåborg & Haukiputa	Stuvarbolaget	do.
Keml	S. R. Bygglin	do.
do.	Stuvarbolaget	do.
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	do.

Telegr.-Adr.: "Mittler"
do. "Mannola"
do. "Karelia"
do. "Sohn"
do. "Mittler"
do. "Sandholms"
do. "Blombergs"
do. "Edvbjörklund"
do. "Association"
do. "Stevedore"
do. "Edvbjörklund"
do. "Edvbjörklund"
do. "Edvbjörklund"
do. "Edvbjörklund"
do. "Newstevedoring"
do. "Export"
do. "Wass"
do. "Wahlroos"
do. "Lindqvist"
do. "Lindqvist"
do. "Stevedore"
do. "Merivälitys"
do. "Wilkman"
do. "Association"
do. "Prompt"
do. "Stowing"
do. "Prompt"
do. "Stowing"
do. "Despatch"
do. "Thompson"
do. "Prompt"
do. "Bygglin"
do. "Prompt"
do. "Stevedoring"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 21

FREDAG 20. MAJ 1927

34. AARG

UDSIGTERNE FOR TRAMPFARTEN

The British Chamber of Shippings aarlige Rapport, der blev udsendt for kort Tid siden, indeholder som sædvanlig en Rigdom af Underretning, der er saa meget mere interessant, som Rapporten omfatter en Periode af industriel Omvæltning, hvis Lige man aldrig har set i Skibsfartens Annaler. Den betydningsfuldeste Begivenhed i det forløbne Aar, hvorom der gives Meddelelse i Chamber of Shippings Beretning, er den britiske Kulminestrejke, der lammede Storbritanniens Handel Størstedelen af Aaret og samtidig alvorligt forstyrrede Verdens-Skibsfarten. Det er givet, at Rutebaadene blev langt haardere ramt end Trampbaadene, skønt Beretningen stærkt fremhæver den Kendsgerning, at de fremkomne Rygter om, at Trampselskaberne skulde have tjent Formuer i den sidste Halvdel af Aaret, er meget stærkt overdrevne.

Den fremragende hollandske Skibsreder, C. Vermeij, har i sidste Nummer af The Scandinavian Shipping Gazette paa Basis af Chamber of Shippings ovennævnte Beretning skrevet en Artikel om Trampfart og Udsigterne for den i den nærmeste Fremtid, hvoraf vi tillader os at citere følgende: Medens jeg indrømmer Rigtigheden af det Synspunkt, der i Beretningen hævdes med Hensyn til Vanskelighederne for Rutebaadene, tror jeg, at den Mening, der udtrykkes angaaende de Resultater, Trampbaadene har opnaaet er lidt for pessimistisk. Det er klart, at de britiske Ruteselskaber, der i stor Udstrækning er henviste til Hjemmeindustrien for deres udgaaende Ladningers Vedkommende i høj Grad har lidt under Manglen paa Varer til Afskibning fra Storbritannien. Da de ikke desto mindre var nødsagede til at opretholde de regelmæssige Afsejlinger, maa Resultatet uundgaaeligt være bleven daarligt, eftersom Hjemrejsen i Hovedsagen maatte bære Udgifterne ved hele Rejsen. Hertil kom yderligere, at Fragterne i en stor Del Trader ikke steg nævneværdigt, skønt Prisen for Bunkers gik op i store Spring. For Trampbaadene var Situationen imidlertid væsentlig anderledes. Selvfølgelig havde ogsaa Trampredernes store Vanskeligheder, hvad Forsyningen med Bunkers angaar og maatte afgive en stor Del af de højere Bruttofragter til Betaling af de høje Bunkerpriser, af Forsinkelser ved Lastning og Losning etc., men der kan dog ikke være Tvivl om, at Trampfarten gennemgaaende har tjent ved den stærke Opgang paa Fragtmarkedet, der indtraf som Følge af Kulstrejken, og det er vanskeligt at forstaa, at den ikke skulde have tjent mere end til normal Afskrivning.

De Redere, der havde afsluttet Fragtkontrakter inden Strejken, har selvfølgelig ikke været i Stand til at drage Fordel af Stigningen i Kul- og Kornfragter, medens andre, der ønskede at være paa den sikre Side og derfor ikke vilde løbe deres Baade altfor prompt, idet de gik ud fra, at Strømmen antagelig vilde vende, i Fald Strejken pludselig holdt op, og derfor mente, at det vilde være fordelagtigere at tage Bunkers til deres Dampere paa den anden Side for hele Turen, ikke opnaaede Toprater og fik mindre Fortjeneste som Følge af, at de transporterede mindre Ladninger; men selv disse Redere maa have tjent ganske godt og sikkert mere end til Dækning af Afskrivningen.

Hollandske Redere klarede sig godt

De Aarsrapporter, der for kort Tid siden offentliggjordes af Selskaberne Hilligersberg og Oostzee, der begge er Tramp-Rederier og ledes af Firmaet Vinke & Co., Amsterdam, synes at bekræfte, hvad ovenfor er sagt. Begge Selskaber, og da navnlig Oostzee, har klarret sig langt bedre end i de seneste Aar forinden og efter at have afsat de fornødne Beløb til Afskrivning og Reservefond har hvert af Selskaberne betalt et Udbytte af 5 pCt.

Et andet Punkt, der har tiltrukket sig min Opmærksomhed ved Gennemgangen af Chamber of Shippings Rapport, er Paastanden om, at Situationen for Skibsfarten taget i al Almindelighed ikke er bedre nu, end den var ved denne Tid i Fjor, skønt Fremtiden i nogle Henseender syntes at tegne sig lidt lysere. Denne Paastand synes at være lidt for pessimistisk. Fra en Tramp-Reders Synspunkt kan der slet ikke være Tale om Sammenligning mellem Situationen, som den er i Øjeblikket, og Fragtmarkedet, som det var for et Aar siden, da Tingene stod langt daarligere end nogensinde før, idet Nordamerika praktisk talt var blottet for Ordre og La Plata, der er et af de allervigtigste Markeder for Tramp-Farten, var fuldkommen dødt, medens Verdens-Fragtmarkederne tagne under et var helt igennem flove, saaledes at mange Dampere maatte gaa hjem ballastede saavel fra Nord- som Sydamerika.

Fragtmarkedets Tendens

I de sidste tre Maaneder eller mere har La Plata-Markedet vist en meget betydelig Styrke, en Mængde Dampere er blevet fragtede til gode Rater, og Efterspørgslen efter Tonnage har strakt sig til Juni, Juli og August. Nordamerika har været uvirksomt, men skal bruge Tonnage i en nær Fremtid. Befragtere fra Gulfhavnene søger Tonnage for Bomuld til Bombay, Japan og Murmansk etc. og for Svovl og Olie i Kasser til Australien. Befragtere paa Cuba var nødsagede til at forhøje deres Fragttilbud for at faa Baade i Marts og April, Raterne fra Pacifickysten og fra Chile er blevet holdt oppe, og det samme gælder de østlige Markeder. Kul fra Sydafrika, Ris fra Birma, Copra fra Havnene i det fjerne Østen og Korn fra Australien har alle opnaaet højere Rater. Et andet betydningsfuldt Træk er, at der er bleven betalt 16 Cents pr. f.o.w. fra Montreal direkte til kontinental Havn, medens Raten i Fjor kun var 12 Cents for de første Ladninger fra Montreal. Hertil kommer, at det synes at være vanskeligt for Befragterne at skaffe sig Tonnage, da Rederne har stillet sig afventende i Haab om at opnaa bedre Betingelser senere. Fra en Tramp Reders Synspunkt forekommer Situationen derfor afgjort bedre end i Fjor, og skønt det selvfølgelig er umuligt at sige noget derom med Sikkerhed, er der dog meget, der tyder paa, at de relativt gode Forhold vil holde sig nogle Maaneder frem i Tiden. La Plata afskiber nu sin mægtige Majshøst, St. Lawrence vil ogsaa blive langt mere virksom, og Nordamerika kan selvfølgelig ikke vedblivende nøjes med at se til. Alt dette lover godt for Tramp-Redere, og de øjeblikkelige Udsigter for Tramp-Farten gør efter min Mening en Følelse af Tillidsfuldhed berettiget.

Faste Forhold i Sigte

Med Hensyn til Skibsfartens Fremtid udtaler Chamber of Shipping i Rapporten, at en varig Bedring afhænger fuldstændigt af Verdenshandelens Udvikling, og heldigvis, siger Rapporten, er Udsigterne ikke helt daarlige. De politiske Forhold har bedret sig, og en Statistik udarbejdet af Folkeforbundet viser, at Tallene for Jordens Befolkning saavel som for Verdenshandelen ligger 5 pCt. over de tilsvarende for 1913, medens Produktionen af Fødemidler og Raamaterialer viser en Stigning af 18 pCt. Skønt der selvfølgelig kan komme Tilbageslag, og skønt der næppe kan siges at være Udsigt til en Periode af fede Aar, er der dog Grund til at tro, at det værste er overstaet, og at vi langsomt og gradvis vender tilbage til faste Forhold. Rederne bør dog næppe bygge for mange nye Skibe, da der tilsyneladende er mere end tilstrækkelig Tonnage til Raadighed og under Bygning, end Verden behøver i Øjeblikket og i en overskuelig Fremtid.

Toldmurene maa fjernes

En anden Ting af Betydning er den meget store

Skade, international Handel lider ved de utallige Skranker, de forskellige Lande rejser til Beskyttelse af deres Industri. Der er ingen Tvivl om, at de eksisterende Handelsskranker i stor Udstrækning er ansvarlige for den Langsomhed, hvormed Verdenshandelen atter bringes paa Fode, idet de hæmmer, ja næsten helt lukker de prøvede Veje, ad hvilke Handelen i de gamle lykkelige Dage, da Handelsskranker, under alle Omstændigheder i en Udstrækning som nu, var ukendte. Frit Handelssamkvem, uhindret af kunstige og skadelige Toldmure, er absolut nødvendigt til Sikring af en Tilbagevenden til en varig Velstand, og Folkenes Forbund burde snarest og med størst mulig Energi give sig i Kast med dette vanskelige Problem.

Vejen til Velstand er vanskelig, og det vilde være taabeligt at tro, at Maalet allerede er naaet. Dog mangler det ikke paa Tegn til bedre Tider, Stemningen er utvivlsomt bedre overalt, og vi skulde tage meget fejl, om ikke den Bedring, der lidt efter lidt gør sig gældende, vil brede sig langsomt og sætte den gode gamle Trampbaad i Stand til endnu en Gang at spille den Rolle, den med saa stort Held spillede i tidligere Tider.

HANDELSSKIBES BENYTTELSE AF DERES RADIOSTATIONER I DE RUSSISKE FARVANDE

Sovjetregeringen har under 28. Febr. i Aar udstedt følgende Forordning vedrørende Handelsskibes Benyttelse af deres Radiostationer under Ophold i russiske Farvande:—

Nærværende Forordning træder i Stedet for »Telegraf- og Postkommissariatets Instruktion« af 23. Marts 1923, som er en Udvidelse af »Regler for udenlandske Skibes Benyttelse af Radiotelegraf under deres Ophold ved Sovjetunionens Kyster eller i dennes indre Farvande. (S.N.K.s Forordning af 16/1 1923).

- 1) Radiostationer paa *udenlandske* Skibe, som ikke indgaar i vedkommende Lands Krigsflaade, og som befinder sig inden for den af S.N.K. ved Dekret af 16. Januar 1923 forudsete Kystzone eller i Unionens Havne, er med Hensyn til deres Benyttelse underkastet Havnekaptajnens Kontrol.
- 2) Ved et *udenlandsk* Skibs Ankomst til den i Prg. 1 nævnte Kystzone eller en af Unionens Havne lukkes de paa Skibet værende Radiomodtage- eller Afsendearrater og forsegles efter Instruktion fra Havnekaptajnen af en af denne befuldmægtiget Person med paagældende Havns Segl for det Tidsrum, Skibet opholder sig indenfor Unionens Omraader.
- 3) Radiostationer paa udenlandske Skibe, som befinder sig i Havne, hvor ingen Kystradiostation findes (Prg. 5 Forordning af 16. Jan. 1923) eller paa Skibe, hvor Udlosning eller Indladning grundet paa Skibets Dybtgaaende foregaar paa Reden, kan ved Anmodning fra de respektive Eksport- eller Importstationer fritages for Forsegling. Saadan Tilladelse gives i hvert enkelt Tilfælde af Havnekaptajnen i Samraad med den nærmeste Afdeling af Grænsepolitiet. I Tilladelsen skal det anføres, at paagældende Skib kun har Ret til at benytte Radiostationen paa bestemte Tider af Døgnet, dog uden Anvendelse af Chiffre eller Kode.
- 4) Ved et udenlandsk Skibs Ankomst skal, efter at Karantæneflaget er sænket (men før Told- og Pasformaliteter paabegyndes) alle Radiomodtage- eller Afsendestationer paa Skibet samt de Rum, hvori de befinder sig, forsegles, og Antenneomstilleren, efter at Antennen er stillet til Jord, forsynes med særlig Plombe.
- 5) Ved et udenlandsk Skibs Afgang til udenlandsk Bestemmelsessted brydes efter Ordre fra Havnekaptajnen efter Afslutning af Toldformaliteter og Indskibning af Passagerer Seglene paa alle paa Skibet værende Radiomodtage- og Afsendestationer.
- 6) Under et udenlandsk Skibs Ophold paa Unionens Territorium er det forbudt Kaptajnen og Mandskabet at være i Besiddelse af noget uforseglet eller ikke tilførelseligt virksomgjort Radiomodtage- eller Afsendestation, som kunde anvendes under Hovedstationens Uvirksomhed.
- 7) I Tilfælde af, at Toldvæsenet hos Kaptajnen eller nogen af Besætningen skulde finde skjulte Radiomodtage- eller Afsendearrater, vil Kaptajnen, foruden

at blive idømt den efter Toldloven fastsatte Bøde, blive draget til Ansvar iflg. Kriminalloven for R.S.F.S.R. af 1926, Afdeling I, Prg. 83 eller tilsvarende Lov for Unionens Republikker. I Tilfælde af at ovennævnte Radioapparater skulde være holdt skjult for Toldvæsenet af nogen af Passagererne, vil Indehaveren blive draget til Ansvar.

- 8) Regler vedrørende udenlandske Skibes Benyttelse af Radiotelegrafering under deres Ophold ved Unionens Kyster eller i dennes indre Farvande, vedtaget af S.N.K. S.S.S.R. den 16. Jan. 1923, samt nærværende Forordning vil blive offentliggjort af Hydrografisk Institut i »Efterretninger for Søfarende«.

Jagoda.

Stedfortræder for Chefen for det politiske Politi.

Lubovitsch.

Stedfortræder for Chefen for Post- og Telegrafvæsen.

Postnikof.

Stedfortræder for Chefen for Jernbanevæsenet.

Maksimof.

Stedfortræder for Chefen for Handelsvæsenet.

REGLER

vedrørende udenlandske Skibes Benyttelse af deres Radiostationer i Unionens Farvande, udstedt af Marineministeriet, offentliggjort den 9. Juni 1923.

- 1) Nærværende Regler gælder for alle udenlandske Krigs-, Handels- og Privatskibe under Ophold i Unionens Farvande,
- 2) men ikke:
 - a) for Radiostationer paa Skibe i Havsnød eller for Radiostationer, som benyttes til at forebygge Ulykkestilfælde,
 - b) for Radiostationer paa Skibe, som yder Hjælp til Skibe i Havsnød, eller som bryder Vej gennem Is for andre Skibe,
 - c) ved Udveksling af Radiomeddelelser mellem Skibe, som befinder sig i en Afstand af mindst 10 Sømil fra den nærmeste russiske Kyststation eller, i Tilfælde af at der i paagældende Rayon ingen Kystradiostation findes, mindst 10 Sømil fra russisk Kyst.
- 3) Alle udenlandske Handels- og Privatskibe, som befinder sig indenfor 10-Milsgrænsen (Punkt c, Prg. 2) skal ved Benyttelsen af Radiotelegrafen, i den Udstrækning som nærværende Reglement tillader, overholde den internationale Radiotelegraf-Konventions Bestemmelser og Tjenesteregler.
- 4) I de Rayoner, hvor Kyststationer findes, er enhver Udveksling af Radiotelegrammer indenfor 10-Milsgrænsen, med Undtagelse af de i Prg. 2 Punkt a og b nævnte Tilfælde, forbudt Handels- og Privatskibe. Indstilling af Overdragestationen kan foretages uden Tilladelse, dog kun ved Hjælp af Fløjte og Bølgemaalere. Et Skib, som paa det Tidspunkt, hvor det er for Ind-

(Fortsættes Side 319)

DE SPANSKE TOLDREGULATIVER

V i gengiver nedenfor en Oversigt over de i de spanske Toldregulativer indeholdte Bestemmelser, der særligt maa antages at være af Interesse for Skibsførere. Det skal tilføjes, at den danske Minister i Madrid, der har tilstillet Udenrigsministeriet her de nævnte Oplysninger, udtaler, at han har samlet disse med Henblik paa det Bødeansvar, som en Overtrædelse af de paagældende Bestemmelser medfører, men at Oversigten ikke kan betragtes som helt udtømmende, da Toldregulativerne er meget vanskelige at overskue. En nøje Overholdelse af Bestemmelserne er nu af større Betydning end tidligere, idet det er blevet bestemt, at en vis Procentdel af de ved Bøderne indkomne Beløb tilfalder Toldvæsenets Forsørgelsesvæsen, hvorfor Funktionærerne maa antages at være særligt interesserede i at udvise Agtpaagivenhed med Hensyn til Regulativernes Overholdelse.

I. Straffebestemmelser.

(Art. 340) Fremmede Skibes Kaptajner ifalder Bøde i spanske Havne i følgende Tilfælde:

- 1) For ikke viseret Manifest eller Ladningsfortegnelse (jfr. Art. 59, Stk. 10) eller helt manglende Manifest betales 500 Pesetas.
- 2) For ikke at præsentere de nødvendige Exemplarer (Kopier) af Manifestet (jfr. Art. 68) indenfor en Frist af 24 Timer, eller Oversættelse af samme — hvor det er affattet paa fremmed Sprog — indenfor 48 Timer, eller for Fejl i Kopier og Oversættelser betales 100 Pesetas.
- 3) For ikke at præsentere den foreskrevne Kopi (copia general) af Manifestet i Transithavne (jfr. Art. 172, 175, samt 68), erlægges 250 Pesetas.
- 4) For fejlagtig eller utilstrækkelig Benævnelse eller lign. i Manifestet (jfr. Art. 62) betales fra 5 til 100 Pesetas pr Kollo eller, ved løst lastede Varer, pr. Enhed iflg. Toldtarifen.
- 5) For plus eller minus Differencer paa mer end 10 pCt. af den virkelige Bruttovægt sammenlignet med Manifestets Angivelser betales i Bøde fra 10 til 2000 Pesetas.

ad 4 og 5: Disse Bøder paalægges Skibets Agent, hvis Kaptajnen i Manifestet har holdt sig nøje til Konnossementernes Indhold, og disse iøvrigt specificerer Varernes Art og Vægt.

Bøderne forlanges eventuelt ikke erlagte, hvis Fejlen er ringe i Forhold til Toldbeløbets Størrelse, eller der foreligger andre Omstændigheder, der godtgør, at det ikke har været Hensigten at præjudicere den spanske Statskasses Interesser.

- 6) For at skifte Liggeplads uden Toldens Tilladelse erlægges Bøder fra 25 til 100 Pesetas.
- 7) Hvis det nægtes at fremvise Skibsdagbogen eller andre Skibspapirer, som forlanges af Tolden, betales 100 Pesetas i Bøde, og Skibet tilbageholdes, indtil Papirerne fremlægges.
- 8) For ikke strax ved Ankomsten at afgive Listen over Passagerer og deres Bagage betales 50 Pesetas, uden at Tolden paatager sig noget Ansvar for Forsinkelser forarsaget af Passagererne.
- 9) For at undlade at opføre Skibstilbehør (Art. 62/5) eller Forsyninger (Art. 67) paa henholdsvis Manifest og Forsyningsliste betales i Bøde fra to til fem Gange Tolden for de udeladte Varer (i Reglen efter Tarifens 1. Kolonne).

Hvis der paa Forsyningslisten er opført flere Varer, end der i Virkeligheden findes, betales af Differencen tre Gange Tolden (efter 1. Kolonne), og hvis Toldseglet paa overskydende Forsyninger, jfr. Art. 70, uden skellig Grund brydes, betaler Kaptajnen en Bøde paa 500 Pesetas

Indeholdes der paa Forsyningslisten Varer, som ikke henhører sammesteds, betragtes de som ikke manifesterede og giver Anledning til Bøder af fra to til fem Gange Tolden (efter 1. Kolonne), jfr. Art. 70. Samme Bøde betales for i Slutningen af Manifestet som Skibstilbehør (Art. 62/5) at opføre Ting, der ikke rettelig kan betegnes som saadanne, og som derfor burde have været ført paa Manifestet som alm. Gods.

- 10) Medbringer Skibet *Tobak*, som ikke er ført paa Manifest, eller saadant Manifest mangler konsulært Visum,

beslaglægges Tobakken og Kaptajnen betaler i Mulkt dobbelt Told (Regalia).

Samme Bøde ifaldes for Tobak til Skibets Forsyning, hvis Mængden overskrider de i Art. 70 nævnte Kvota pro persona etc. uden at være angivet i viseret Manifest, og for tiloversbleven Tobak af Forsyningen (»del rancho«), der ved Skibets Afgang maatte mangle ombord.

- 11) Hvis Skibet medfører *Tændstikker*, der ikke findes paa Forsyningslisten, betales fra 100 til 25.000 Pesetas i Bøde.
- 12) For hvert Kollo, der ikke findes opført paa Manifestet, betales en Bøde af fra to til fem Gange Tolden (efter 1. Kolonne).
ad. 10, 11 og 12: Hvis de under disse Numre nævnte Genstande tilhører Besætning eller Passagerer og findes udenfor Lastrummene, svarer Kaptajnen i alle Tilfælde for Bødernes Betaling.
- 13) For Kollit, som ved Losningen mangler i det i Manifestet angivne Antal, betales fuld Told. Kan Varens Art ikke fastslaaes, fordres en Bøde paa 50 til 500 Ptas. Denne Bestemmelse finder ikke Anvendelse paa løst lastede Varer som Korn, Klipfisk, Gødning etc. — Hvis de manglende Kollit bestaar af *Tobak*, betales den til samme svarende dobbelte Afgift (Regalia).
- 14), 15) Ved løst lastede Varer betales, naar der er mere eller mindre end den i Manifestet angivne Mængde, en Mulkt lig Tolden for det overskydende resp. manglende. Mulkten udredes af Skibet, hvis Konnossementerne ikke indeholder de foreskrevne Vægtangivelser, eller hvis Manifestet ikke stemmer med Konnossementerne; i modsat Fald er Agenten ansvarlig. I intet Tilfælde paalægges Bøder for Differencer paa indtil 4 pCt.; for visse Varer, deriblandt Klipfisk, tillades indtil 8 pCt., se Art. 341/6.
- 16), 17) Hvis Toldvæsenets Segl paa Lastrum ell. lign. brydes, uden at force majeure kan angives som Grund, betaler Skibet en Bøde paa 2500 Ptas. Hvor det drejer sig om Forsegling af løse Kollit ombord, betales 500 Ptas. for hvert uretmæssig brudt Segl.
- 18) Ilandsætning af Personer eller Losning af Varer fra et til Lazaret beordret Skib udenfor de dertil angivne Steder mulkteres med 250 til 2000 Ptas.

(Art. 344, Stk. 2—3—4—5) Kaptajnen er ansvarlig for Betaling af Bøder, som Skibets Passagerer ifalder for at medføre i Bagagen Genstande, der ikke kan betragtes som Rejseeffekter (to til fem Gange Tolden); hvad særlig *Tobak* angaar, er Mulkterne som følger:

- 1) naar Passagererne, indenfor den tilladte Mængde af 10 kg ialt, medfører mere eller mindre end opgivet Toldvæsenet: *Een Gang Tolden* (Regalia) af Differencen.
- 2) naar de medfører over 10 kg, men har ladet det hele Kvantum optage paa Listen til Toldvæsenet: *Een Gang Tolden* af hvad der er over 10 kg.
- 3) naar ingen *Tobak* er angivet, betales i Bøde *een Gang Tolden* for de første 10 kg og to Gange Tolden for det overskydende.
I alle disse Tilfælde maa Varen *desuden fortoldes* paa almindelig Vis.

(Art. 347 — Transit — Stk. 2—3—4—5—6—7) For *manglende* (men opførte) Kollit i Transit betales 500 Ptas i Mulkt for hvert Stykke; ved løst lastede Varer betales fra to til fem Gange Importtolden af det manglende. For Kollit, der forefindes og som *ikke er optagne paa Manifest* betales fra 50 til 500 Ptas i Mulkt; ved løs Last *een Gang* Importtolden af det overskydende.

Tobak, der ikke findes paa viseret Manifest, beslaglægges, og desuden betaler Skibet i Mulkt to Gange Tolden (Regalia). Hvis der mangler *Tobak* af de paa Manifestet som Transitgods optagne Kvantiteter, betaler Kaptajnen i Mulkt fra 100 til 25.000 Ptas; hvis der ved Skibets Afgang fra Transithavnen mangler *Tobak*, betragtes dette som Kontrabandehandling. Hvis *Tobak* i Transit findes konsigneret til samme Havn, hvori den er lastet, eller til en Havn før Indlastningshavnen, betales Mulkter fra 100 til 5.000 Ptas. (Om Baade i fast Rute giver dog Art. 172, 2. Stk. særlige Regler). Samme Bøde idømmes, hvis iøvrigt de i Art. 172 og 173 givne Regler for *Tobaks* Vedkommende ikke i eet og alt er iagttagne.

II. Almindelige Regler.

Art. 44 — . . . Et Skibs Besætning kan lade egne Varer, som ønskes indført til Spanien og hvis Toldværdi ikke overstiger 250 Ptas, forudsat at de er ført paa Manifestet, *toldbehandle* i første spanske Havn, Skibet anløber. Unndlades Toldbehandling i den første Havn, mistes Retten.

Art. 55 — Toldvagten (Carabineros) gaar strax ombord i Skibet og forlanger, ved Dag eller ved Nat, Manifest, Proviant-, Passager- og Bagageliste. Han undersøger paa Stedet Folkelisten og ser efter, om sidste Anløbshavn er den i Manifestet angivne. Derefter sendes det viserede Manifest til Toldboden (Administrador de aduanas) og Skibet visiteres af Vagten. Ombord bliver mindst to Toldsoldater, der medens Skibet ligger i Havnen skal bevogte det.

Art. 59 og 60 — Kaptajnen paa ethvert Skib, der kommer fra fremmed Havn, skal, selvom Ladningen kun bestaar af Transitgoods eller Ballast, ved Ankomsten til spansk Soterritorium have færdigredigeret og underskrevet et Manifest over hele Skibets Ladning, inkl. frit medtagne Kolli etc. etc. Ladningsmanifestet bør være viseret af spansk Konsul eller — hvis ingen saadan findes — af en »venligsindet Nations Konsul« eller anden kompetent Myndighed i Afgangshavnen; eventuelt kan der (jfr. Art. 60) have forskellige Manifeste over Ladningen fra de forskellige, fremmede Havne, Skibet har passeret, viseret hver for sig i de respektive Byer.

Skibe, der kommer til spansk Havn i Medfør af traadløs Ordre modtaget i aaben Sø, ifalder ingen Bøde for manglende Visum af Manifestet, naar det har sørget for *strax* traadløst at sætte det spanske Generaltolddirektorat (Direccion General de Aduanas) i Madrid i Kundskab om Ordren, Tiden for dens Modtagelse og hvorfra den stammer, samt tilført Manifest og Journal Bemærkning herom. Fra Visum undtages endvidere Manifeste for Skibe i Ballast eller som kun medfører Varer, hvis Toldafgifter ikke overstiger 100 Ptas. pr. 1000 kg; dog er Korn og Mel af enhver Art altid underkastet Visumtvang.

Midlertidig Toldfrihed for en Vare fritager ikke for Visum; ejheller er spanske re-importerede Varer fritagne, naar Tolden iflg. Tarif overstiger Satsen 100 Ptas pr. 1000 kg.

Dampskibe, der kun skal tage Last og Passagerer i spanske Havne, kan erstatte Manifestet med en Ladningsfortegnelse (»sobordo«) samt de nummererede Konnossementer, paa Betingelse af, at førstnævnte er viseret og Konnossementerne afstemplede af den spanske Konsul. — Paa de kanariske Øer forlanges to Manifeste: eet over de afgiftspligtige og eet over de frie Varer. Kun det første behøver at være viseret.

Art. 62 — Manifestet skal give Oplysning om:

- 1) Skibets Navn, Art, Tonnage, Flag, Matrikel, Kaptajnen, Besætningen, Agenten samt Afgangshavnen eller -havnene.
- 2) Havn eller Havne, hvortil Skibet medbringer Last.
- 3) Numrene paa Konnossementerne for hver Havn.
- 4) Art, Antal, Mærker, Nummer og Bruttovægt af alle ombordværende Kolli, inkl. Besætningens Indkøb og Fripakker; Vares Art og Benævnelse (clase generica) og Modtagerens Navne (eventuelt »til Ordre«), alt adskilt for hver Havn. Antallet og Vægten af de forskellige Kolli skal angives saavel med Tal som Bogstaver.

Tobak og Kolonialvarer skal navnlig anføres med deres specifikke Benævnelser (Sukker, Kanel, Nelliker, The, Kaffe etc.), Spindegarn (Hilados), Tvist (Hilaza), Stoffer og Possementmagerarbejde anføres under disse Benævnelser med samtidig Angivelse af, om de er af Uld, Silke, Bomuld, Jute etc. — Ligeledes skal Anilinfarver, Alkaloider, Parfumer, Vifter, Legetøj, Paraplyer og Hatte angives specificeret. — Petroleum opføres som raa eller raffineret. — Spirituøse Drikke angives efter Antallet af Kolli og deres Vægt. — Løst lastede Varer (generos a granel) angives efter Tal, Vægt eller Maal, eftersom de er tariferede i Toldtari-

fen. For Trælast skal angives Styktal og Vægt af Lasten.

Kolli indeholdende Garn, Stoffer, Possementmagerarbejde samt Tobak, Sukker, Kaffe, Kakao, Kanel, Peber, The eller Nelliker skal iflg. udtrykkelig Forskrift opføres særligt uden at blandes sammen med andre Varer til samme Modtagere; hvis saadant Gods findes i samme Kolli som andre Produkter, maa Mærkerne nøje specificeres.

Explosive eller farlige Varer skal betegnes med deres nøjagtige Navn, for at fornøden Forsigtighed kan iagttages ved Toldbehandlingen.

5) Sidst paa Manifestet anføres:

a — Antallet af Passagerer og deres Bagage, specificeret og summeret for hver Havn; medbringer Skibet ingen Passagerer, skal dette angives.

b — Mængde og Art af Skibsfornødenheder og Vaaben, som findes ombord.

Som Skibsfornødenheder betragtes:

Ankere, Kæder, Master, Planker, Takkelage, Sejl, Tjære, Maling, Fedt, Tælle, Vandtønder, Hamp etc., tomme Tønder og Sække til Skibets Brug, Skibets Skrivemaskiner, aabne Parfumeffasker i rimeligt Forhold til Besætningens Antal, Cykler og Fotografiapparater tilhørende samme og hvad Toldautoriteterne iøvrigt maatte jugere som hørende til normale Skibsfornødenheder.

Passagerbaade i oversøisk Fart kan desuden som Basar (Articulos de Basar), i Forhold til Skibets Størrelse, medføre Parfumer, Toilettegenstande, Konfekt, Bøger, Legetøj, Sportsartikler etc. til Salg ombord; Kaptajnen skal paa Manifestet eller en særlig Liste anmelde disse Varer, der maa være anbragt i et aflukket Rum, som under Opholdene i Havn forsegles af Toldmyndighederne og atter af disse skal aabnes, inden Skibet sejler.

Art. 65 — Enhver Tilføjelse mellem Linierne paa Manifestet, eller paa anden Maade, og som ikke udtrykkelig er anerkendt af den viserende Myndighed, er ugyldig og giver Anledning til Ansvar resp. Bøde.

Art. 66 — Fejl i Manifestet kan tillades rettede ved Andragende til Toldvæsenet paa Bestemmelsesstedet, eller til Konsulen i Afgangshavnen eller endelig til General-Tolddirektoratet. Andragendet maa afgives, inden Skibet har naaet Bestemmelsehavnen for vedkommende Vareparti; hvis det drejer sig om Tilføjelse eller Slettelse af Kolli i Manifestet, maa det slet ikke have anløbet nogen spansk Havn, før det anmoder om Forandringen.

Art. 67 — Samtidig med Manifestet afleverer Kaptajnen:

- 1) En Liste med Navnene paa de Passagerer, der skal gaa i Land i vedkommende Havn samt de hver tilhørende Bagagekolli, — eller Angivelse af ingen Passagerer at medbringe.
- 2) Liste over Skibets Beholdning af Proviant o. l., saasom Spiseolie, Ris, Kaffe, The, Chokolade etc., Konserver, Kiks, Korn, Mel, tørr. Grøntsager, Smør, Brød, Æg, Nudler m. m., Kartofler, Kød, Fisk, levende Dyr til Slagtning, Salt, Sprit, Lys, Kul, Øl, Vin, Likører, Eddike, Tobak, Tændstikker etc.

Art. 68 — 24 Timer efter Manifestets Godkendelse af Toldvæsenet skal Kaptajnen præstere Kopi af samme; fører Skibet ogsaa Varer til andre Havne, skal der afgives saavel en Kopi af det alm. Manifest som en særlig Liste in duplo med de til vedk. Havn bestemte Varer.

Hovedmanifestets Kopi afstemples og legaliseres derefter af Toldvæsenet og tjener siden, sammen med en ligeledes autoriseret Liste over de hvert Sted losede Varer, som Rutemanifest i alle senere spanske Havne, hvor der kun vil være at aflevere Lister in duplo (jfr. ovenfor) over de til hver enkelt bestemte Varer.

. . . Hvis Skibet, i Stedet for at gaa den forudbestemte Rute fra een spansk Havn til en anden, gaar til fremmed Havn og senere atter optager Ruten, gælder den tidligere Dokumentation ikke, men maa erstattes med nye, med de tidligere overensstemmende Dokumenter, nyt konsulært Visum etc. Dog betragtes Tanger, Gibraltar og portugisiske Havne (samt under

(Fortsat fra Side 316).

- gaaende til en med Kyststation forsynet Havn, udveksler Radiotelegrammer med denne, har Ret til at telegraferer et paabegyndt Telegram til Ende, naar passende Nedsættelse af den elektriske Energi i Skibets Radionet foretages.
- 5) De i Prg. 3 nævnte Skibe, som befinder sig i Havne, hvor ingen Kystradiostation findes, kan ved Indhentning af særlig skriftlig Tilladelse fra Havnekaptajnen benytte deres Radiostationer. Tilladelsen gives for et bestemt Tidsrum eller for hvert enkelt Tilfælde, hvor Skibet anløber Unionens Havne eller befinder sig i dennes Farvande. Det bemærkes, at kun Radiotelegrafering i klart Sprog tillades uden Benyttelse af Chiffre eller Kode.
 - 6) Udveksling af Telegrammer mellem Handels- og Privatskibes Radiostationer kan efter Ordre fra Kaptajnen for den nærmeste Havn blive afbrudt og Radiostationerne lukket for den Tid, Skibene opholder sig indenfor 10-Milsgrænsen.
 - 7) Udenlandske Krigsskibe, som befinder sig indenfor 10-Milsgrænsen, skal ved Benyttelse af Radiotelegraferen overholde de i den internationale Radiotelegraf-Konvention for Krigsskibe fastsatte Bestemmelser og Tjenesteregler samt ligeledes de i Sovjetunionen i Kraft bestaaende Bestemmelser vedrørende Radiotelegrafering, saavel saadanne som forud er bleven bekendtgjort som de, som ved Skibenes Ankomst til Unionens Havne maatte blive meddelt af de betræffende stedlige Krigs- og Marinemyndigheder.
 - 8) Den stedlige Flaadekommando har Ret til at begrænse Benyttelsen af Radiotelegraferen paa udenlandske Krigsskibe, som befinder sig indenfor 10-Milsgrænsen saavel med Hensyn til Tid som til Rayon. I hvert Tilfælde tillades kun Telegrafering i klart Sprog uden Ret til Benyttelse af Chiffre eller Kode. Anmodning om Benyttelse af Radiotelegraferen paa ovennævnte Betingelser indrækkes gennem Chefen for den stedlige Radiostation. I Ansøgningen skal Bølgelængden, som anvendes, angives.
 - 9) Udenlandske Skibe, som ligger for Anker, befinder sig i Karantæne og i forskellige særlige Tilfælde kan, hvis

Radio i russiske Farvande, fortsat.

- det skulde vise sig nødvendigt at sætte sig i Forbindelse med den stedlige Radiostation, benytte Radiotelegraferen paa bestemte Dage og Klokkeslet, som angives af paagældende Radiostation, paa Betingelse af, at den elektriske Energi i Skibets Radionet passende nedsættes.
- 10) Chefen for det udenlandske Skib regnes for at være befuldmægtiget til at føre Forhandlinger med de stedlige Myndigheder i alle Spørgsmaal vedrørende nærværende Reglement.
 - 11) Ovenstaaende Regler gælder kun i Tilfælde af, at R.S.F.S.R. ikke befinder sig i Krigstilstand og kun med Hensyn til ikke krigsførende Magter.
 - 12) Nærværende Reglement træder i Kraft en Maaned efter dets Offentliggørelse.
 - 13) Overtrædelse af nærværende Reglement straffes iflg. Kriminallovens Prg. 218, forsaavidt den ikke bærer Præget af Forbrydelser henhørende under andre Paragraffer i nævnte Lov.

I Tilslutning til nærværende Reglement har Revolutions Krigsraadet for det baltiske Hav fastsat følgende Rayoner, hvor enhver Radiotelegrafering fra udenlandske Krigsskibe, med Undtagelse af de i Punkterne a og b Prg. 2 af nærværende Reglement nævnte Tilfælde, forbydes:

- 1) Den finske Bugt — Øst for Meridianen 28°51'0 (Farvandet Bjørkø-Schepelev).
- 2) Ladoga-Søen — ved Indløbet til Schlüsselburg, Længdegrad 60°07' N. (Osinovjetzfyret-Korsedjifyret).
- 3) Øvrige Steder indenfor 10-Milsgrænsen.

Hvis nødvendigt, kan det tillades udenlandske Krigsskibe at benytte Kyst- eller Skibsradiostationer, dog maa i hvert enkelt Tilfælde først Tilladelse fra Chefen for Reden indhentes og kun klart Sprog ved Telegraferingen benyttes (uden Anvendelse af Chiffre eller Kode).

Ekimof

for Chefen for Hydrografisk Institut.

Volkof,

Kommissær.

Roshdjestvensky,

Redaktør.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 17. Maj 1927.

Medens den større eller mindre Omsætning ellers som Regel er en temmelig sikker Maalestok for et Erhvervs eller en Virksomheds gode eller mindre gode Trivsel, er der dog i det mindste et Omraade, hvor denne Regel ikke altid kan anvendes. Vi tænker herved paa Skibsfartserhvervet og Omsætningen af »second hand« Tonnage. Under en Højkonjunktur, som under og lige efter Verdenskrigen, vil Omsætningen af Tonnage ganske vist kunne være en Maalestok for Erhvervets øjeblikkelige gode Stilling, men under normale Forhold eller under en Depressionsperiode, vil som antydet det omvendte være Tilfældet, I de seneste Maaneder har adskillige danske Skibe, saavel Damp-, Motor- som Sejlskibe skiftet Ejere, men i langt de fleste Tilfælde desværre ved Salg til Udlandet. Dette er en for saavel Redere som Søens farende Mænd trist Kendsgerning, omend en Del af de stedfundne Salg kun er foretaget for straks eller snarest belejligt at erstatte den afhændede Tonnage med nyere eller ganske nye Skibe. Vi har ganske vist tidligere gjort os til Talsmænd for den navnlig af danske Redere praktiserede Regel, at den gamle og mere eller mindre umoderne Tonnage efterhaanden bør afhændes, og netop saa vidt muligt til Udlandet, og gør vedblivende dette, men vel at mærke ogsaa kun, dersom den erstattes med nyere og mere økonomiske Baade. At en Del af de i den senere Tid afhændede danske Skibe ikke vil blive erstattet med andre, i hvert Fald inden for en overskuelig Fremtid, er desværre temmelig sikkert. Enhver Forøgelse af vor Handelsflaade, omend ved Indkøb af ældre Tonnage, maa derfor hilses med Glæde. Et enkelt Indkøb, en 25aarig 3500 Tons d.w. svensk Damper, har fundet Sted i disse Dage og andre følger forhaabentlig snart efter. Dette i Forbindelse med de af vore førende Rederier fortsatte og planlagte Fornyetelser og Udvidelser, bl. a. paa et for danske Redere temmelig nyt Omraade, Tankskibsfarten, bevirker, at der næppe er no-

gen Grund til Ængstelse for en varig Reduktion af den danske Handelsflaade. Tiderne har været og er endnu vanskelige for Skibsfarten, eller i det mindste en Del af denne, omend det forhaabentlig kun er en Overgang. Under disse Forhold er det dobbelt glædeligt, naar enhver Hindring for en rolig Udøvelse af Erhvervet ryddes af Vejen, som nu da Forhandlingerne mellem Redere og Fyrbødere netop er ført til en fredelig Afslutning.

TRÆLASTMARKEDET

Vi var ikke for pessimistiske, da vi for en Maaned siden advarede mod ganske at forlade sig paa de optimistiske Beretninger med Hensyn til en ualmindelig tidlig Genaabning af Navigationen i Aar. Den svenske Statsisbryder har saaledes forgæves forsøgt at forcere Isen ind til Luleå, og i Uleåborg Distriktet er der endnu ca. ½ Meter tyk Fastis, hvorfor Besejlingen af dette Distrikt ikke ventes genoptaget før i Begyndelsen af Juni.

Fra Finland erfarer vi (uofficielt), at Produktionen i Forbindelse med overvintrede Varer andrager ca. 1,100,000 stds. firsavet Trælast, samt ca. 380.000 Favne Rundtræ. Af førstnævnte Kvantum er allerede solgt ca. 730,000 stds. Tallene fra svensk Side er os endnu ikke bekendt, men der er utvivlsomt, som ogsaa tidligere fremhævet, al Grund til at haabe paa en god Østersøseson iaar. Redernes Standhaftighed har allerede udøvet sin Virkning, men mere kan sikkert opnaas endnu. Medens en 800 Favne Damper for faa Uger siden glat blev refuseret til 39/- for Props fra Sydfinland til Calais eller Dunkerque, uden at Kontrabud blev afgivet, udbeder Befragterne sig nu Anstilling til denne Rate, og mere opnaas sikkert ved at vente. Rederne vil heller ikke længere uden videre gaa ind paa Befragternes Fordringer, som f. Eks. 5 pCt. Fradrag dersom Maaling af Ladningen foregaar paa Pontoner langs Skibssiden, despatch money, time reversible o. s. v.— Omend Pontonfradraget ikke er ganske uberettiget, saa er et Fradrag af 5 pCt. ved kun ca.

TRAFIKKEN I FLENSBORG HAVN

Antallet af ind- og udgaaende Skibe i Flensborg Havn for Aaret 1. April 1926—31. Marts 1927, var som følger:—

<i>Indgaaende Skibe:</i>		
Tyskland	925 med	282771 cbm
Danmark	897 -	89303 -
Sverige	64 -	16634 -
Norge	2 -	745 -
England	2 -	7002 -
Holland	73 -	14047 -
Finland	18 -	11352 -
Estland	4 -	2067 -
Letland	2 -	1395 -
Grækenland	1 -	5157 -
Polen	1 -	3177 -

ialt 1989 med 433650 cbm

Af Fartøjerne var 1507 med 140,103 cbm mellem 4 og 200 cbm, 482 med 293,547 cbm over 200 cbm.

<i>Heraf var følgende Dampskibe:</i>		
Tyskland	472 med	202139 cbm
Danmark	87 -	29489 -
Sverige	6 -	6693 -
Norge	1 -	340 -
England	2 -	7002 -
Grækenland	1 -	5157 -
Letland	1 -	562 -
Polen	1 -	3177 -

ialt 571 med 254559 cbm

Desuden er der i Planture af Fjorddampskibsselskabet paa Strækningen Flensborg—Sønderborg, resp.

(Fragtmarkedet fortsat.)

100 Favne daglig Lastning absolut for meget; 3 eller snarere 2 pCt. burde være Maximum. Befragterne hævder ofte, at Køberne stiller Krav om dette Fradrag i Købekontrakten, men da Afskiberne og Modtagerne af Props og Pulpwood ofte er identiske, er dette en daarlig Undskyldning.

Afslutningerne fandt Sted i jævnt Omfang, og vi anfører:

775 stds. DBB Kemi/Kings Lynn, f.o.w., 48/-, 700 stds. DBB Wiborg/London, 43/6d., 1000 stds. DBB Frederikshavn/London, 15/6' 43/-, 750 stds. DBB Uleåborg/Grimsby, primo Juni, 46/-, 800 Fthm. Props, ½ Piteå og Luleå/Ghent, 1/6' 46/-, 1000 stds. DBB Danzig/Hartlepool, 34/6, prompt.

Canada. — Kun faa Afslutninger og til faste Rater omkring 67/6d.—70/.

Hvidehavet. — Der er stor Interesse for Juni Baade, men herudover gøres ikke meget, og Raterne maa utvivlsomt op over de øjeblikkelige ca. 60/6d. Basisrate.

KUL, KOKS etc.

Der er kun faa Ordre til Danmark, men Raterne er faste, hvad dog ikke kan undre, naar ses hen til, hvor langt de er nede. Dette illustreres bedst ved, at Dampere, der tilhører Kulimportører og i første Række er bestemt for Transport af Redernes egne Ladninger, gaar i Trælastfarten, og vi anser det for givet, at Kulraterne snart maa komme op, om ikke før, saa naar Afskibningerne er i fuldt Sving. — Der sluttedes bl. a.:

Tyne/Fredericia 1950 Tons, 5/6d., Tyne/Aalborg, 1500 Tons, 5/6d., Tyne/København, 3000 Tons, 5/3d.

MIDDELHAVET etc.

Kulmarkedet er vedblivende fast, omend der just ikke er Overflod paa Ladninger. — Der sluttedes bl. a.:

Tyne/Mazarron, 1050 Tons, 15/6d., Tyne/Barcelona, 2200 Tons, 14/3d., Tyne/Algiers, 7500 Tons, 10/3d., Tyne/Alexandria, 4300 Tons, 13/6d., Tyne/Genoa, 4800 Tons, 10/9d., Neapel 11/.

Sortehavet er lige uvirksomt, men maa vel snart begynde at røre paa sig, hvorimod Donau har fortsat at tage en Del Tonnage, og Raterne herfra er i enkelte Tilfælde blevet yderligere forbedret, hvad imidlertid ogsaa tiltrængtes. Saaledes ses en 3000 Tons Damper sluttet til 3 danske Havne til 21/-, 15/6' Annull., mod sidst 19/9d. lidt større og prompt Baad.

Flensborg—Langballeaa—Angel ind- og udløbet 3085 Dampere i hver Retning med tilsammen resp. 462,750 cbm N. R. G.

<i>Udgaaende Skibe:</i>		
Tyskland	928 med	318889 cbm
Danmark	896 -	88851 -
Sverige	67 -	17198 -
Norge	2 -	745 -
England	2 -	7002 -
Holland	70 -	13320 -
Finland	18 -	11352 -
Estland	4 -	2067 -
Letland	2 -	1395 -
Grækenland	1 -	5157 -
Polen	1 -	3177 -

ialt 1991 med 469153 cbm

Af Fartøjerne var 1508 med 140,520 cbm mellem 4 og 200 cbm, 483 med 328,633 cbm over 200 cbm.

<i>Heraf var følgende Dampskibe:</i>		
Tyskland	478 med	238280 cbm
Danmark	87 -	29489 -
Sverige	6 -	6693 -
Norge	1 -	340 -
England	2 -	7002 -
Grækenland	1 -	5157 -
Letland	1 -	562 -
Polen	1 -	3177 -

ialt 577 med 290700 cbm

Nybygget og udmeldt er: 5 Dampere med 34,375 cbm N. R. G. og desuden 5 Lægtene uden Maal.

Det øvrige hjemgaaende Marked, fra Middelhavet, er ikke nærmere Omtale værd.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA

Montreal var vedblivende i Spidsen, men som ventet og naturligt er maatte der komme en lille Reaktion, omend det kun var Baade pr. Juni og senere, det gik ud over, medens Baade pr. d. M. var i høj Kurs, idet der blev betalt indtil 18½ cents Antwerpen/Rotterdam og til Middelhavet 23 cents. Der var allerede Tegn paa mere Efterspørgsel ogsaa for Juni og Juli Baade, men pludselig syntes Befragterne at have mistet al Interesse for Tonnage, og Ugen sluttede meget mat. Montreal vil dog forhaabentlig i lang Tid give Beskæftigelse til en stor Del af Tonnagen. — I det mindste ses en 7000 Tonner sluttet for saa sen Annullering som 31/10' til 21 cents Basis en Plads Middelhavet. — Fra Gulfen betales for 7000 Tonner 4/3d. til U. K. med 31/7' Annull., men dette Marked var uden videre Liv udover en livlig Befragtning i Trælast; Northern Range: stille omend fast med de faa Ordre, der var fremme.

SYD AMERIKA

La Plata synes utrættelig i at aftage Tonnage, og omend Efterspørgslen i Ugens Løb svinger noget op og ned, er her dog en sikker Beskæftigelse at hente for den Reder, der har Tonnage at tilbyde. Raterne er i det store og hele uforandrede, og vi nøjes derfor med at konstatere, at de ligger fra 29/ à 29/6d. til 26/ à 26/6d. fra denne Maaned og ned til ult. Juli og endnu senere, — alt Basis Bordeaux/Hamburg Range fra »not above San Lorenzo«. —

ØSTEN

Australien gentog 41/3d. fra Sydlandet til Middelhavet—U.K.—Cont., primo Juni Annull. (6000 Tonner) og 40/- for 7500 Tonner i samme Destination, 25/6' Annullering, men Befragterne synes at have fortrudt denne Flothed, i det mindste er det i Øjeblikket vanskeligt at finde Beskæftigelse til disse Rater. — Fra Vestaustralien betales 38/9d. for 5800 Tons Motorskib, ult. d. M. — De øvrige Østens Markeder byder ikke Trampfarten mange Overraskelser eller megen Beskæftigelse.

TIME-CHARTER

Intet bemærkelsesværdigt.

VERDENSKONFERENCEN I GENÈVE

AF CAND. POLIT. JOHANNES LEHMANN.

Den økonomiske Verdenskonference, som for Tiden holder sine Møder i Genève, er den største Konference, som nogensinde har været i den skønne lille By ved Rhône. Henved 200 Delegerede fra 43 Stater er Deltagere; dertil kommer 300 Ekspertter, 400 Mand teknisk Personale og paa det nærmeste hundrede Journalister. Det bliver, rundt regnet ca. 1000 Konference-deltagere.

Det man med god Grund har hæftet sig særligt ved er Ruslands, Tyrkiets og U. S. A.s Deltagelse. At disse tre Stater har villet lade sig repræsentere, betød et Brud med gamle Beslutninger, og det er da ogsaa Ruslands og Amerikas Deltagelse i Arbejdet, som hidtil har givet Konferencen dens Præg udad- som indadtil.

At Sovjet besluttede at sende Repræsentanter til Genève, forbavtede ikke saa faa i Regeringskontorerne i Kreml, og det blev derfor nødvendigt at komme med en Forklaring. Den udeblev ikke. Naar Rusland nu meldte sig som Deltager, var det fordi denne Konference er en Mellemtung mellem Økonomi og Politik, »og hvor man diskuterer Økonomi vil det altid være af den største Betydning, at Rusland kommer frem med sine radikale Synspunkter.« Det lyder jo ganske kønt, men trods alle Talemaader er det dog sikkert, at Rusland nu har foretaget en stærk Tilnærmelse til de før saa foragtede »kapitalistiske Metoder«. Den hidtil førte Politik kunde ikke opvise andet end slette Resultater. Derfor har man nu lagt Roret om, og der er vel næppe nogen Tvivl om, at det vil vise sig at være til meget stor Gavn for den kommende Tids Næringsliv.

Men ligesom Rom ikke blev bygget paa een Dag, ligesaa lidt vil den russiske Politik helt ændre Karakter saadan en, to, tre. Der er dem der har troet det, ja, endog ladet deres Meninger komme frem i *Journal de Genève*. Men det er for naivt at mene, at Sovjet nu vil styre den gamleuropæiske Kurs. Det vil ikke blive Tilfældet; men derfor hindrer det jo ikke, at Sovjetherrerne før eller senere bliver nødte til at bekvemme sig til at vise en økonomisk Tilpasningsevne, som de før ikke har lagt mindst Vægt paa. At Rusland nu er repræsenteret i Genève viser, at man, trods alt, i Sovjet har været bange for, at den Dag ellers skal komme, som Englænderne saa gaadefuldt kalder for »Opklaringen af det bolsjevikiske Spørgsmaal« — og denne Dag ved Moskvafolkene vil medføre et radikalt Omsving i det økonomiske Samfundssystem, som hidtil er blevet knæsat i Sovjetrepublikken.

Rusland har lavet forskellige Knuder, det var det jo nødt til, for ligesom at vise, at det var der, men et større Sorgens Barn synes Italien at skulle blive. Det er som om det er ganske umuligt at forene Fascisme og Bolsjevisme under samme Tag. Forskellen paa de to Statssystemer er jo i Virkeligheden saa stor, at de ikke kan nævnes i samme Aandedrag. Hvad den ene gør, faar den anden til at ryge i Flint, hvor Fascismen mødes med Bolsjevismen, opstaar der øjeblikkelig saa stærke Gnidninger, at der udbryder Ild.

Faa Dage før den økonomiske Verdenskonference blev aabnet i Genève, udsendte *Mussolini* en Slags Arbejdets Magna Charta, og dette interessante Dokument har vakt en hel Del Betænkkelighed i Omverdenen. Tan-

ken om at kunne kombinere de kapitalistiske og socialistiske økonomiske Systemer, samtidig med at man bibeholder det private Næringslivs ydre Former, men med Ophævelsen af de økonomiske Kræfters frie Vurdering — er et Forsøg, som er værd at lægge Mærke til, og uden Tvivl vil de Delegerede i Genève ogsaa komme til at studere det meget mærkelige Dokument. Men allerede nu kan man sige, at det næppe er egnet til at lette Forstaaelsen Landene imellem, og at det næppe vil tilvejebringe den Enighed, som det tilstræber. Uden Tvivl ligger der meget i den korte og præcise Dom, som en anset Schweizer forleden fældede over Mussolinis Dokument: »Med Knaldepisken kan man beherske de italienske Byers Torve, men ikke Verdensmarkedet. Dette gælder baade for Fascismen og Bolsjevismen«. Disse Ord forekommer saa sande, at der næppe kan føjes noget til for at gøre dem endnu sandere.

De forenede Staters Deltagelse i Konferencen vil blive fulgte med den allerstørste Interesse. Medens vi i Europa forsøger at lindre vor Finansnød, uden dog at gaa de rigtige Veje, og medens vi overalt forhøjer vore Toldgrænser saa meget, at det bliver en uendelig fjærn Utopi der tænkes paa, naar Talen falder paa Europas økonomisk forenede Stater, er det som om man i Amerika er kommet over alle disse Vanskeligheder. De økonomiske Besværligheder som nu ødelægger os, er ganske ukendte der. De sociale Kriser har man forstaaet at komme uden om i rette Tid, og fremfor alt har man indset, at Industri og Jordbrug udvikler sig saa meget bedre, jo større Fordringer der stilles til dem, ikke mindst fra Befolkningens Side. Den amerikanske Livsopfattelse er ganske anderledes storslaet end vor og ikke for ingenting har en kendt amerikansk Forfatter givet den denne forfærdelige Devis: »Jo mere man giver ud, jo rigere kan man blive«. Det er Forkyndere af denne Livsmaxime, som nu er Delegerede ved Konferencen i Genève, og selv om man ikke tør haabe paa, at de giver det stakkels lille Europa nogen Trylleformel, der kan forbedre vor Økonomi, har man dog Lov til at vente, at disse Amerikanere vil give et og andet Raad, som vil være vel værd at følge og skrive sig bag Øret.

Af stor Betydning er endelig Tyskernes Stilling til de Problemer, som skal behandles i Genève. At denne Konference, trods sin internationale Titel, fremfor alt er det europæiske Næringslivs Kongres er udenfor al Tvivl og det har derfor afgørende Vægt, hvorledes denne Magt stiller sig. Den er ikke blot det europæiske Kontinents stærkeste i økonomisk Henseende, men tillige den store Formidler mellem Østen og Vesten. Den tyske Udenrigsminister har i en af sine seneste Taler berørt disse Fakta og han erklærede aabent, at det forpligtede Tyskland til ikke at tage separatistiske Hensyn. Det vil gøre alt for at faa det europæiske Næringsliv op i en højere Plan.

Om de 43 Staters Repræsentanter kunde lære at tænke som den tyske Udenrigsminister, vilde det jo unægtelig være en Lykke — og Konferencen i Genève holdes da ikke forgæves.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

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 1926 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927:	5.249	8.097.035	4.400	6.985.353
1926:	4.473	6.820.924	3.579	5.650.521
Forskel:	+ 776	+ 1.276.111	+ 821	+ 1.334.832

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927:	4.839	6.080.717	3.786	6.437.483
1926:	4.375	5.303.279	3.393	5.804.562
Forskel:	+ 464	+ 777.438	+ 393	+ 632.921

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

KORSØR

P. F. CLEEMANN · AABENRAA
(ETABLERET 1879) DANMARK
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Kontor: »Vikingshus« REDERI Telegr.-Adr.: »Cleemann«
Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering
Telefoner: Mæglerkontor: 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182
M.S. »Frederik Fischer« 220 T, d. w. ell. 75 Stds.
Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København
De private Assurandører, København · Lloyds, London

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

AALBORG

KØBENHAVN

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG
Telefon 2075 & 2200 Statstelefon 2 Telegram-Adresse: »UTZON«

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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster
Landmandsbankens Bandholm Agentur Telefoner 11 & 41 Telegram-Adresse: »HOVMAND«

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmelid"
Amaliegade 36

ESBJERG

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg
BEFRAGTNING · KLARERING · SPEDITION
TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN« TELEFON Nr. 3 & 822

A. N. PETERSEN
A/S DET DANSK · FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB
Telf. 1243-12443-12843 · Statstlf. 224 · Telegr.-Adr. »Danskfranske
LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8
Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe
Befragtningsagenter for Herrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

HOBRO

MARIAGER

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

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Edsvoren Skibsmægler
Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstlf.: Mariager Nr. 6
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro

HORSENS

NAKSKOV

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS
FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

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

NYBORG

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS
Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

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

(Fortsat fra 318)

visse Omstændigheder Oran), hvis Skibet anløber dem uden iøvrigt at ændre sin Rute langs den spanske Kyst, ikke i denne Henseende som fremmede Havne.

Art. 69 — Originalmanifesterne maa være affattede paa Spansk, Fransk eller Engelsk eller paa Skibets eget Lands Sprog. Hvis de ikke er paa Spansk, oversættes de paa Skibets Bekostning.

Art. 70 — Naar Skibet som Nødvendighedsartikler eller Proviantforraad anmelder Varer, der ikke rettelig kan betegnes som saadanne, anses disse Varer som ikke anmeldte og giver Anledning til Bøder, — selvom de findes paa Listerne over Proviant eller Skibsfornødenheder.

Hvad angaar *Tobak*, maa Skibet til Kaptajnens og Mandskabets Forbrug frit medføre indtil 3 kg pr. Mand, for Passagererne indtil 2 kg hver. Saadan *Tobak* opføres paa Proviantlisten (jfr. Art. 67/2). Større Mængder *Tobak* end her angivet skal føres paa Manifest med konsulært Visum, som Transitgods. Den maa da kun (Art. 173) transporteres i Dampere, i Lastrummet, hvor den skal være anbragt paa letoverskuelig Maade, og Skibets Agent er pligtig til med 20 Ptas. pr. kg at garantere dens Losning i fremmed Havn, der bevidnes ved Certifikat fra den spanske Konsul eller Toldmyndighederne paa Stedet. Endvidere maa Skib med saadan *Tobak*sladning højst forblive fem Dage i spansk Havn. Naar det paany afsejler til fremmed Havn, undersøger Toldvæsenet, om den ombordværende Mængde *Tobak* svarer til, hvad der i Overensstemmelse med de tidligere Erklæringer bør findes; hvis det gaar til en anden spansk Havn, maa Agenten stille Garanti for Overskudet af *Tobak*, indtil der fra den sidste spanske Havn præsteres Certifikat for, at *Tobak*ken var ombord.

Art. 129 — Passagerer maa medføre og tage med

sig i Land indtil 10 kg *Tobak* paa Steder, hvor der findes 1. eller 2. Kl. Toldvagt, forudsat, at Kaptajnen deklarerer *Tobak*ken i Passagerlisten og den bringes til Fortoldning paa rette Sted, paa samme Maade som andet, Passagererne tilhørende Toldgods.

Art. 172 — Ved *Transit* skal Kaptajnen føre Manifest over Transitgodset paa samme Maade som for Varer, der skal udlosses i Spanien, inkl. konsulært Visum. — Transitgodset maa ikke være bestemt til samme Havn som den, hvori det er indladet eller til en forud for samme liggende Havn (dog med Undtagelse af Dampere i fast Rute, naar vedkommende Havn ligger paa Ruten).

Art. 310 — Varer, der har lidt Overlast paa Rejsen, kan fordres fortoldede efter proportionelt lavere Satter, under Forudsætning af, at Kaptajnen i Manifestet udtrykker, at han har gjort eller vil gøre Søprotest, at Søprotesten finder Sted i den første Havn, Skibet anløber, og at lovligt Bevis for Søprotestens Afgivelse leveres Toldvæsenet senest sex Dage efter Skibets Ankomst.

Skibets Agent skal til Toldvæsenet afgive en Opgørelse over de formentlig havarerede Varer, og saavel denne Liste som Kaptajnens Protest paategnes af Toldforvalteren.

For at undgaa Betaling af Told (eller Bøder) paa løst lastede Varer eller manglende Kolli, som er kastede overbord, maa det staa anført i Manifestet, at Varer er kastede overbord, og at Søprotest er gjort eller agtes gjort som ovenfor nævnt. — Skibsdagbogen, der i saadanne Tilfælde kan forlanges forelagt Toldvæsenet, skal ligeledes indeholde Optegnelse herom. Vedkommende fremmede (Skibets) Konsul kan med lovlig notarial Virkning legalisere Attester om afgiven Søprotest.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Efterspørgsel efter Sejskibstonnage

Takket være en Disput mellem Kornkøbmænd i Australien og Dampskibsredere har Sejskibsredere endnu en Gang oplebet Efterspørgsel af Sejskibstonnage.

13 Kornskibe har forladt Australien, er nu paa Vej til Europa og skulde ved denne Tid have passeret Kap Horn, nogle af dem befinder sig maaske allerede paa denne Side af »flying fish weather«.

Blandt disse 13 findes »Ponape« og »Hougemont«, som afsejlede henholdsvis den 3. og 4. Januar, disse to har saaledes rig Lejlighed til at udkæmpe en af de gode gammeldags Kapsejladser; og videre »Archibald Russell«, som afsejlede den 8. og »Kelloran« den 22. Januar.

»Ponape« er en italiensk 4m. Bark, »Hougemont« og »Kelloran« er ogsaa 4m., men under finsk Flag.

Kun et af disse 13 Skibe er under britisk Flag, nemlig »William Mitchell«, som sammen med »Garth Pool« nu udgør Resten af Storbritanniens Sejskibsflaade, og de synger vel ogsaa snart deres Svanesang, men den Dag, disse to stryges af det britiske Skibsregister — hvad enten

de nu bliver hugget op eller sælges til Finland — betegner ikke alene de to Navne, der forsvinder, men den betegner ogsaa Enden paa den berømmelige britiske Sejskibs-Æra!

Solgt Skib

Svendborg Skibsværft i Likvidation, der har bygget Motorskibet »Polonia«, og som maatte tage dette Skib tilbage, da Køberen ikke kunde præstere Udbetalingen, har i disse Dage solgt Skibet til England. »Polonia« er solgt til Royal Mail i London for et Beløb af 85,000 Kr.

»Polonia« er bygget i 1925, den er paa 379 Bruttotons, og dens Motor udvikler 294 i.H.K.

OPLÆGNINGERNE

Antallet af oplagte Dampere var sidste Uge det samme som i den foregaaende Uge, nemlig 20. Tonnagen af de oplagte Skibe var lidt lavere, 18,798 Brutotons og 26,986 Dødvægtstons mod i forrige Uge henholdsvis 19.446 og 28.575 Tons.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17. Maj 1927.			
London	18,20	Madrid	66,00
New York	375,25	Amsterdam	150,25
Berlin	88,90	Stockholm	100,35
Paris	14,85	Oslo	96,90
Antwerpen	52,25*)	Helsingfors	9,45
Zürich	72,25	Prag	11,14
Rom	20,75	Wien	52,90

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfrad Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Randers:

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

A/S DAMPSKIBSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

ISMELDINGER PR. 17. MAJ 1927

Sverige

Søen ved Rödkallen lukket.
Til Luleå svær Fastis, kun med Isbryderhjælp.
Søen ved Gåsören svær Drivis, kun for kraftige Dampere.
Västra Kvarken svær Drivis, kun for kraftige Dampere.

Finland.

Stationerne Syd fra til Jakobstad isfri.
Jakobstad Havn vanskeligt for Sejlskibe.

Aadö Red Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Søen ved Mäskär Drivis, lukket.
Yxpila Havn Sjapis, vanskeligt for Sejlskibe.
Inden for Tankar Fastis, lukket, uden for Drivis, lukket.
Brahestad Red Fastis, lukket.
Ud mod Nahkiainen svær Drivis, lukket.
Søen mod Nord fra Isokraaseli svær Fastis, lukket.
Søen ved Marjaniemi svær Drivis, lukket.
Uleåborg Havn og Indløb Fastis, lukket.
Kemi Havn og Søen udfor Fastis, lukket.

POSITIONSLISTE PR. 16. MAJ 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg—Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Danzig 13.5.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.—Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.—Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, afg. Seaham 13.5, til Cetti.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 14.5. til Hongkong.
s.s. *Alexandra*, oplagt.
s.s. *Alfred Hage*, afg. Bordeaux 12.5.
s.s. *Algarve*, Lunding, afg. Kbhvn. 16.5. til Antwerpen.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, pass. Dover 8.5.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Hongkong 10.5 til Singapore.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Kbhvn. 13.5.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio de Janeiro 12.5. til Skandinavien.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Las Palmas 26.4. til Golfen.
m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Singapore 11.5. til Port Said.
s.s. *Askø*, Hjorth, afg. Kbhvn. 16.5. til Skellefteå.
m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Kobe 4.5.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Bissao 11.5.
s.s. *Atlantic*, Petersen, pass. Azorerne 12.5. p. R. t. Bombay via Oran.
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Nakskov 10.5.
s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. London 14.5.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, ank. Hobro 16.5.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Reni 4.5.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Bjørkø 16.5.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Newcastle 12.5.
s.s. *Bolivia*, Prah, afg. St. Thomas 24.4.

s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. New York 12.5.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Hernøsand 10.5.
s.s. *Botnia*, Holberg, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Reykjavik 13.5. til Ayr.
s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. La Plata 4.5.
s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, ank. Reni 29.4.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Åbo 13.5.
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 16.5. til Kbhvn.
s.s. *Broholm*, Kolster, ank. Kbhvn. 15.5.
s.s. *Brynhild*, Huus, ank. Tyne 16.5.
s.s. *Børglum*, Lund, afg. New York 11.5.

C

s.s. *C. P. A. Kock*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenck, afg. Rotterdam 28.4. til Buenos Aires.
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. San Francisco 5.5. til Christobal.
s.s. *Christiansborg*, Hansen, ank. Casablanca 14.5.
s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Cardiff 10.5. til Teneriffe.

Bekendtgørelse.

Damper eller Motorskib,

som kan laste ca. 150 Tons Stykgods, og som har Plads til Passagerer til Dagfart, ønskes til Købs. Alle Oplysninger: Besigtigelse, laveste Pris, Udbetaling, bedes sendt i Løbet af 3 Dage til Bladets Kontor under Billet mrkt.: 20,541.

DANSKE SRIBSMÆGLERE

NYKØBING F.

Telefon 137 & 737
Telegram-Adr.: »Marquardt»

Marquardt & Tornøe
Skibsmæglere

Nykøbing F.

RANDERS

CARL HASSAGER & CO
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
RANDERS

Telefoner 91 & 92 Telegr.Adr. "Hassager"

NØRRÉSUNDBY

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRÉSUNDBY

Telefon 1047 · 2161 Telegram-Adr.: BACH

SVENDBORG

Telefoner: Mæglerhuset (Befragtere) 25 og Slet 2 Ekspeditioner »D. F. D. S.» og »Sves 269.
Varemægleren: 123. A. Thøll (privat) 1080. Telegram-Adr.: »Hude», Svendborg.
Odes: Wulkin's & Appelle, Booth's 10th Ed., Bentley's new Ed., Wiegars Blitz Code.

E. W. v. d. HUDE & SØN, SVENDBORG
Etableret 1823 A. THEJLL Etableret 1832

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE, DAMPSKIBSAGENTER OG SKIBSREDERE
BEFRAGTNINGS- HAVARI- & FORSIKRINGSAGENTER

Køb og Salg af Skibe og Dampere etc. • Spedition • Bankerul Forsikring.

LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT-AGENTER

Agente for: Det forenede Dampskibsselskab, København. Det østasiatiske Kompagni, København. Walford (London) Ltd. Fjerde Reforsikringselskab, København. Dampskibsselskab »Sves», Svendborg.

RANDERS

ADOLPH ANDERSENS EFTF.
INDEHAVER J. CHR. J. BACH
EDSVORNE SKIBSMÆGLER
RANDERS

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker

VEJLE

F. H. Lauenborg Christensen
(C. HOLMS EFTERF.)
EDSVORNE SKIBSMÆGLER
Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND • TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund • Trångesund • Wiborg • Frederikshavn • Kotka • Lovisa • Borgå • Helsingfors
Sörnäis • Ekenäs • Hangö • Åbo • Nystad • Raumo • Räfsö • Kristinestad • Kaakö • Waa • Nykarleby • Jakobstad • Gamlekarleby
& Yxpilä • Brahestad • Uleåborg & Hankkudaa • Kemi • Torneå

s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Santa Cruz del Sur 7.5. til Greenock.
s.s. *Cyril*, Schmidt, pass. Corcubian 13.5. p. R. t. Dunkirk.

D

s.s. *Dagmar*, (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Vestafrika 2.5.
s.s. *Danfælt*, Voss, ank. Danzig 15.4.
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Danzig 16.4.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Montreal 5.5. til Oslo:
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Hamburg 16.5.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Zea 11.5.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 15.5.
s.s. *Dronning Maud*, Bloch, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, afg. Granton 6.5.
s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Vejle 16.5. til Middelfart.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Coueron 13.5. til Rotterdam.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Riga 15.5.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Gravesend 11.5.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Hernøsand 16.5.
s.s. *Erik B*, Lerche, ank. Wiborg 13.5.
s.s. *Erik Boye*, afg. Dakar 11.5.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, afg. Rufisque 13.5. til Hamburg.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Helsingfors 5.5.
s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. New York 15.5.
s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, Rutebart Kbhvn.sydjyske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, ank. Singapore 14.5.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. København 8.5.
s.s. *Feddy*, ank. Kbhvn. 14.5.
s.s. *Ficaria*, Hansen, ank. Leith 15.5.
s.s. *Fiona*, Petersen, Rutebart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Bangkok 15.5.
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Kambo 14.5.
s.s. *Flynderborg*, Grove, pass. Skagen 14.5.
s.s. *Fredensborg*, Sønnichsen, afg. Ardrossan 9.5.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kiel 14.5.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Boston 11.5. til Kbhv.
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, ank. Antwerpen 7.5.
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Frode*, Petersen, afg. Marstal 15.5. til Kbhvn.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Montreal 11.5. til Kbhvn.
s.s. *Grønland*, Kruse, afg. Hook of Holland 14.5.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, afg. Hartlepool 11.5.
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 14.5.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Dunkirk 16.5. til Havre.
s.s. *Halland*, Haure-Petersen, ank. Wiborg 12.5.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Hook of Holland 29.4.
s.s. *Hans Tausen*, afg. Swansea 13.5.
s.s. *Harald*, Bastholm, ank. Rotterdam 14.5.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 14.5. til New York.

s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Harburg 14.5.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Penarth 12.5.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Lissabon 12.5. til Kbhvn.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Danzig 16.5. til Stettin.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, ank. Ivigut 10.5.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Rotterdam 9.5.
m.s. *Indien*, Jacobsen, pass. Gibraltar 13.5.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Bissao 11.5. til Marseilles.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, pass. Kielerkanalen 16.5. p. R. t. Ronen.
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Boston 13.5. til Philadelphia.

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. Savannah 8.5. til London.
m.s. *Java*, Topp, ank. Kbhvn. 6.5.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Mobile 9.5.
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Limassol 12.5.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Quebec 13.5. til Halifax.
s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Montreal 13.5.
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Hamburg 16.5.
m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Lysekil 12.5.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Port Talbot 12.5.
s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Casablanca 12.5.
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Liverpool 12.5.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Port Talbot 9.5.
s.s. *Kina*, Broner, ank. Melbourne 2.5.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Helsingborg 13.5.
s.s. *Knud*, Clemmensen, ank. Blyth 14.5.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Dok i Kbhvn. siden 16.5.
s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Rosario 8.5.
m.s. *København*, Christensen, pass. Cape Horn 21.4. p. R. t. Falmouth.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl afg. Suez 14.5. til Colombo.
s.s. *Lars Kruse*, ank. Rotterdam 5.5.
s.s. *Lifland*, Meinertz, ank. Wilmington 13.5.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Blyth 15.5.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lise*, afg. Stettin 14.5.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. Danzig 16.5.
s.s. *London*, Caspersen, pass. Kielerkanal 16.5. p. R. t. London.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Madeira 9.5. til Kbhvn.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Kbhvn. 15.5.
s.s. *Maine*, Andersen, afg. New York 14.4. til Nuevitas.
s.s. *Maja*, Hansen, Aarhus-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Malta 14.5. p. R. t. Port Said.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Hernøsand 12.5.
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Antwerpen 15.5. til Kbhvn.

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.
DANZIG (FILIAL I GDYNIA)**

SKIBSMÆGLERE

Befragtning • Spedition • Forsikring • Havariagentur • Levering af Bunkerkul • Kuleeksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnager»

Coder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGÖ

Skibsredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Peterhead 11.5.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Ancona 15.5.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, ank. Rosario 10.5.
 m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Skagen 15.5. p. R. t. New Orleans.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Cette 16.5.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Antwerpen 10.5. til Tanger.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *N. F. Høfding*, afg. Dakar 12.5.
 s.s. *Natal*, Madsen, ank. Durban 13.5.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 9.5.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. New York 14.5.

O

m.s. *Odense*, Falk, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, afg. Susa 12.5. til London.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 12.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Orion*, Olsen, ank. Kingston 11.5.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 10.5.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Cardiff 13.5.
 s.s. *P. N. Damm*, afg. Cardiff 7.5.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, afg. Kirkenes 14.5. til Rotterdam.
 m.s. *Panama*, Væring, afg. St. Thomas 3.5. til Hamburg.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Durban 29.4.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Barahona 10.5.
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Neapel 14.5. til Galveston.
 s.s. *Phønix*, Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Oran 12.5.
 s.s. *Primula*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Risby 16.5.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Fremantle W.A. 29.4.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Dok i Helsingør siden 11.5.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Wiborg 14.5.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Bougie 14.5.
 s.s. *Rota*, Rivol, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, oplagt.
 s.s. *Scandia*, Madsen, afg. New York 11.5. til Nyborg.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Reykjavik 13.5. til Burntisland.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Windau 16.5. til Zeebrugge.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Kbhvn. 13.5.
 m.s. *Siam*, Hansen, ank. Hamburg 9.5.

s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 10.5.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Hartlepool 14.5.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Blyth 14.5.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Emden 15.5.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Mariupol 14.5.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Aalborg 14.5.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Danzig 12.5.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendtsen, ank. Wiborg 8.5.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Cape Wrath 12.5.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Liverpool 13.5. til Kbhvn.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Antwerpen 4.5.
 s.s. *Svanhild*, Hjørth, afg. Norfolk 2.5. til Kbhvn.
 s.s. *Svanholm*, afg. Kbhvn. 16.5. til Aarhus.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Catania 13.5. til Ibiza.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Hartlepool 12.5.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Wear 13.5.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Reni 27.4.
 s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, pass. Gilbraltar 14.5.
 s.s. *Taarborg*, ank. Kbhvn. 15.1.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 12.5. til Manchester.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 7.5.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 1.5. til Bremen.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. La Pallice 14.5. til Havre.
 s.s. *Tjaldur*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Benisal 5.5. til Grangemouth.
 m.s. *Tongking*, Kolls, afg. St. Thomas 10.5. til Cristobal.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Port Said 12.5.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Andersen, afg. Genua 16.5. til Livorno.
 s.s. *Tyr*, henligger i Esbjerg som Reserveskib for Exporten.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, afg. Swansea 14.5. til Bona.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, i Dok i Helsingør siden 11.5.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. New York 11.5.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Rosario 12.5.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Huelva 12.5.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Thisted 12.5.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Tampico 15.5.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Helsingør 13.5. til Sundsvall.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
 s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Danzig 10.5.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Danzig 14.5. til Kbhvn.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
Bark Viking, Clausen, ank. Asia Island 29.4.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Botfeldt, ank. Kbhvn. 14.5.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Helsingør 15.5.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Wiborg 16.5.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Helsingør 22.4.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Christensen, Aarhus-Hamburg-Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. New Orleans 11.5.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Aalborg 9.5.

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN - BRUGES - BRUXELLES - VLISSENGEN - TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

WILTON'S
ENGINEERING & SLIPWAY CO.SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIØRARBEJDER
KEDELSMEDIE-JERN- & MESSING-STØBERIER

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE

4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-ØVNE

En Ponton-Dok for Skibe op til 850 Fods Længde, Løfte-Øvne 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. ADDR.:

TELEFON-NR.:

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

Agent for Danmark:

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

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Telegram-Adr.:

Sleepmaas

Direktor: J. BURGER

ROTTERDAM

Terwenakker, 14-15

Telefoner Nr.:

8128-8148

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amallegade 29 B

København

Telf. Central 1504

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og

Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

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

AKTIESELSKABET
**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER**Wessberg & Christoffersen**

STEVEDORE

Randers

**DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERT · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-
FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO
FRAGT OG INTERESSE
TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

**SEJL · FLAG
OG PRESSENNINGER****H. HALMØE**CORT ADELESGADE 8 · KØBENHAVN
TELEFON: BYEN: 6762 & 4326**J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACOBSON

**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 Stærtnorsolie Nrox og Nrox D.

TELGR.-ADR.: ANGLOCOAL
TELEF.: CENTRAL 770**J. E. GRANZOW**NØRRESØGADE 17.
KØBENHAVN K.

Repræsentant for 1ste Klasser

BUNKERKUL · & OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klasser

STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE**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 84)

Kgl. Dansk Konsulat

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



ENEFORHANDLING OG LAGER

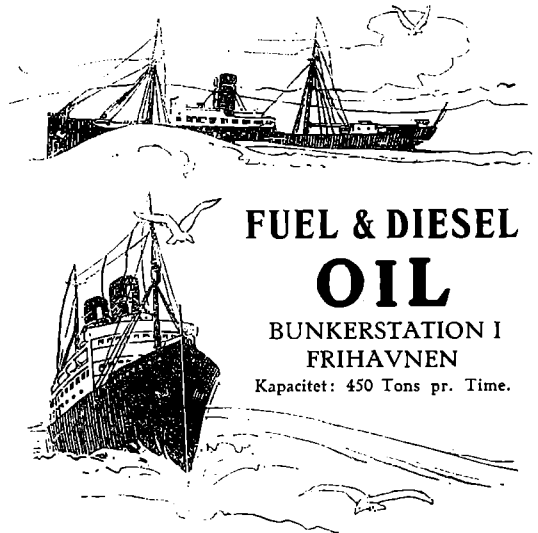
M. B. COHN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

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

Carlsberg
Export
Øl

slanke Flasker
m. Guld-Etk.



*Pryder et
festdækket
Bord.*

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



Zerssen & Co.

RENDSBURG

HOLTENAU · KIEL · BRUNSBÜTTELKOOG

Skibsmæglere

LIVERANDØRER 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 doksesættes i Selskabets ydre Tørdokke i Cardiff og Newport er fri for wet-Dock Afgifter
hvis de laastes i nogen anden Havn.

Repræsentant i Danmark: R. A. ROBERT, AMALIEGADE 33, 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

SKIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACOBNS

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIGHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

"Alpha"
Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 Takt

A/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
DAMOTIA

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

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Kunstig Træk- og Oliefyringsanlæg
fra James Howden & Co.

GLASGOW

K. DANSTRUP

AUT. FORHYRINGSAGENT

KONTOR:

NY TOLDBODGADE 3

TELEFON

CENTRAL 13545

PRIVAT:

TORDENSKJOLDSGADE 34

TELEFON

BYEN 6049

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

J. E. GRANZOW

NØRRESØGADE 17.
KØBENHAVN K.

Repræsentant for 1ste Klasser

BUNKERKUL & OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klasser

STEVEDORES, BUGSERSSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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

HANS SVENNINGSEN & 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

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 22

FREDAG 27. MAJ 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

GYLDNE TIDER

Efter hvad et ledende London-Blad udtaler, staar man umiddelbart foran gode Tider i britisk Skibsfart. De Problemer, der i Aarene efter Krigen har faaret ilde med international Handel, er nu forsvundne. Tonnage-Tilførslen overstiger ikke længere Fornødenhederne, og der er som Følge heraf indtraadt en overordentlig stærk Nedgang i den i britiske Havne oplagte Tonnage, som nedenstaaende Oversigt viser:—

Tonnage oplagt i britiske Havne.

	Antal Skibe	Samlet Tonnage
1. Oktober 1926	311	371,057
1. Januar 1927	230	364,874
1. April 1927	168	239,681

I disse Tal er indbefattet Betonskibe byggede, da der var Tonnagemangel under Krigen, men senere kasserede, gamle Dampskibe, der venter paa at blive hugget op, og Skibe, der er til Eftersyn.

Fragterne er ogsaa mere indbringende, skønt denne Aarstid almindeligvis anses for en død Tid.

liens Uldproduktion slaar alle tidligere Rekorder. New South Wales alene har 500 Millioner lbs.

Det med Majs tilsaade Areal i Afrika er langt større end i tidligere Aar.

Importen af amerikansk Raabomuld til Europa er i jevn Stigning. Bremen har aftaget 2,350,000 Baller i Løbet af de ni Maaneder, der afsluttedes den 30. April mod 1,470,000 Baller i samme Periode ifjor. Ertsafskibningerne fra Spanien og Nordafrika tyder ligeledes paa en industriel Opblomstring, hvilket bekræftes ved den forøgede Virksomhed i den britiske Maskin- og Skibsbygningsindustri. Antallet af Skibe under Bygning i Storbritannien og Irland er ifølge de seneste Beretninger højere end nogensinde siden 1924 og stiger stadig.

Nedenstaaende Oversigt viser dette:—

	Antal	Bruttotonnage
31. December 1926	168	760,084
31. Marts 1927	297	1,216,932

Mange af Linjerederierne, der ikke kunde drage

Fragtrater til Storbritannien og Kontinentet.

Ladning	fra	1. Maj 1926	1. Maj 1927	
Korn	La Plata	17/6	30/-	per ton
Sukker	Cuba	15/-	22/3	»
Korn	Australien	27/6	41/3	»
Ris	Birma	16/3	28/6	»
Jordnødder	Madras	15/-	27/6	»
Bønner	Vladivostock	25/-	30/-	»
Stykgods	Bombay	14/-	25/-	»
Korn	Nord. Pacific	28/-	35/-	»
Korn	Montreal	12½ c. (6½d)	16½ c. (9½d)	per 100 lbs.
Korn	Nordstaterne	9 c. (4½)	16 c. (8d)	» » »

Naar Raterne er højere, kan Rederne sende deres Skibe til fjerne Markeder i Ballast og dog tjene Penge. Paa denne Maade betyder en Kullast ud ofte en yderligere Fortjeneste af £5,000 paa Tilbagevejen. Der er ogsaa i vore Dage en umættelig Efterspørgsel efter hurtige Fragtdampere. Rejser med Ladning kun den ene Vej er hidtil bleven betragtet som en Ekstravagance, men nu synes de at være en dagligdags Ting.

Paa Baltic Exchange anser man Udsigterne for Fremtiden for at være meget lyse. Argentina har et Overskud af henved 6 Millioner Tons Majs til Raadighed, og Landets samlede Kornudførsel vil i Aar antagelig andrage noget over 13 Millioner Tons; Dampere kan fragtes forud lige til Slutningen af Aaret.

En stor Del af Birmas Overskud af Ris, 3½ Millioner Tons, er endnu ikke afskibet, hvilket ligeledes gælder en stor Mængde australsk Korn, og Austra-

liens Uldproduktion slaar alle tidligere Rekorder, melder nu om Bedring og føler sig fristede til at bygge nye Skibe. Immigrantrafikken stiger stærkt, og det samme gælder Turistrafikken mellem Amerika og England.

Saaledes mener altsaa vor britiske Kollega, og vi beklager, at vi ikke paa alle Punkter kan dele hans Optimisme. Det er rigtigt, at der i den senere Tid har vist sig en afgjort Bedring i de fleste Markeder. Navnlig har La Plata-Markedet været en ren Velsignelse for den internationale Skibsfart, og ogsaa andre oversøiske Markeder har vist sig meget lønnende for visse Typer Baade, men paa den anden Side har Markeder som Østersø-, Middelhavs- og Hvidehavs-Markedet til for nogle faa Uger siden været én stor Skuffelse, og vi er bange for, at den Bedring, der nylig er indtraadt, kun er forbigaaende.

FRAGTRATETALLET FOR APRIL 1927

Fragtratetallet er for April beregnet til 117,5, hvilket meget nær er det samme som Tallet for Marts.

Jan.—Marts 1925 gsnl.	100,0
Marts 1926	100,6
April —	98,2
Maj —	93,0
Juni —	97,2
Juli —	104,4
August —	112,8
Septbr. —	129,8
Oktbr. —	159,5
Novbr. —	159,0
Decbr. —	136,1
Januar 1927	126,9
Februar —	121,5
Marts —	117,7
April —	117,5

Flere af de europæiske Ruter viste nogen Nedgang,

BALLASTREJSE ELLER KULLAST

Kulruterne fra England til danske Havne eller til Østersøhavne har længe været urimeligt lave, saaledes at Spørgsmaalet om, hvorvidt det for de i Nord-Østersøfarten interesserede Redere vil være mest formaalstjenligt at tage en Kullast til Østersøen til en Fragt, der giver Tab eller lade Skibet gaa ballastet til Østersøen efter Tømmer, maa siges at være i høj Grad aktuelt. Spørgsmaalet er dog ikke klaret med, at man konstaterer, at Kulfragten vil give Tab, det er nødvendigt at undersøge, hvorvidt Tabet ved at gaa ballastet vil blive større eller mindre end ved at tage en Kullast.

Det er ikke noget usædvanligt, at Fragterne hjemefter giver Tab. Tværtimod. Forskellen mellem de hjemgaaende og de udgaaende Fragter er i Reglen betydelig. Handelsbanken i Stockholm offentliggør et Fragtratetal, der er baseret paa Kul- og Kornfragterne til Østersøen og Træ- og Papirmassefragterne derfra, og Middeltallet for 1913 er sat til 100. Beregningerne for Marts i Aar viste, at Gennemsnitstallet for de udgaaende Fragter var 168, medens det for de hjemgaaende Fragter kun androg 124. Indenfor de enkelte Varer ses det, at Tallet for Kul var 95, altsaa en Del under Middeltallet for 1913, medens Tallet for Træ var 150. Tager man nu i Betragtning, at en gros Pristallet ligger over 40 pCt. højere end i 1913, faar man et godt Billede af Forholdene, som de er.

For at en tabgivende Kulfragt dog skal blive en Forretning for Rederen, maa Fortjenesten paa Træfragten først og fremmest være saa stor, at den dækker det direkte Tab, men desuden skulde den jo gerne give Rederen en rimelig Fortjeneste. Sker dette ikke, indtræffer der en ganske ejendommelig Situation, idet Rederen for Eks., hvis han transporterer Kul til en Jernbane, i Virkeligheden støtter den Konkurrence med Skibsfarten, som Banerne driver.

Træfragten betales af det importerende Lands Forbrugere, medens Kulfragten betales af den skandinaviske Forbruger. Selvfølgelig er det nationaløkonomisk set en stor Fordel for Sverige, hvis Fragten paa Træ kan sættes saa højt, at Landet kan importere Kul billigt, hvilket dog ofte er ensbetydende med, at Kulfragten giver Rederen Tab; men det virker tilbage paa Industrien, paa Jernbanerne og paa den indenrigske Skibsfart. Er Fragten paa Træ da saa høj, at Rundrejsen giver Overskud, skønt Kulfragten giver Tab, er alt godt, men hvis ikke, kommer Vanskelighederne.

Det kendte Fagblad »Svensk Flagg« har modtaget nedenstaaende Eksempel, der er ret lærerigt. Det drejer sig om en Baad paa 2,500 Tons dw., der laster 2,300 Tons, som for Udgaaende har lossen sin Last i en Havn paa Kontinentet, hvorfra den gaar til en Havn paa Østkysten af England og indtager en Ladning Kul til en Havn i det østlige Sverige.

bl. a. Kulruterne, medens der i en Del af den oversøiske Fart var Stigning (navnlige i transatlantisk Timecharter), muligvis under Paavirkning af den nordamerikanske Kulstrejke og Forholdene i Østen.

DØDSFALD

En i Søfartskredse kendt Mand, Kaptejn *Jacob Warrer*, er den 16 ds. afgaaet ved Døden i Hundested, 82 Aar gammel. Warrer var født paa Fanø, og hans Familie boede der, indtil han for ca. 40 Aar siden flyttede til Hundested og etablerede en Skibshandlerforretning.

Forinden havde han en Brig at føre fra Fanø, hvormed han sejlede nogle Aar paa Rio Grande, derefter førte han i en Aarrække et Jernskib for Firmaet Knøhr & Buchardt i Hamborg. I Hundested har han deltaget i Byens kommunale Anliggender og var korr. resp. Reder i nogle Aar for et Rederi dersteds.

Indtægt.

2,300 Tons à 5/3 = £603.15.0 à Kr. 18,10 =	Kr. 10,927,87
Fradrag 3 pCt. Befragtningsprovision	- 327,84
	Kr. 10,600,03

Udgifter.

Udgifter i England, incl. Trimming	
£120 à 18,10	Kr. 2,172,00
Losning à Kr. Kr. 1,30 incl. Forsikring, Arbejdertransport etc.	- 2,990,00
Havneudgifter i Sverige	- 1,500,00
2 Dages Ballastrejse, Kontinentet—	
Kulhavn	24 Tons
2 Dages Lastning	8 ”
6 Dages Rejse fra Kulhavnen til Østsvrige	72 Tons
4 Dages Losning	8 ”
2 Dage ekstra, incl. Søndage	
18 Dage	112 Tons
18 Dage à 300 Kr.	- 5,400,00
112 Tons Bunkers à 15 Kr.	- 1,680,00

Tab: Kr. 3,141,97

Kr. 13,742,00

Samme Baad i Ballast.

6 Dages Rejse i Ballast à 12 Tons = 72 Tons	
à 16 Kr.	Kr. 1,152,00
6 Dage à 300 Kr.	- 1,800,00
	Kr. 2,952,00

Forskellen i rede Penge er ikke saa stor, men det vilde dog have lønnet sig udmærket for Rederen at lade Skibet gaa ballastet til Sverige. Tager man nemlig Tidsbesparelsen i Betragtning, viser Ballastrejsen sig at være langt mere fordelagtig. Der spares 12 Dage, og gentages Eksperimentet flere Gange, opnaas der ved Ballastrejserne en Tidsbesparelse, der økonomisk set kan blive afgørende for Resultatet af Aarets Sejlads. Losser Skibet paa Udrejsen sin Ladning i en Kulhavn i England, stiller de ovennævnte Tal sig noget bedre for Kulrejsen, men det vil dog sikkert i Betragtning af Tidsbesparelsen være fordelagtigst for Rederen ikke at vælge Kulrejsen. De indvundne Dage kan anvendes bedre i Trælstfarten, der giver god Fortjeneste. Satte man dette i System, vilde Følgen muligvis blive, at Kulfragterne forhøjedes saa meget som paakrævet til Opvejelse af Rederens Tidsbesparelse, og det kan jo ogsaa tænkes, at en almindelig Tillempning kan føre til en Reduktion af Træfragterne.

Tilsyneladende vil det dog være fordelagtigt, i hvert Fald i en vis Udstrækning, at sætte Ballastrejsen i System, og det finder i Virkeligheden ogsaa Sted i Tilfælde, hvor nøjagtige Beregninger kan lægges til Grund for Fragtslutningen, men det hænder ogsaa, at man ikke paa Forhaand kan tage alle de Faktorer i Betragtning, som er afgørende og saaledes først en Tid efter Fragtslutningen er klar over Resultatet. Det er imidlertid aldrig nogen Skade til at vie Ballastrejserne den største Opmærksomhed.

G O L D D U E S I P O R T U G A L

Som bekendt blev Skibsafgifterne i Portugal forhøjet ved en Bestemmelse af 1. Januar 1922 om, at visse Afgifter skulde betales i Guld. Det er almindeligt, at der i Certepartierne indtages en Bestemmelse om, at Befragterne skal bære de paa denne Maade forhøjede Afgifter. Siden September 1922 indrømmer imidlertid Toldloven 25 pCt. Rabat for Skibe tilhørende Nationer, som har Mestbegunstigelsesbehandling.

Enkelte Skibsagenter har imidlertid ikke villet kreditere Skibene for Rederiets Andel af disse 25 pCt. Afdrag ud fra det Argument, at naar Befragterne skal betale de forhøjede Udgifter, bør de ogsaa nyde godt af den Reduktion, som siden er bevilget.

De fleste Kulmodtagere i Lissabon har hele Tiden i deres Opgørelser krediteret Skibene med disse 25 pCt., og Nord. Skibsrederforenings Agent i Lissabon, Kon-

sul Simon Hansen af Firmaet D. A. Knudsen & Co., har allerede for en Tid siden gennemført, at alle Skibsagenter i Lissabon godskriver Rederne de 25 pCt.

I Oporto har nogle Agenter krediteret Skibene for 25 pCt., men mange har ikke villet gaa med til dette. Foreningen tog et af de sidstnævnte Tilfælde op, og dens Agent har i den Anledning foretaget en Rejse til Oporto og der personlig konfereret saavel med vedkommende Mæglere som med Præsidenten for Skibsagenternes Forening.

Han rapporterer nu (18. April) at disse Underhandlinger er resulterede i, at saavel vedkommende Firma som Præsidenten for Skibsagenternes Forening, har erklæret, at disse 25 pCt. fremtidig ogsaa i Oporto bliver krediteret Rederierne paa samme Maade som i Lissabon.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 24. Maj 1927.

Det er tilsyneladende blevet en Vane for Erhvervene at jamre over elendige Tider, høje Skatter, fallende Priser og stigende Produktionsomkostninger o. s. v., og Tiderne er ogsaa endnu meget vanskelige for snart sagt alle Erhverv, ikke alene for Skibsfarten, men alligevel betvivler vi, at noget andet af de store Erhverv rammes haardere end netop denne. Den kan nemlig ikke i nævneværdig Grad bøde paa de svigtende Indtægter ved Nedbringelse af Driftsomkostningerne. Til andre Erhverv stilles der næppe saa store Fordringer til Materialets Kvalitet og Vedligeholdelse som netop til Skibsfartens. Klassifikationsselskaber og offentlige Skibstilsynsinstitutioner vaager nøje over, at Bestemmelserne om Vedligeholdelse og Udrustning sker Fyldest, hvad enten Fragterne er gode eller daarlige, ja maaske giver direkte Tab paa Rejsen. Hertil kommer adskillige andre faste Afgifter (foruden Skatterne), der paalignes Skibsfarten, og som andre Erhverv, bl. a. vort betydningsfuldeste — Landbruget — ikke har tilsvarende til. Tværtimod, sidstnævnte nyder bl. a. paa mange Maader en direkte offentlig Støtte, der — selv i meget mindre Maalestok — overført paa Skibsfarten vilde være af overordentlig Betydning for denne i Depressionsperioder. Lad os dog straks fremhæve, at Skibsfarten, naar undtages den navnlig for Tiden saa haardt betrængte mindre Sejlskibsfart, aldrig har ønsket nogen Hjælp. Den har altid vist at kunne klare sig selv og vil sikkert ogsaa fremtidig gøre dette, selv om andre Lande yder deres Skibsfart meget betydelige direkte og indirekte Tilskud. Den Tilfredsstillelse, der vilde ligge i, at det øvrige Samfund i de forskellige Lande, omfattende Søfarten med Sympati og Forstaaelse af dens Betydning for deres Land, maa ikke underkendes, og Redernes Ønske herom er saare beskedent. Dette Ønske blev fornylig af en fremtrædende britisk Skibsfartsmand fremsat paa en Konference i Paris, og fandt udelt Tilslutning hos de tilstedeværende Redere.

Vi gaar herefter over til Omtalen af de ledende Markeder, og som det vil ses af enkelte af disse, er Begrebet »Fragtmarkedet« meget ustadigt og følsomt.

TRÆLASTMARKEDET

Isforholdene i den nordlige Del af Østersøen, som vi omtalte i sidste Uge, volder nu en Del Redere direkte Vanskeligheder, idet der rapporteres, at et stort Antal Dampere er udsat for uovervindelige Hindringer i den sydlige Del af Øvrebotten. Alene i Holmsund (Umeå Distr.) afventer 5 Dampere endnu for-gæves Statsisbryderens Assistance. Dette i Forbindelse med den absolute Mangel paa Ladninger fra de

tilgængelige Distrikter for Afskibning paa denne Side den 15. Juni, bevirker naturligt nok Vanskeligheder ved at anbringe de mere eller mindre prompte Dampere. Naar Markedet ikke desto mindre er fast, og endog viser en ubetydelig Bedring fra sidst, ser vi heri en Bekræftelse paa vor tidligere udtalte Formodning om, at bedre Rater rimeligvis kan ventes, naar Afskibningerne fra samtlige Distrikter tager Fart. Da de nordlige Pladser vel næppe lukker senere iaar paa Grund af den forsinkede Genaabning (det modsatte kan saamænd udmærket tænkes at blive Tilfældet), ligger heri en yderligere Aarsag til bedre Fragter, blot den udnyttes. Udgifterne gaar ikke ned, tværtimod. Saaledes noterer belgiske Mæglere nu til Ostend og Bryssel Kanalen »usual 6/- clause«, mod tidligere 25 og 30 Francs, eller næsten en Fordobling af Omkostningerne paa disse Pladser. At det ikke alene er danske Redere, der hverken kan eller vil sejle til den første den bedste Rate for Kul eller Trælast ses deraf, at 2 moderne, økonomiske og handige danske Kul- og Trælastbaade, der i denne og forrige Maaned solgtes til norske Redere, endnu henligger oplagt her i Byen. Af Afslutninger anfører vi:

800 stds. DBB Kemi/London, 15/6 48/-; 700 stds. DBB Kotka/West Hartlepool ult. d. M., 41/-; 700 stds. DBB Jacobstad/London, Juni, 45/6d.; 650 stds. DBB Björkö/London, 15/6 44/-; 400 stds. DBB Kaskö/Boston, 1/7 50/-; 320 stds. DBB Wiborg/Aberdeen, 1/6 47/6d.; 385 stds. DBB Räfsö og Kotka/Dundee, 15/6 42/6d.; 650 Favne Props, Nyhamn/Boness, 40/3d.; 550 stds. DBB Räfsö og Raumo/Amsterdam, Hfl. 23,00.

Hollandske Pulpwoodimportører søger atter større Baade paa timecharter; et yderligere Bevis for, at Raterne, der kan opnaas for Tiden, er for lave og kan forbedres.

HVIDEHAVET

Skibsfarten herpaa erklæredes officielt for genaabnet den 22. d. M., og adskillige norske Dampere er allerede paa Vej nordover. Der fandt i Ugens Løb mange Afslutninger for Trælast Sted, men desværre til de sidst betalte Rater, der bør kunne forbedres.

CANADA

er vedblivende fast omkring 67/6—70/- efter Størrelse og Lasteplads, Basis een Havn Vestkyst England eller Østkyst Irland, 2/6 extra, dersom 2 Lossepladser.

KUL, KOKES etc.

Det lyder saa lovende, at Markedet er fast, men Grunden hertil er udelukkende den, at Raterne er saa langt nede som overhovedet muligt. Der er forholdsvis mange Ordre fremme til Danmark, navnlig fra Danzig og Tyne. Fra førstnævnte Plads opnaar 1,200/

Gargoyle Marine Olier kan erholdes i over 300 af de største Havne Verden over.



Over 70 pCt. af Verdens Motor-skibe benytter Gargoyle Marine Olier.

Ind og ud af de store Havne

Alle store Havne har deres Indsejlingsproblem; men paa eet Punkt er de ens — de har alle Lager af Gargoyle Marine Olier, passende til ethvert Skib og enhver Maskine. Denne enestaaende Distribution skyldes den enorme Efterspørgsel. Det er en Kendsgerning, at Gargoyle Marine Olier benyttes af flere Skibe end nogen anden Olie.

Spørg Maskinmesteren. Han ved, at Brugen af disse Kvalitetsolier betyder

- forøget Kraft,
- mindre Olieforbrug og
- færre Reparationer og Nyanskaffelser.

Vacuum Oil Company's Repræsentant i de forskellige Havnebyer vil altid med Glæde forklare Dem Nyttens af korrekt Smøring. Han vil ogsaa kunne fortælle Dem de praktiske Fordele ved vore Marine Leveringer, hvorved Rederne kan faa leveret Gargoyle Olier i alle Verdens Havne, medens Betalingen finder Sted her i Danmark og i danske Kroner.



VACUUM OIL COMPANY A/S, KØBENHAVN

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Prøvetur

Nakskov Skibsværft afholdt Torsdag den 19. ds. Prøvetur med Nybygning Nr. 31, Motorskibet »Bhanurangsi«, der er bygget til The Siam Steam Navigation Co. Ltd., Bangkok, og har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærerne	200'—0"
Bredde paa Spant	32'—6"
Dybde til Hoveddæk	11'—10"

Skibet er bygget med Shade-Dæk til Lloyd's Registers højeste Klasse.

Skibet er indrettet med 2 Luger og Ladeporte i Siderne, 3 Master, 1 Ladebom til 5 Tons, 3 elektriske Kraner til 1 Ton, 1 Stk. 3 Tons elektrisk Lossespil, 1 elektrisk Varpespil og elektrisk Ankerspil fra Thomas B. Thrige, Odense.

Den elektriske Styremaskine er ligeledes leveret af Thrige.

Skibet, der er bestemt for det siamesiske Selskabs Kystroute, er særlig smukt indrettet med Plads for ca. 20 Passagerer i store, velindrettede Kahytter, der alle er beliggende i et stort Dækshus paa Shadedækket, hvori tillige er indrettet en smuk Spisesalon.

Officerernes Kamre er indrettet i et Dækshus paa Shadedækket, medens Mandskabet, der saavel som Underofficererne er farvede, er anbragt i store luftige Rum henholdsvis For og Agter paa Hoveddækket.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 2 Dieselmotorer, der tilsammen udvikler 900 I.H.K., der giver Skibet en Fart af 11 Knob i fuldlastet Tilstand.

Efter Prøveturen i Langelandsbæltet afgik Skibet til København for at fylde Olie inden Afrejsen til Bangkok.

Reparationen af S/S Fredensbro

Da den danske Damper »Fredensbro«, der i sin Tid gik til Bunds paa Delaware-Floden i Amerika, fornylig kom herhjem for at underkastes en meget gennemgribende Reparation, udbød Rederiet dette Arbejde i Licitation til danske, svenske og tyske Skibsværfter. Resultatet blev, at Howalt-Værket i Kiel løb af med Sejren, idet det tilbød Arbejdet for 175,000 Kr. Tilbudet synes imidlertid at være ganske ekseptionelt lavt. Blandt de danske Værfter laa Helsingørs Skibsværft lavest med et Tilbud paa 214,000 Kr. Burmeister & Wain forlangte 221,000 Kr., og et tysk Værft, Germania-Værftet i Kiel, forlangte endog 235,000 Kr., ligesom de svenske Værfters Tilbud laa paa omtrent samme Niveau.

Den nye Dampmaskine, som »Fredensbro« skal have indlagt, bliver derimod her i Landet. Det bliver Helsingørs Skibsværft, der skal bygge den, og naar Maskinen er færdig, skal den transporteres til Kiel og dér indsættes i Dampere.

OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne viser denne Uge en glædelig Nedgang, idet Antallet af oplagte Dampere under Dansk Dampskibsrederiforening den 24 ds. var 14 med en samlet Brutto- og Dødvægttonnage af 13,265 og 18,562 Tons mod i forrige Uge 20 Dampere og 18,798 og 26,986 Tons.

Fragtmarkedet fortsat.)

2,000 Tonnere fra 6/- til 6/6d., og urimeligt nok faar Smaabaadene ikke mere. Der sluttedes fra England bl. a.: fra Tynen: 3,000 Tons Aarhus, 5/3d., 1,500 Tons København, 5/9d., 2,000 Tons god dansk Havn, 5/4½d., spotprompt, 2,200 Tons god dansk Havn, 5/3d., 1,800 Tons Cokes London/København, 7/9d., 500 Losning, Maj, 1,700 Tons Cokes Manchester/god dansk Havn, 7/9d.

MIDDELHAVET

Kulmarkedet, der saa længe har været fast, viste en noget svagere Tendens, navnlig til Italien. 4,800 Tonner sluttedes fra Wales til Genoa til 10/4½d. mod sidst 10/9d. og ppt 7,000 Tonner accepterede 10/- for samme Destination. Iøvrigt kan anføres:

Fra Cardiff: 4000 Tons Barcelona 13/6d., 2600 Tons Marseilles 10/9d., 7700 Tons Port Said 13/6d., 6400 Tons Alexandria, 13/9., 4500 Tons Constantinopel, 15/-(2/- Losning, 450 Tons daglig), alt prompt.

Der er en Del Saltladninger fremme, og der noteres bl. a.: Sicilien/1—2 Vestnorge nordl. Kristianssund 11 maaske 12 Kroner, indtil 3500 Tons, Sicilien/ 2 svenske nordl. Stockholm, 10 sv. Kroner 2 Pladser, Torrevieja/Aberdeen —Lerwick Range, 11/6d. Basis 1 Losseplads. Erts faldt yderligere af, og Befragterne har som Følge heraf vanskeligt ved at faa Tonnage, idet Rederne foretrækker at løbe den ballastet nordover.

Donau var fast til omkring 20/6d. til 21/- Basis 3 danske, og en forholdsvis stor Baad (5000 Tonner) opnaaede 20/6d. til 3 danske. Der var den 13/5 24 Fod Vand i Floden indtil Braila, og 23 Fod paa Sulina Bar. Sortehavet er vedblivende uden Liv.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA

Montreal har spillet en Rolle, som ellers kun bliver la Plata til Del. Efter at Markedet i forrige Uge havde svinget ned og op og ned, blev det saa afgørende elendigt, at Befragterne paa et vist Tidspunkt i sidste Uge endog refuserede Tilbud til 15 cents, eller 3/3½ cents mindre end der blev betalt i den foregaaende Uge og 6000 Tonner ses sluttet pr. 1. Halvdel Juni til kun 14½ cents Antwerp/Rotterdam. Det er vist ikke saa meget Taktik fra Befragternes Side for at trykke Raterne som de stigende Kornpriser og en ligefrem Køberstrejke, der er Skyld heri. Nogen Skyld har Rederne dog antagelig selv paa Grund af det store

Udbud af ballastgaaende Tonnage. Forhaabentlig finder Køber og Sælger atter snart hinanden, saa der kan komme Liv over dette betydningsfulde Marked igen. Der sluttedes bl. a.: 6500 Tons Antwerpen/Rotterdam, 15 cents, 15/6 Annull. 8000 Tons samme Destination, 16 cents, 31/5 Annull., og til Danmark opnaas i Øjeblikket ca. 23 cents til tre Havne.

Gulften var fast med et begrænset Antal Afslutninger. Oliekager til Danmark betalte Doll. 7,00 à 7,15, og fra Northern Range gøres der endnu kun lidt, bl. a. 6000 Tonner Middelhavet 18 cents, Maj. Minestrejken spores endnu ikke paa Fragtmarkedet, og Kul sluttedes fra Hampton Roads til la Plata primo Juli til Doll. 3,85. Nord Pacific derimod tog et stort Antal Baade til Rater omkring 35/- saa sent som September.

SYD AMERIKA

La Plata præsterer snart det utrolige i Retning af Stabilitet, og der var en livlig Aktivitet Ugen igen. For 15/8 Annull. opnaaede 7000 Tonner 26/- til U.K. — B./H., og for 10/8 Annull. 5500 Tonner 28/3d. Basis 1 Havn Bergen/Malmø inkl. Danmark, begge fra n.a. San Lorenzo. Tidlig Juni Baad opnaaede 29/- til U.K. B./H. Range. Kul fra Wales sluttedes til 13/- som hidtil.

ØSTEN

Australien, der sluttede forrige Uge i noget flov Tilstand efter en kortvarig Bedring, kom for en Del atter til Hægterne, og herfra ses 7600 Tons dansk Damper sluttet til 42/6 10/6 Annull., 7000 Tons Motorskib til 40/-, 10/7 Annull. og 8600 Tons Damper til 38/9d., 25/7 Annull. mod i Ugens Begyndelse 9600 Tons Damper, 37/6, alt fra Sydlandet til U.K.-Cont. — Middelhavet.

De øvrige Østens Markeder derimod var vedblivende stille, og kun faa Trampbaade rapporteres sluttet.

TIMECHARTER

Der cirkulerer en Del europæiske Ordre, men udover en enkelt for hollandske Trælastimportører, er de øvrige sikkert for Spekulanter Regning. Noteringer som 4/- til 4/3d. for 4500/5000 Tonner for en Sortehavs Rundtur skal dog ikke friste synderligt. I Vestindiefarten sluttedes bl. a.: 3500 Tonner, 6 Maaneder Doll. 1,60, to 4000 Tonnere, 6 Maaneder, Doll. 1,55.

Dansk Damper solgt, men til dansk Rederi

I disse Tider, da saa mange danske Skibe gaar til Udlandet, er det glædeligt af og til at se, at et dansk Skib ved Udbud til Salgs, bevares under dansk Flag.

Damperen »Newton«, der for et Par Aar siden blev indkøbt fra Norge af Dampskibsselskabet »Mars« og sat i Eksportfart i den direkte Rule Korsør—London, men i længere Tid har været oplagt, er ved Auktion solgt til Firmaet Hans Svenningsen & Adolf Carl for 145,000 Kr.

»Newton« er bygget til Frugtfart i 1907 ved Nylands Værft i Oslo og laster ca. 1100 Tons. Indtil Salget til Danmark hed Skibet »Jos. J. Coneo« og var anbragt i Frugtfarten paa Golfen. Efter hvad vi erfarer, er det de nye Rederes Agt atter at indsætte Skibet i dets tidligere Trade.

Isen i Bottenhavet

I den botniske Bugt har der i Følge Telegram fra Umeå til »Svenska Dagbladet« ophobet sig en saa tæt Isbarriere udenfor Holmø, at alle Fartøjer, som er paa Rejse mod Nord, sidder fast i Isen og er tvungne til at kaste Anker og vente, til der indtræder bedre Isforhold. Til Holmsunds Skærgaard er ankommet henved 20 Fartøjer, som er paa Rejse Nord paa. Fra Holmøgads Fyr har man tidligt Søndag Morgen observeret 14 Fartøjer, som sad fast i Isen. Siden da har Taage hindret Udsigten, men man mener, at der i Søndagens Løb er ankommet flere

Skibe. For Øjeblikket sidder mindst et halvt Hundrede Skibe fast i Isen.

Sejlskibssalgene til Udlandet

Fra Marstal meddeles atter om Salg af Flaaden til Udlandet, idet 3-mst. Skonnert »C. Castenschiold« er solgt til Paimpol i Frankrig for 34,000 Kr.

»C. Castenschiold« er bygget i Nakskov 1915 til Firmaet Alfred Christensen & Co., der for ca. 4 Aar siden solgte Skibet til et Partrederi i Marstal med J. K. Jørgensen som bestyrende Reder. Dets Bruttotonnage er 168 Tons. Dødvægtstonnagen ca. 260 Tons. Skibet har i nogen Tid været oplagt i Marstal, men overtages nu straks efter Bundbesigtigelse af den franske Køber.

Emile Robins Legat

Franskmanden Emile Robins Legal, der tilfalder en Skibsfører, som i det forløbne Aar har reddet Besætningen fra et havareret Skib, er tildelt en af D. F. D. S.s Skibsførere, Kaptajn C. F. Henriksen.

Kaplajnen traf i August Maaned i Fjor med sit Skib »Saga« under en Storm i den finske Bugt, et Motorskib, der drev rundt, øjensynligt med Havari paa Maskinen. »Saga« holdt ned paa det nødstedte Skib og bjergede de to Mand, der var ombord, og landsatte dem senere i Walkom. Saaledes lyder kort og godt Beretningen, men der ligger bagved et smukt Redningsarbejde, der reddede de to unge finske Sømænd fra den visse Død.

ISMELDINGER PR. 24. MAJ 1927**Finland.**

Yxpila og sydligere Stationer isfri. Indenfor Tagnkar isfrit, uden for Drivis, kun med Isbryderhjælp.

Brahestad Red Fastis, lukket.

Ud mod Nankiainen svær Drivis, lukket.

Søen mod Nord fra Isokranseli svær Fastis, lukket.

Uleåborg Havn og Indløb Fastis, lukket.

Søen ud for Marjaniemi svær Drivis, lukket.

Kemi Havn Drivis, lukket, Søen udfor Fastis, lukket.

Sverige

Søen ved Rödkallen Fastis.

Til Luleå Fastis, Rende.

Søen ved Gäsören svær Drivis, kun for kraftige Dampere.

Västra Kvarken ikke meldt.

Bekendtgørelse.**NORDISK SKIBSREDERFORENING**

Den aarlige Generalforsamling afholdes i Oslo Handelsstands Forenings Lokaler, Oslo, Torsdag den 30. Juni Kl. 3 Eftermiddag. **Bestyrelsen.**

POSITIONSLISTE PR. 23. MAJ 1927**»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«****A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.

s.s. *Aalborg*, Egholm, afg. Danzig 21.5.

s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

s.s. *Aarø*, Christensen, pass. Peniche 19.5. p. R. t. Cette.

m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Hongkong 21.5. til Shanghai.

s.s. *Aladdin*, ank. Kbhvn. 25.5.

s.s. *Alexandra*, oplagt.

s.s. *Algarve*, Lunding, ank. Antwerpen 16.5.

s.s. *Amalienborg*, Sørensen, afg. Las Palmas 18.5.

m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Singapore 17.5. til Suez.

s.s. *Argentina*, Juul Larsen, ank. Åhus 23.5.

m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 12.5. til Skandinavien.

s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. Hamton 20.5. til New Orleans.

m.s. *Asia*, Skjoldam, afg. Singapore 11.5. til Suez.

s.s. *Askø*, Hjorth, afg. Kbhvn. 16.5.

m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Victoria 20.5.

s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Bissao 20.5. til Hull.

s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Oran 18.5. til Bombay.

m.s. *Australien*, Christensen, ank. Sundsvall 21.5.

s.s. *Axel*, Kanstrup, afg. London 21.5. til Danzig.

B

s.s. *Beira*, Kjær, ank. Odense 23.5.

s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith-Ruten.

s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruterne.

s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.

s.s. *Birgit*, Bang, pass. Galata 20.5. p. R. t. Danmark.

s.s. *Birte*, Christensen, ank. Björkö 16.5.

s.s. *Bjarke*, afg. Kbhvn. 24.5.

s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. Newcastle 20.5. til Danzig.

s.s. *Bolivia*, Prahl, pass. Cape Good Hope 20.5.

s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Hernösand 10.5.

s.s. *Botnia*, Botfeldt, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.

s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Ayr 20.5. til Bilbao.

s.s. *Brasilien*, Brocks, ank. Rosario 19.5.

s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, ank. Reni 29.4.

s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 23.5.

s.s. *Broholm*, Kolster, ank. Nakskov 22.5.

s.s. *Brynhild*, Huus, pass. Ushant 22.5. p. R. t. Ancona.

s.s. *Børglum*, Lund, ank. Nassau 16.5.



C. L. OVERSIER

DORDRECHT · ROTTERDAM

★

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER
STEVEDOR

Omskibning af Ladninger med moderne
Kraner og Lastningsmateriel.

ZEYEN & DE MEYER

ROTTERDAM

★

SKIBSMÆGLERE
BEFRAGTERE
STEVEDORES

BEFRAGTNING

C

- s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenck, afg. Rotterdam 28.4. til Buenos Aires.
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. *Chile*, Mauritzen, pass. Canal 19.5. p. R. t. St. Thomas.
s.s. *Christiansborg*, Hansen, ank. Hamburg 20.5.
s.s. *Cimbria*, Petersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Teneriffe 18.5.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Santa Cruz del Sur 7.5. til Greenock.
s.s. *Cyril*, Schmidt, ank. Dunston 22.5.

D

- s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, afg. Vestafrika 17.5. til Bordeaux.
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Danzig 14.5.
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Danzig 15.5.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Oslo 23.5. til Kbhvn.
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Antwerp 22.5.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Gibraltar 18.5.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 22.5.
s.s. *Dronning Maud*, Black, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

- s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Kbhvn. 22.5. til Esbjerg.
s.s. *Egholm*, afg. Oporto 21.5. til Kbhvn.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Rotterdam 21.5. til Barry.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Horsens 21.5.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Blyth 18.5.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Hernøsand 16.5.
s.s. *Energi*, Christensen, pass. Holtenau 20.5. p. R. t. Piteå.
s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Wiborg 13.5.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, afg. Vestafrika 13.5. til Hamburg.
s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. New York 15.5.
s.s. *Expres*, oplagt.

F

- s.s. *Falken*, Pedersen, Rutebart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Penang 18.5. til Suez.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Landskrona 20.5.
s.s. *Feddy*, Matthiessen, ank. Gøteborg 21.5.
s.s. *Ficaria*, Hansen, ank. Odense 19.5.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

P. Schou & Co. Telegr.-Adr. »Schous«. Stats Tlf. 17.

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Randers:

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

- s.s. *Fiona*, Petersen, Rutebart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
m.s. *Fiona*, Heindorn, ank. Bangkok 15.5.
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, ank. Tofle 22.5.
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Garston 19.5.
s.s. *Fredensborg*, Sønnichsen, afg. Oran 17.5.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kiel 14.5.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 21.5.
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, pass. Lizard 22.5.
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
s.s. *Frode*, Petersen, afg. Montreal 15.5.

G

- s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, oplagt.
s.s. *Gorm*, Christensen, afg. Montreal 11.5. til Kbhvn.

H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Methil 22.5.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Bordeaux 23.5. til La Pallice.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. New York 17.5.
s.s. *Harald*, Bastholm, afg. Rotterdam 20.5. til Catania.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. Oslo 14.5. til New York.
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. Helsingfors 20.5.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 18.5.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 23.5. til Aarhus.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Kbhvn. 18.5. til Manchester.
s.s. *Hroar*, Gotthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Ivigtut 20.5. til Kbhvn.

I

- m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Antwerp 22.5.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Bissao 11.5. til Marseille.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, ank. Rouen 19.5.
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Baltimore 21.5.

J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Nielsen, afg. Savannah 8.5. til London.
m.s. *Java*, Topp, ank. Kbhvn. 6.5.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. New Orleans 15.5.
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Limarsol 20.5.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Halifax 21.5. til Bermuda. —
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Montreal 18.5.
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, ank. Antwerpen 21.5.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24. Maj 1927.

London	18,19	Madrid	65,90
New York	375,25	Amsterdam	150,25
Berlin	88,80	Stockholm	100,35
Paris	14,85	Oslo	96,90
Antwerpen	52,25*)	Helsingfors	9,45
Zürich	72,25	Prag	11,14
Rom	20,45	Wien	52,90

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Fracs.

GUSTAV METZLER

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTNING OG BUNKER

STETTIN & SWINEMÜNDE

Telegram-Adresse:
METZLER

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

LONDON

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

LONDON

FILLIALER:

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	} »Lambrose, Grimsby»
Immingham, Dock Offices	

GLASGOW

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

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE
Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnehren»

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GRIMSBY

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

FILLIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York House» 577, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

CARDIFF

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

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

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

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

GLASGOW

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

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

AMSTERDAM

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW
90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

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 LØFTE · EVNE

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

En » » » » » 511 » » » » 20,000 »

En » » » » » 550 » » » » 14,000 »

En » » » » » 480 » » » » 8,000 »

En » » » » » 420 » » » » 4,500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

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

Agent for Danmark:

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

ROTTERDAM

MONTREAL

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,
MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

m.s. *Jylland*, Nielsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Stettin 20.5.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Port Talbot 18.5. til Canada.
s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Casablanca 16.5.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Svansø 23.5. til Kbhvn.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Port Talbot 9.5.
s.s. *Kina*, Broner, afg. Melbourne 20.5.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Danzig 22.5. til Stockholm.
s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Blyth 20.5. til Palermo.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Dok i Kbhvn. siden 16.5.
s.s. *Kronborg*, Mørlensen, ank. Rosario 8.5.
m.s. *København*, Christensen, pass. Cape Horn 11.4. p. R. l. Falmouth.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Aden 18.5. til Colombo.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Sønderborg 22.5.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutebart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lise*, Hansen, pass. Kbhvn. 23.5. p. R. l. Tyskland.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. Danzig 16.5.
s.s. *London*, Caspersen, ank. London 18.5.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kbhvn. 23.5. til Slavanger.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Danzig 23.5. til Riga.
s.s. *Maine*, Andersen, Timecharter paa Nordamerika.
s.s. *Maja*, Hansen, Aarhus-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, pass. Suez 18.5. p. R. l. Aden.
s.s. *Manø*, Rathje, afg. Hernøsand 18.5.
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kbhvn. 19.5.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Blyth 18.5.
s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Ravenna 20.5.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Buenos Aires 23.5. til Skandinavien.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Pentland 17.5. p. R. til New Orleans.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Cette 21.5. til Gibraltarr.
s.s. *Minsk*, Egense, afg. Algier 23.5. til Tunis.
s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *Natal*, Madsen, ank. Delagoa 20.5.
s.s. *Nevada*, Jørgensen, ank. Rotterdam 23.5.
s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, pass. Ushant 22.5. p. R. l. London.
s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 12.5. til Buenos Aires.
s.s. *Orion*, Olsen, afg. Cienfuegos 21.5. til Manzanillo.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 21.5. til New York.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Rotterdam 21.5.
m.s. *Panama*, Væring, ank. Hamburg 22.5.
s.s. *Parana*, Heisterberg, afg. Dakar 20.5.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Barahona 17.5. til U.K./Kontinentet.
m.s. *Peru*, Borch, pass. Gibraltarr 18.5. p. R. l. Galveston.
s.s. *Phoenix*, Rutebart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Melilla 22.5. til Danzig.
s.s. *Primula*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Nyhamn 21.5. til Boness.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Colombo 16.5.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Dok i Helsingør siden 11.5.

s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Roma*, afg. Casablanca 23.5.
s.s. *Romø*, Olesen, afg. Wilajoki 20.5.
s.s. *Rosenborg*, Jans, afg. Oran 21.5.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, afg. Aalborg 24.5. til Kbhvn.
s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 16.5. p. R. l. Nyborg.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Kbhvn. 22.5. til Danzig.
s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Zeebrügge 21.5.
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Kbhvn. 13.5.
m.s. *Siam*, Hansen, ank. Hamburg 9.4.5.
s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 21.5. til Aarhus.
s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Aarhus 21.5.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. København 20.5.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Galata 17.5.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Odense 23.5. til Kbhvn.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, afg. Danzig 21.5.
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, afg. Ballangen 19.5.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Kbhvn. 19.5. til Portland (Maine).
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Grangemouth 19.5.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Kbhvn. 19.5.
s.s. *Svanholm*, ank. Danzig 20.5.
s.s. *Svava*, Christensen, ank. San Pedro del Pinatar 19.5.
s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Korsør 22.5.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Pera 18.5.
s.s. *Sønderjylland*, Dam, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarnborg*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 21.5.
s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Manchester 23.5. til Liverpool.
m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Vancouver 7.5.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, afg. Galveston 1.5. til Bremen.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Kbhvn. 22.5.
s.s. *Tjaldur*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Grangemouth 23.5. til Frederikshavn.
m.s. *Tonking*, Kolls, pass. Panama Canal 15.5. p. R. l. San Diego.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, afg. Oran 22.5.
s.s. *Trondhjem*, Petersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Andersen, afg. Catania 23.5. til Messina.
s.s. *Tyr*, afg. Esbjerg 22.5. til Dunkirk.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Bona 22.5.
s.s. *Ulj*, Rasmussen, i Dok i Helsingør siden 11.5.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 19.5.
s.s. *Uraniborg*, Rise, ank. Rosario 12.5.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Huelva 18.5. til Kramfors.
s.s. *Vendia*, Lund, afg. Methil 21.5. til Struer.
s.s. *Venus*, Nielsen, afg. Tampico 21.5. til Minatila.
s.s. *Vera*, Kolster, ank. Sundsvall 16.5.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, oplagt.
s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Danzig 10.5.
s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Danzig 21.5. til Odense.
s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsbj Ruten.
s.s. *Bark Viking*, Clausen, ank. Asia Island 29.4.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Nielsen, ank. Stugsund 22.5.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, afg. Danzig 22.5. til Kbhvn.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Wiborg 16.5.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Andersen, ank. Svane 21.5.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Christensen, Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. New Orleans 11.5.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Leningrad 21.5.

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

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

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

JOHAN BECKMANN
SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

Rua dos Fanqueiros 85 LISSABON Telegr. Adr. »Beckmanns»

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

HANS VOSS

SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR

WISMARTELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMAKLER VOSS"
TELEFON: 79**BALTISCHES FRACHTKONTOR**

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegira» · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition. Boe.

Owners' & Captains' Code

Bør findes paa enhver
Reders Skrivebord og i
enhver Skibsførers Kahyt.
Pris £ 0-13-0 portofri

Udgiver:

Nautisk Forlag A/S
29, A, Amaliegade, København

KRUSE & BLEICHWEHL

SKIBSHANDLERE
HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1635-5886. Statstlf.: 527

★

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

BUNKER ENTREPRENØRER
FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGELSK KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGTNING · MÆGLERE FOR KØB OG SALG · ASSURANCE
KULEKSPORTØRER · DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDSEI.

LAMBERT BROTHERS LIMITED

TELEGRAM-ADR.: 85, GRACEHURCH STREET,
»LAMBERT STOCK, LONDON«
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.....	»Lambrose
Burntisland, 20, High Street.....	
HULL, Prudential Buildings.....	»Lambrose
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road.....	»Lambrose Grimsbj
Immingham, Dock Offices.....	

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

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

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 ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDELMER:

Koivisto (Björkö).....	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.....	Telgr.-Adr.: "Mittler"
do.....	Seppinen & Co. Stevedores.....	"Mannola"
do.....	Karelia Stevedoring Co. O.Y.....	"Karelia"
Trängsund.....	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. Wahroos Brothers Ltd.....	"Wahlbros"
Kristinestad.....	Lindqvist & Co.....	"Lindqvist"
Kaskö.....	Lindqvist & Co.....	"Lindqvist"
Wasa.....	A.B. Stevedore O.Y.....	"Stevedore"
do.....	Merivälitys Osakeyhtiö.....	"Merivälitys"
Nykarleby.....	Nykarleby Stevedoring Company.....	"Wilkman"
Jakobstad.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä.....	Stuvarbolaget.....	"Prompt"
do.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	"Stowing"
Möllersvik & Himango.....	Stuvarbolaget.....	"Prompt"
do.....	The Association Stevedoring Co., Ltd.....	"Stowing"
Brahestad.....	The Association Stevedores.....	"Despatch"
do.....	F. Thompson.....	"Thompson"
Uleåberg & Haukiputa.....	Stuvarbolaget.....	"Prompt"
Kemi.....	S. R. Bygglin.....	"Bygglin"
do.....	Stuvarbolaget.....	"Prompt"
Torneå.....	Torneå Stevedoring Co.....	"Stevedoring"

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

Telegr.-Adr.: CHANNEL

Ejere af 9 private Tørdokke og Pontoner i

CARDIFF, BARRY, NEWPORT og SHARPNESS

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

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

A/S DAMPSKIBSSELSKABET

"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 • Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

P. Brown jun. & Co

Amaliegade 45 • København • Danmark

Befragtning & Rederi

Dampskibsselskabet »Nordens«

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

KORRESPONDERENDE REIDER:
A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX • LAXEGADE 8
Telf. 1234-12443-12843 • Statstelf. 224 • Telegram-Adr. »Danskfranske«

BRUG

KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

STEGMANN

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

J. ANDERSEN & CO

SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

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

J. E. GRANZOW

NØRRESØGADE 17.
KØBENHAVN K.

Repræsentant for 1ste Klasses

BUNKERKUL & OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klasses

STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE

Wessberg & Christoffersen

STEVEDORE

Randers

K. DANSTRUP

AUT. FORHYRINGSAGENT

KONTOR:
NY TOLDBODGADE 3
TELEFON
CENTRAL 13545

PRIVAT:
TORDENSKJOLDSGADE 34
TELEFON
BYEN 6049

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.

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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 23

FREDAG 3. JUNI 1927

34. AARG

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

Aarsberetningen for 1926

Ved Dansk Dampskibsrederiforenings Generalforsamling aflagde Formanden, Direktør A. O. Andersen, Beretning for det forløbne Aar, hvoraf vi gengiver følgende Uddrag:—

Dansk Dampskibsrederiforening talte pr. 1. Januar 1926 52 Medlemmer repræsenterende en samlet Brutto Register Tonnage af 765,087 Tons. I Løbet af Aaret er udgaaet 10 Medlemmer, nemlig D/S. Gylfe, D/S. Hamlet, D/S. Normannia, A/S. Københavns Bunkerkul Depot, der har solgt deres Skibe, D/S. Valkyrien og D/S. Viking, hvis Skibe er overgaaet til Det Forenede Dampskibs-Selskab, D/S. Dana, D/S. Thore og Rederiet H. Henriksen, der er traadt i Likvidation, samt D/S. Skandia af 1923.

Der er optaget 5 nye Medlemmer, nemlig D/S. Codan, D/S. Danefelt, D/S. Nautic, De forenede Kulimportører A/S. og D/S. Als, og Foreningen stod pr. 1. Januar 1927 med 47 Medlemmer repræsenterende ialt 779,054 Brutto Register Tons.

Fragtmarkedet

Fragtmarkedet i 1926 har, paa Grund af den engelske Kulminestrejke, der etableredes den 1. Maj og først ebbede ud i Slutningen af November Maaned, en Strejke, der utvivlsomt vil mindes længe indenfor Skibsfartskredse, haft et ret ejendommeligt Forløb med kraftige Stigninger og bratte Fald.

Aaret begyndte praktisk talt overalt med meget lave Fragter, mange Skibe var oplagt, og de til det nye Aar knyttede Forventninger var ikke store.

Som et slaaende Bevis paa Skibsfartens Trængsler kan nævnes, at River Plate, der er et af de førende Markeder, hvorfra et stort Antal Skibe finder Beskæftigelse paa den Aarstid, var saa blottet for Ordre, og Fragtraterne derfra var saa elendige, at flere Skibe returnerede hjem tomme for at slippe med et Tab, der, skønt i sig selv betydeligt, var mindre end det vilde være ved at medtage Ladning til en af de tilbudte Fragter.

Farten i en hvilken som helst Trade Kloden over — Tankers dog undtaget — gav, om ikke slet saa graverende, dog et yderst pauvert og i de fleste Tilfælde negativt Resultat. Det var derfor intet Under, at Oplægningerne i de første Maaneder af Aaret tiltog i en ret foruroligende Grad, og de svage Haab om Bedring, der hist og her havde spiret frem, døde bort efterhaanden som den ubarmhertige Virkelighed manifesterede sig.

Kularbejderstrejken

Skibsfarten kæmpede sig paa denne Maade igennem de fire første af Aarets Maaneder indtil den 1. Maj, da den engelske Minearbejderstrejke, hvis Virkninger skulde faa en saa uforudset og vældig Indflydelse paa Fragtmarkedet Verden over, begyndte.

Der blev i Begyndelsen taget meget varsomt paa Tingene, og det var først hen paa Sommeren, da man kom til Klarhed over, at Kampen vilde blive langvarig, og Lagrene overalt næsten var udtømte, at England foretog mægtige Opkøb, i Særdeleshed i U. S. A.

Kulstrejkens Virkninger paa Skibsfarten i de hjem-

lige Farvande i Forbindelse med Skibsofficerernes Imødekommenhed med Hensyn til Opsigelsesfristen gav sig lidt efter lidt Udslag i en Nedgang i Antallet af de oplagte Skibe. Skibene kom efterhaanden i Fart paany og fandt for en Del Beskæftigelse i Kultransporten fra Danzig og de tyske Østersøhavne til Rater, der kunde give et rimeligt Overskud. Dette Forhold stimulerede Trælastfragterne fra Østersøen, og da Kultransporterne fra U. S. A. til U.K. samtidig tiltog, blev en stor Flaade lidt efter lidt ogsaa bundet i denne Fart, hvilket atter influerede paa de øvrige oversøiske Markeder, saaledes at Virkningerne satte Spor overalt og foraarsagede en yderst velkommen Opgang i Fragterne.

Det var imidlertid først hen paa Efteraaret, begyndende i Slutningen af September og kulminerende ultimo Oktober/primo November, at Kulfragterne fra Staterne til U. K. kom op i en saadan Højde for prompte Skibe, at de forholdsvis faa heldige fik en overordentlig fin Fortjeneste paa en saadan Rejse. Fragterne fra La Plata og Australien steg ogsaa samtidig, omend ikke i samme Forhold, men dog saaledes, at der kunde kalkuleres et pænt Overskud, og det samme var Tilfældet med Østersøen og Middelhavet.

Desværre var disse Forhold kun altfor kortvarige; thi da man hen i November Maaned blev klar over, at Strejkens Afslutning var nær, ophørte pludselig Kulbefragtingerne fra U. S. A. til U. K., og i Mangel af denne i og for sig unaturlige Stimulans, brød Markederne meget hurtigt sammen, saaledes at Forholdene for de europæiske Markeders Vedkommende ved Aarets Slutning stod paa omtrent samme Niveau, som ved Aarets Begyndelse, medens Plate endnu kunde optage Tonnage til sejlbare Fragter, og Australien holdt sig paa det engang opnaaede Toppunkt.

I Forbindelse med de Svingninger, der som foran nævnt fandt Sted paa Fragtmarkedet, maatte der ofte kæmpes med store Vanskeligheder, navnlig Ophold i saavel Laste- som Lossehavnene.

Forholdene var endnu værre med Hensyn til Bunkerul-Spørgsmaalet; ikke alene steg Priserne til ganske urimelige Højder, men Erholdelsen af de nødvendige Forsyninger var ofte forbundet med Vanskeligheder, og der var næsten altid turn — undertiden mange Dage — i de mest benyttede Bunker-Stationer, f. Eks. Rotterdam.

Efter Kulstrejkens Ophør — det engelske Eksportforbud ophævedes den 8. December — nærede man Forventning om en livligere Trafik, men paa Grund af forskellige indenlandske Vanskeligheder kneb det med at faa Eksporten fra England rigtig i Fart.

Vil man gøre sig en nøgtern Bedømmelse af Markedet i hele den Periode, som 1926 betegner, maa man ikke undlade at tage med i Betragtning de Ulemper i Form af Ophold og Bunker-Vanskeligheder, der knyttede sig til den saakaldte »boom«.

Kulpriser

Aaret 1926 begyndte med praktisk talt samme Prisniveau, som det forrige Aar sluttede med, idet Durham Bunkerul ved Aarets Begyndelse kostede ca.

15/5—17/3 pr. Ton fob. Tyne excl. dues, alt efter Kvalitet, og efter en lille Stigning faldt Prisen i Betydelsen af Marts til 14/3—16/- pr. Ton.

Skønt man egentligt ikke havde ventet, at der vilde blive Strejke, begyndte der dog fra Midten af Marts at gøre sig nogen større Efterspørgsel gældende, saaledes at Priserne for Durham Bunkerkul ved April Maanedes Udgang gik op til ca. 15/6—16/9 pr. Ton fob. Tyne excl. dues. At Prisstigningen blev saa ringe, skyldtes vel i første Række Konkurrencen fra Tysklands Side, men den var sikkert ogsaa et Udtryk for den ringe Tro, man nærede til, at der overhovedet vilde blive Strejke.

Samtidig med at Strejken brød ud, deklareredes tolt Forbud mod Udlevering af Bunkerkul i britiske Havne ligesom ogsaa Eksporten standsedes.

Kulminestrejken fortsattes, og trods talrige Forhandlinger lykkedes det ikke at bringe Strejken til Afslutning før ved Udgangen af November Maaned, efter at en meget stor Del af Minearbejderne i de forskellige Distrikter forinden dette Tidspunkt uden Strejkeledernes Samtykke successive var vendt tilbage til Arbejdet paa Mineejernes Betingelser og derved væsentlig havde medvirket til Strejkens Sammenbrud. Det blev saaledes en eklatant Sejr for Mineejerne, der i det store og hele fik gennemført deres Krav overfor Arbejderne.

I dette lange Tidsrum maatte Skibsfarten skaffe sig Bunkerkul i Kontinentets Havne, dels hvor Skibene lossede eller lastede og dels ved Anløb af anden Havn, og som Følge af at Storbritannien foruden fra Amerika maatte importere en væsentlig Del af sit Forbrug fra Kontinentet, steg Priserne paa Bunkerkul i Kontinentets Havne til usædvanlige Højder.

Oliepriser

I Priserne for saavel Brændsels- som Dieselolie paa de vigtigste Pladser i de forskellige Verdensdele, saaledes som de har ligget i Løbet af Aaret 1926, har der ikke været Variationer af nogen Betydning før i November Maaned. Ved den engelske Kulstrejkes Ikrafttræden den 1. Maj noteredes Dieselolie noget højere i Norfolk og New York, men der er ingen Grund til at tro, at Prisstigningen skyldes Strejken; i saa Tilfælde vilde Brændselolieprisen sikkert have fulgt med op, i Særdeleshed da Forbruget af Brændselolien steg ganske betydeligt i Løbet af 2. Halvaar, dels fordi mange Skibe blev forandrede fra Kul- til Oliefyring, og dels fordi mange store Landanlæg navnlig i England gik over til Oliefyring.

I det hele taget synes den engelske Kulstrejke og den deraf følgende store Stigning i Kulpriserne i Løbet af Strejkeperioden ikke at have haft nogen Indflydelse paa Oliepriserne; disse var ret konstante hele Aaret og kun for Europa og begge Passager til Middelhavet kom der en Prisstigning, der sikkert skyldes Fragtstigning paa Grund af større Efterspørgsel mere end Udnyttelse af Situationen.

Skibsmandskabet

Aaret 1926 var i Modsætning til sin nærmeste Forløber præget af forholdsvis Ro.

IBIZA OG LA CANAL

En Skibsfører, som har lastet Salt paa disse Pladser, skriver følgende:

»Ibiza. Denne Havn er svært aaben og udsat for Vinde fra O. S. O. til Syd. I Havnen er der meget daarlig Holdebund, og det hænder som oftest, at Skibe driver for Ankrene og saaledes til Stadighed maa ligge med Maskinen klar. Indre Havn er beskyttet af et større Breakwater og er saaledes en god Havn, men den bliver kun brugt til Fiskerflaaden og Ruteskibe. Herfra skibes inlet Salt.

La Canal. Denne Havn er en lille Bugt, som er ganske aaben og er meget udsat for Vejr og Vind fra Syd til Vest, og Arbejdet bliver ofte afbrudt grundet paa Vejr

Den 9. Februar 1926 opgjordes Pristallet til 194 og i Henhold til de nugældende Overenskomster med den menige Besætning, og efter Foreningens Opfattelse, skulde Lønningerne fra og med nævnte Dato nedsættes med 12 pCt. Organisationerne var imidlertid af den Formening, at Lønnedsættelsen først kunde finde Sted fra den 15. Februar. Da man ikke kunde komme til Enighed, henvistes Spørgsmaalet til Statens Forligsmand, der gav Foreningen Medhold.

Lønnedsættelsen for Officererne androg 9 pCt. og traadte i Kraft den 1. April.

Den 11. August opgjordes Pristallet til 184, og Lønningerne for den menige Besætning nedsattes fra denne Dato med 5 pCt.

Ved Fastsættelsen af de nye Lønninger for Maskinmestre og Styrmand opstod der Uenighed med Hensyn til Fortolkningen af Pristalsbestemmelsen i de gældende Overenskomster, idet Dansk Dampskibsrederiforening var af den Formening, at man ved Reguleringen var berettiget til at gaa ud fra Pristallet 221 og derefter foretage Oprundingen til et med 5 deleligt Kronetal, medens Officererne fastholdt, at der skulde gaa ud fra det sidste Pristal 194. Da man ikke kunde komme til Enighed, henvistes Spørgsmaalet til Voldgiftsretten med Styrmandene, der afgjorde Sagen i Officerernes Favør.

I Henhold hertil reduceredes Officerernes Lønninger med 3 pCt. fra den 1. Oktober.

Paa Aarets sidste Dag modtog man fra Dansk Sørestaurations Forening, Søfyrbødernes Forbund og Sømændenes Forbund Opsigelse af de gældende Overenskomster til Udløb den 1. April 1927.

De øvrige Organisationer har derimod ikke opsagt Overenskomsterne, og disse løber derfor videre til den 1. April 1928.

Bidrag til offentlige Institutioner m. v.

Foreningen har som hidtil betalt et betydeligt Bidrag, Kr. 38,254,35, til »Georg Stages Minde«. Iøvrigt har Foreningen ydet betydelige Bidrag til en Række offentlige og private Institutioner, saasom Københavns Maskinistiskole, Foreningen for international Søret, Foreningen til Rotternes Udryddelse, Danske Navigatørens Bibliotek, Oprettelsen af et Lektorat i London, Nationaløkonomisk Forening, Søspejderne, Kronborg Musæet 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 eller svagelige Søfolk. Fondets Kapital er noget over 2½ Million Kroner, og der er i 1926 udbetalt Understøttelser til ca. 250 Personer med et samlet Beløb af Kr. 108,947.50.

Fondets Bestyrelse bestaar af Direktør A. O. Andersen, Skibsreder Chr. Sass og Konsul Chr. Andersen. Dets Kasserer er Højesteretssagfører Jakob E. Gelting.

og Vind. I Havnen er der god Holdebund og Plads til et Par Skibe. Her har »Salinera Espanola« sit Saltlager og Fabrik. Der lastes i Lægtene fra en mindre Brygge, og Lægtene bliver saa halet ud til Skibet, som ligger agterfortøjet i Bøje lige ved. Der lastes op til 300 Tons pr. Gæng om Dagen. Winch benyttes under Lastningen, som foregaar med Jernluber op til 400 kg. Vægt. Vejning af Lasten bliver foretaget under Skibningen. Det hænder ogsaa, at man kan faa en ekstra Gæng paa under Lastningen, som da bringer Saltet ombord i smaa Kurve.

Da her ikke er nogen By, er man nødsaget til at gaa til Ibiza for at faa indklareret, men man bliver dog udklaret herfra. Mægleren Juan Escandell er ogsaa Bestyrer af Saltfabrikken og engelsk Konsul i Ibiza.

OPKLARING PAA DET ITALIENSKE MYSTERIUM

Mysteriet angaaende S sammenslutningen af de italienske Dampskibsselskaber er nu endelig blevet løst. Bladet »Piccolo« i Triest udtaler, at Regeringen i December 1926 og derefter i Februar 1927 henledte

der transporteredes, ikke gjorde et saadant Krav fra Navigazione Generale Italianas Side berettiget.

Nedenstaaende Tal vil give en Ide om Selskabernes Stilling:—

	Kapital		Brutto Antal	Tonnage Tons	Flaadens Værdi Mill. Lire	Antal Pass. transport.
	1919	1927				
N. G. I.	300	600	27	219,478	280	110,000
Sabaudo	75	150	12	132,743	300	90,000
Cosulich	60	250	24	177,353	67	—

Skibsredernes Opmærksomhed paa, at den ønskede at give Ordre til Bygning af hurtige Rutebaade til Passagertrafikken mellem Italien og New York og som Følge deraf gerne saa, at der blev skabt et enkelt Foretagende eller en S sammenslutning til Driften af Farten paa Nord- og Sydamerika. Under de første Forhandlinger med Regeringen fremhævede Selskabet Lloyd Sabaudo de tekniske og finansielle Grunde til, at det ikke vilde være tilraadeligt at sammenslutte de forskellige Foretagender, men da den italienske Trafikminister, Signor Ciano udtalte, at Ønsket maatte forstaas som en Ordre fra Premierminister Mussolini, gik de fire Selskaber, det drejede sig om: Navigazione Generale Italiana, Cosulich Linjen, Lloyd Sabaudo og Transatlantica Italiana ind paa at forhandle om en S sammenslutning under Forudsætning af, der toges skyldigt Hensyn til de enkelte Selskabers Position samt til saavel det Thyrrenske som det Adriatiske Havs Interesser. Under de paafølgende Forhandlinger viste det sig imidlertid klart, at medens Regeringens Hensigt var ved Skabelsen af et enkelt Foretagende at tilvejebringe en S sammenslutning af de fire Selskabers Passagerfart, tilsigtede Navigazione Generale Italiana en Indlemmelse af de tre andre Selskaber i sit eget, hvilket, udtaler »Piccolo«, maatte forekomme i høj Grad unfair, da Betydning af de fire Selskaber saavel hvad angaar den paa de nord- og sydamerikanske Ruter anvendte Tonnage som det Kvantum Varer,

Angaaende Transatlantica Italiana foreligger der ingen Statistik, men det er utvivlsomt at de ovenfor nævnte Tal bekræfter »Piccolo«s Meddelelse, hvis Rigtighed yderligere bestyrkes ved den Kendsgerning, at der transporteredes 79,244 Passagerer mellem Middelhavshavne og U. S. A. Ifølge de af den Atlantiske Conference offentliggjorte Tal transporterede Lloyd Sabaudo 45,534 Passagerer.

Regeringen, for hvem Spørgsmaalet blev forelagt paa Forlangende af Lloyd Sabaudo og Cosulich Linjen, erklærede, at den gav Afkald paa Tanken om en S sammenslutning, men insisterede paa Bygningen af hurtige Rutedampere, hvis Bygning og Drift Staten vilde støtte. I Overensstemmelse hermed har Regeringen besluttet at bygge tre hurtige Rutebaade paa 48,000 Bruttotons hver og overgive to af dem til Navigazione Generale Italiana og en til Lloyd Sabaudo.

»Piccolo« hævder, at det er uretfærdigt, at Cosulich Linjen er bleven holdt udenfor og udtaler, at Regeringen ved sin nye Plan har svigtet det Standpunkt, at transatlantisk Fart ikke kræver Subvention. »Piccolo« mener, at de tre Rutebaade burde fordeles med en til hvert af de tre Selskaber: Navigazione Generale Italiana, Lloyd Sabaudo og Cosulich Linjen mod, at de nævnte tre Selskaber sluttede en Aftale med Transatlantica Italiana for at undgaa, at dette Selskab led nogen Skade.

DEN TRAADLØSES BETJENING OM BORD

I det tyske Tidsskrift for Kaptajner og Styrmande i Handelsmarinen for Maj Maaned findes en interessant Artikel kaldet »Skibsofficeren med Gnisten som Sidelinie«. Dansk Styrmandsforenings Medlemsblad, der mener, at Artiklen i det væsentlige rummer samme Synspunkt som det, Styrmandsforeningen har indtaget overfor Nødvendigheden af at følge med i Udviklingen ogsaa paa det her nævnte Omraade, gengiver Artiklen, af hvilken vi tillader os at citere følgende:

Et eller andet Sted i det røde Hav eller indiske Ocean høres pludselig et cq (almindeligt Kaldesignal) fra en af Kompagniets Baade.

Naturligvis sender man qsy — opfordrer vedkommende til at gaa med over paa 450 m Bølgelængde for at snakke lidt med ham om Vind og Vejr og eventuelle Nyheder.

Det kan vel ingen have ondt af?

Vort Rederi opmuntrer os tværtimod til for videre Uddannelses Skyld at pleje Forbindelse med Kammeraterne, naar ingen Stationer kan forstyrres deraf.

Efter nogle Minutters forbavsende godt ført Samtale spørger man vel: »Er De Radio-Funktionær?»

»Nej — 4. Styrmand,« kommer det prompte Svar.

Man glæder sig. Den Herre har faaet et godt Haandlag siden sidste Rejse. — Og hvorfor ikke? Øvelsen gør jo Mester.

Og endda vil man paastaa, at vi Skibsofficerer med Radio-Certifikat ikke skulde kunne lære et Radiopjeleapparats Finesser.

En Paastand, der kun kan stamme fra et af disse grumme selvgede Mennesker.

Der vil dog, naar et saadant Apparat først er om Bord daglig gives utallige Lejligheder til at øve sig,

saa at man kan være sikker nok, naar der en Dag i Taage er Brug for en Radiopjejl.

Og som Øvelsesobjekt er vel næsten enhver Kyststation, der udsender, lige saa god, som en regulær Pejle-Station.

Klangfarven er, især hos Nordsøstationerne, saa grundforskellig at en Forveksling næppe kan forekomme, selv om to Stationer sender samtidigt.

Hvem af os kender ikke den grelle Forskel i Klangfarve mellem North Foreland — Ostende — Scheveningen — Cuxhaven — Bremerhaven og Blaavand.

Jeg kan da kende enhver af disse Stationer, saa snart den har raabt sit første cq.

Akkurat som jeg kender Bibi Linien fra B. I. Baaden, og som jeg med mange Dampere af Lydstyrken nogenlunde kan bedømme Afstanden.

Og saa vil en Hr. Reuter i »Hansa«s Nr. 41 rose sig og sine Kolleger af dette Kendskab, som om Skibsofficererne var udelukkede fra at opnaa den samme Grad af Visdom.

Og paa hvilken oprørende Maade sammenligner han ikke en telegraferende Skibsofficer med en madkogende Matros og dømmer ringeagtende om vort tekniske Kendskab, som han vil antyde ved et Eksempel.

Hvordan mon han vil bedømme en af sine egne Kolleger, der under en Opladning klemte en Skruetrækker fast i Maksimalafbryderen.

Da Dynamoen efter mange Timer Overladning var blevet ompolariseret, hentede Maskinpersonalet i Fortvivlelse en Elektriker til Hjælp, der efter en Under søgelse fandt Aarsagen (Skruetrækkeren) i Radio-Stationen.

Og vedkommende Radio-Funktionær spillede uvi-

dende. Manglede han da de mest elementære Skolekunds-kaber, eller var det en utrolig Letsindighed.

Saa grove Fejl vilde en Skibsofficer dog næppe gøre sig skyldig i.

Dertil er vi alt for pinligt nøjagtige i vort Arbejde med den Samvittighedsfuldhed, vor Sejlskibsuddan-nelse har gjort til vor anden Natur.

Jeg, (og forhaabentlig mange andre af mine Kamme-rater) der i to Aar har faret som Officer og Telegrafist og er mindst lige saa sikker i Radiotjeneste som en Gennemsnits Radio-Funktionær, vil af Hr. Reuters Udtalelser kun blive endnu mere ansporet til grundigt at studere Radio-Pejlinger og Apparater.

Thi der kommer vel en Tid, hvor Kaptajnen om Natten i Taage kan finde paa at udbede sig en Radio-Pejling af den vagthavende Officer.

Da skal denne blive tage lige saa nøjagtigt og næ-sten lige saa hurtigt som en Krydspejling fra Fyr i klart Vejr efter Kompas.

Radio-Pejlingen er allerede nu af stor Betydning for Skibsfarten, til Trods for at hele Opfindelsen endnu slider sine Børnesko.

Hvem ved, hvordan den endnu vil udvikle sig.

Og skulde vi da maaske senere ved vor Navigation være afhængige af en Gnist-Funktionær.

Nej! — Det maa aldrig ske.

Vi maa stedse være fortrolige med Brugen af Ap-paratet, og Tjenesten maa ubetinget udføres af os.

Til syvende og sidst drejer det sig jo om et teknisk Fremskridt inden for vort Fag.

Og hvor er Mennesket ikke nødt til at følge med Teknikens Udvikling. Tag f. Eks. det os nærmest staaende Maskinpersonale.

Ved Indførelsen af Skibsmotoren kom dette ud for en Omvæltning og maatte udvide sine Kundskaber be-

tydeligt. Og fra Dag til Dag maa de være forberedte paa at møde nye Ting — maa stadig lære om og lære nyt.

Hvorfor skulde vi i vort Fag da blive staaende stille.

At staa stille er i vor Tid at gaa tilbage.

Alt i alt er det min Opfattelse, at Radioen ubetin-get tilhører Navigatørerne, saalænge der ikke er Pas-sagerer om Bord, og Stationens Drift paa Grund af Mængden af Depeche- og Pressetjeneste antager en fast Karakter. I sidste Tilfælde skal der naturligvis en Radio-Funktionær dertil.

Udvider ikke ogsaa Radiovæsenet en Skibsofficers Almenkundskaber. Det giver ham i hvert Fald gennem Lyttetjenesten udvidet Uddannelse i det engelske Sprog.

Og den hurtige Vekseltrafik giver ham en vis Ro, Sikkerhed, Omsigt og Beslutningsdygtighed.

Holdt inden for rimelige Grænser er Radiotjenesten opmuntrende og forfriskende, bortset fra, at den lærer en de i Brotjenesten saa ofte nødvendige Morsetegn grundigt.

Og endelig faar man i Radioskolen et nogenlunde Kendskab til Motorlære, Elektricitet og Højfrekvens, alt sammen Kundskaber, der dog har nogen Vægt.

Og sikkert vilde mange Kammerater med mig glæde sig, dersom vi, under vort Skipperkursus ved nogle indlagte Specialtimer fik Lejlighed til at udvide de For-kundskaber, vi allerede besidder paa dette Omraade.

Saadanne Timer vilde sikkert være af stor Nytte og snart blive ubetinget nødvendige for enhver Skibs-fører.

Rederne skulde i deres egen Interesse lægge et Ord ind for os hos Skolerne i denne Sag.

Altsaa fremad Kammerater! Lad eders Interesse for Radio ikke svækkes af en Hr. Reuters Talemaader.

Faget er vort, og vi skal vide at mestre det.

BUNKERKUL I GENOVA

En norsk Reder bestilte i Genova et Parti paa 228 Tons »best Durham coals« hos Ernst Larsson, Piazza Cam-petto 2.

Angaaende de Kul, som leveredes, rapporterede Kaptaj-nen til sit Rederi som følger:

»Da det var den sidste Dag, vi laa i Genova, at Kullene kom ombord, fik jeg ikke Anledning til at prøve, hvordan de var at fyre med.

Da vi kom ud til Søs, viste det sig, at der blev en Masse Slagger og Aske (35 pCt.), saa 4 Fyr maatte slagges hver Vagt for at holde Damptrykket med reduceret Køring. (Under almindelige Forhold slagges der kun 2 Fyr pr. Vagt).

Med disse Kul, som kun har indeholdt en ringe Del Durham, har jeg haft et Forbrug af 24 Tons pr. Døgn, ligeledes er Forbruget ved Land til Winchene det dob-belte.«

Kullene blev faktureret af E. Larsson i eget Navn, og Kaptajnen trasserede paa sit Rederi for Fakturabeløbet £286,10.0. Vekslen blev af Hr. Larsson overdraget til Kulfirmaet G. Matteucci, som igen diskonterede Vekslen i en Bank. Trods langvarige Forhandlinger gennem Nordisk Skibsrederforening lykkedes det ikke at faa godt-gjort Rederiets Tab. Hos Larsson var der intet at faa. Han arbejder, efter hvad der oplyses, sammen med Fir-maet G. Matteucci, og Kullene blev leveret fra dette Fir-mas Lægere, og uden Tvivl var det dette Firma, som stod bag ved Forretningen og formodentlig betalte Lars-son Provision.

Sagen blev ordnet med et ubetydeligt Fradrag, som kun var en lille Brøkdel af det Tab, Rederiet fik ved, at der blev leveret Kul, som umuligt kunde være »best Dur-ham coals«. Det oplyses, at det var Kul, der var afskibet fra Glasgow. De har muligvis været blandet med andre Kul af daarlig Kvalitet.

Ved Bestillinger af Bunkerkul i Genova fra Firmaet G. Matteucci bør man faa Kontrakten afsluttet med dette Firma og ikke med Hr. Larsson, hvis Stilling til Firmaet er uklar, og som opererer i et eget Navn, men staar i in-tim Forretningsforbindelse med Matteucci. Viser Kullene sig at være ubrugelige ombord eller at være anden Slags Kul end de, der er bestilt, er det af Vigtighed ved en Be-sigtigelse foretaget af Mænd, der er udnævnt af Retten eller Øvrigheden paa det første Sled, Skibet anløber, at faa konstateret, hvad det er for Kul og deres Kvalitet etc.

Ved Bunkering i Genova kontrolleres Kullenes Vægt ved at veje Kurvene eller i det mindste en Del af disse, f. Eks. omtrent hver 10de Kurv og derefter udregnes Gen-nemsnitsvægten. Det maa tilraades at veje hver Kurv, hvilket meget vel kan lade sig gøre uden Tidstab, ikke mindst af den Grund, at Bunkers i Genova som Regel indtages under Losning og Lastning, og der altsaa ikke er Tale om noget egentlig Ophold for Bunkringen. Vejning af Kullene maa anbefales fremfor det System at udregne Vægten paa Basis af Lægterens Kubikindhold. Det maa meget tilraades, at man til Vejningen benytter Skibets egen Vægt, thi de Vægte, der kommer fra Land, er der ofte noget i Vejen med.

INTERNATIONAL INSURANCE INTELLIGENCE 1926/27

Tredie Udgave af denne fortræffelige Forsikrings-aar-bog er nu udkommet. Paa 1088 Sider bringer den en Rigdom af Oplysninger om Forsikrings-selska-bernes finansielle Stilling Verden over. Hvert Lands Materiale indledes desuden med et Uddrag af Lovgiv-ningen vedrørende Forsikringsvæsenet.

Aarbogen henvender sig i lige Grad til Assurandører, Banker og Skibsredere, der alle har god Brug for et

Opslagsværk, der hurtigt og sikkert kan give Oplys-ninger om den Sikkerhed, der staar bag en forelagt Assurance-police. Dette gælder naturligvis i særlig Grad Søassurancens Folk, for hvem Bogen vil have yderli-gere Tiltrækning gennem en yderst interessant Artikel af Dr. Brüders, Berlin, om internationale Søforsik-ringsorganisationer.

Aarbogen, der koster 50 Kr. plus Porto, kan faas ved Henvendelse til Forsikrings Kongressen's Forlag, Badstuestræde 17, København K. Vi kan anbefale Bo-gen paa det bedste til alle vore Læsere.

AUSTRALIAN GRAIN CHARTER

Det nye »Austral« Certeparti, som er vedtaget efter langvarige Forhandlinger mellem Chamber of Shipping Documentary Committee og the Australian Grain Shippers' Association, er, ifølge Beslutning af Bestyrelsen for Nordisk Skibsrederforening bleven vedtaget som et Tvangsdokument for dens Medlemmer, og Certepartiet er straks traadt i Kraft. De to Punkter, som i lang Tid hindrede en Overenskomst, nemlig Spørgsmaalene om »stevedoring« og Valg af Agent er blevet ordnet paa følgende Maade:

“The stevedore at loading port or ports shall be appointed by the charterers at a cost not exceeding the then current rate for firstclass work. If any question arises as to the proper cost of the stevedoring, it

shall be settled amicably between the charterers and the oversea shipping representatives' association, or, if necessary, by arbitration forthwith. The cargo shall be stowed under the supervision and direction of the master, who shall have the right of appointing tally clerks on behalf of the shipowners.”

“At the port or ports of loading the vessel shall be consigned to as mutually agreed at the time of chartering. At the port of discharge the vessel shall be consigned to the shipowners' agent.”

Det aabne Rum i Klausulen angaaende »Agenter« skal udfyldes med Navnet paa den Agent, som Rederne og Befragterne er blevet enige om paa det Tidspunkt, Forretningen kommer istand.

“DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 31. Maj 1927.

Afbrydelsen af den diplomatiske Forbindelse mellem England og Sovjet, Forholdene i Kina og Minnearbejderstriken i U. S. A. er hver for sig Faktorer, som maa tages i Betragtning; men hidtil har ingen af de nævnte Forhold formaaet at præge Fragtmarkedet som Helhed. Hvorledes det hele vil udvikle sig er imidlertid noget, som ikke kan lades ude af Betragtning for Dispositioner frem i Tiden, og det kan aldrig skade at vise Forsigtighed og regne med Eventualiteter, som kan faa afgørende Betydning i de enkelte Markeder. Større Forandringer i Fragtmarkedet kan den forløbne Uge ikke opvise, og det er fremdeles La Plata, som holder Humøret oppe. Østens Markeder, i Særdeleshed Indien og tildels Vladivostok og Australien, har dog i de sidste Dage været betydelig mere aktive, og Raterne tenderer opefter. Jo mere Efterspørgsel, der er fra Østen, desto mere Chance er der for at holde La Plata og de andre amerikanske Markeder oppe, og en jævn Efterspørgsel over det hele er mere værd end et eller to særlig gode Markeder. Timecharter Markedet i Vestindien og tildels Pacific er meget fast og Udsigterne lovende. I de hjemlige Markeder ser det ud til, at Kulraterne endelig gaar frem; det er jo snart paa Tide og kun mærkeligt, at Fragterne saa længe har kunnet holdes nede i 5/—5/3d. til danske Havne. Østersøen lover ogsaa bedre, men Tonnagen er og bliver rigelig, og kun ved en forsigtig Politik er der Chance for at holde Fragterne paa et rimeligt Niveau. Ifølge Statistikken vil Verdenstonnagen i Løbet af ½ Aar forøges med ca. 500,000 Tons nye, fuldt moderne, hurtige Baade, og saafremt en tilsvarende Mængde af de ældste Baade ikke snart hugges op, eller Verdenhandelen, paa en eller anden Maade, tager et Opsving, maa Konkurrencen blive endnu haardere.

TRÆLASTMARKEDET

Isen volder endnu Vanskeligheder i Øvre Botten; saa i Stedet for en usædvanlig tidlig Aabning, som alle og enhver havde ventet, faar man lige det modsatte. Noget Virkning maa de helt kontrære Forhold faa paa Østersømarkedet. En mere optimistisk Stemning raader ogsaa nu blandt Rederne, og Befragterne maa vel snart indse det urimelige i de hidtil gældende Rater. De sidste Afslutninger er gennemgaaende lidt bedre, men der maa mere til. Blandt Ugens Afslutninger kan anføres:

1000 stds. Hernösand & Sundsvall/Havre, 40/6d., 900 fv. Syd Finland/Rouen, 39/-, 1000 stds. 2 Wiborg/Cardiff, 47/6d., 575 stds. Umeå/Swansea, 57/6d., August, 700 stds. Jacobstad/London, 45/6d., 700 stds. Syd Finland/Antwerpen, 40/-, 700 stds. Danzig/London, 40/-, 700 stds. Danzig/Preston, 50/-.

1/1200 fv., flere Baade, Syd Finland/W.Hartlepool, 42/6d. Props Lapaluoto/Calais, noteres i 42/6d., DBB

og baulks, 2 svenske & Wiborg/Alexandria, 65/-. Noteringerne til hollandske Havne er ret uforandrede, og fra Leningrad udbydes alle mulige Slags Ladninger, uden at videre Afslutninger kommer i Stand. —

Hvidehavet har igen taget en Del Tonnage omkring 59/-, 60/- Basis London, og den videre Udvikling af dette specielle Marked imødeses med en vis Interesse.

Canada noterer ganske uforandrede Rater. —

KUL, KOKS etc.

Fra Østkyst England til danske Havne er opnaaet 5/7½d. for 2300 T., og 5/6d. 2750 T. Det er dog en Bedring, omend ikke meget. Til finske Havne faar Afskibningerne fremdeles Tonnage til 5/—5/3d. Koks, Garston/København betaler ikke over 7/9, og det samme London/København. Wales/København-Helsingør 5/3d., Sundsvall 6/6d., Danzig/København 6/-, Danzig/Oslo 7/6d. Coasting er svag; Tyne/Hamburg-Rotterdam 3/9d., Antwerpen 3/-, Rouen 3/9d. Bunkers er nu nede i en rimelig Pris, og de fleste Leverandører er mere end villige »to consider offers«. —

MIDDELHAVET ETC.

Til det vestlige Middelhav er Noteringerne uforandrede; maaske en Ubetydelighed svagere. En hel Del Tonnage søger ud til Østen, og Befragterne er ikke sene til at vejre en Chance til at slutte billigt til Destinationer som Alexandria/Pt. Said. — Sidst ses sluttet: Wales/Alexandria 13/1½d. & 12/6d. mod før 13/6d., 13/9d. og Pt. Said 12/6d. — Wales/Øerne er gjort til 10/3 & 9/9d., Dakar 10/3d. — Jordnødder for Juni Lastning betaler ca. 27/- Bordeaux/Hamburg, 29/- U.K., Lastning i Gambia og ca. 2/- mindre fra Saloum. Fosfat Sfax-Rouen 6/-, Honfleur 6/9d., London River 8/-, Tyne 7/6d., Tunis/Bristol 8/3d., Huelva/Danmark 9/6, 10/-. Esparto 1/2 Tunis/Granton-Aberdeen 17/6d. —

Sortehavet har taget enkelte Baade bl. a. Avonmouth & Liverpool 16/-, Oliekager og Donau/Danmark 20/6d., 21/-. Basis tre Lossehavne 10/25. Juni. Donau/Danmark bør kunne drives op i 21/6d., 22/-, og i Betragtning af de alt andet end billige Udgifter i Donau og et fuldstændigt Befragter Certeparti bliver der ikke meget igen selv med 22/-.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende Kullaster betaler daarligt, og Expeditionerne i Wales er gennemgaaende sløje. Wales/U.S.A. 7/6d., 1000 fri Losning, Wales/Montreal 7/—7/6d., 1000 fri Losning, Glasgow/Montreal 7/6d., 500 1/-. Cement Rørdal 2/3 Puerto Rico & 1/2 Cuba betaler \$3.40, 3.50. Antwerpen/fire Puerto Rico 12/-, f.i.o., Antwerpen/Philadelphia 6/- f.i.o., Fowey/Boston 14/-, 15/- china clay. — Korn fra Montreal betaler samme lave Rater, men synes at være fæstnet paa Basis af 14½/15 c. A/R, 15½/16 Hamburg. Til tre finske & Reval er sluttet prompte Baade à 23 c., og til tre

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 Fløjetønder 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 Vandaigfter: 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. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperonner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved 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.

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-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 Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. 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. Onholdets 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 Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Darnskibe 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 Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Støvedor). 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 (Burmeister & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

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. m³. Vand: I Havnen 2 Kr.; paa Reden 4,50 Kr. pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. — Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 800 T. Vægt; 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

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: Seilskibe 12 Øre, Seilsk. m. Skrue 16 Øre, Damp- og Motorskibe 20 Øre. Udenbys det dobbelte.

Lods og Bugsering.

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

Ballastpenge 6 Øre pr. Netto Ton.

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

Losning og Lastning

besørges af Arbejdsforerens Havnekontor til faste Takster. Transport, elektrisk Hejse spil m. m.

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

MARSTAL

Syd fra gennem Klørdyb er uddybet til 4,5 m, men Løbet 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: Seilskibe, ogsaa med Hjelpekrue. Indg. 24 Ø.. Udg. 24 Øre. Damp- og Motorskibe Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering efter moderate Priser ved Motorbaade. Ballastafgift 4 Øre pr. Netto Reg. Ton. Losnings- og Lastningsomkostninger efter moderate Takster. Staalskibsbyggeri og Reparationsværft, flere Træskibsbyggerier og Køhalepladser, 2 Ophalerbeddinger til Skibe indtil 300 Tons Egenvægt og 42 m Længde.

NØRRESUNDBY

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

Skibsafgift pr. N. R. T.

Indg. 27 Øre, Udg. 27 Øre.

Lods og Bugsering.

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

Ballastafgift 5 Øre pr. N. R. T.

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

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

Losning og Lastning

besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.

Moderne elektrisk oplyst Kajgade med 3 Jernbanespor, elektrisk Kulkran og Pakhuse med Kornelevatorer. Maskinværksteder, Køhalingsslads 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 Lading besørges af Modtageren.

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

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 Hjelpekrue 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 moderat. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjelpe af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingsslads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

»KENDTMAND« I DANSKE FARVANDE

Vi er blevet anmodet om at offentliggøre nedenstaaende af »Flere Interesserede« undertegnede Indlæg i en Sag, der er bleven paadømt ved de danske Domstole, og ved hvilken en dansk Skibsfører, der paa Grund af indtruffen Sygdom paa en Rejse til Finland fungerede som Styrmand paa en græsk Damper, blev dømt til at betale Lodspenge for Damperen fra Hals til Helsingør, fordi han betragtedes som Kendtmand.

I Oktober Maaned 1924 lossede den græske Damper »Kathara« ved Svovlsyrefabrikken i Aalborg.

Skibets ene Styrmand var bleven syg, og Kaptajnen — en ældre Mand — ønskede en Mand med herfra, som vilde tage Turen med op til Lasteplads i Finland og tilbage til Kielerkanalen, hvorfra vedkommende saa skulde rejse hjem. Dampskibsfører Knudsen blev derefter gennem det herværende Forhøringskontor engageret til at paamønstre som 3. Styrmand med »Kathara«, og Mønstringen paa Skibets Papirer foregik paa det herværende græske Konsulat.

Lodseriet i Hals søgte imidlertid Kapt. Knudsen til Betaling af Lodspenge for »Kathara« fra Hals til Helsingør, ialt 414 Kr., idet den danske Lodsløvs bl. a. skal sige, at en »Kendtmand« (farvandskendt) ikke maa befinde sig om Bord i Skibet under Sejladsen fra Hals Barre til Farvandet ud for Helsingør.

Retten i Aalborg dømte Dampskibsfører Knudsen til at erstatte Lodseriet det af dette paastaede Beløb, hvorimod Landsretten frifandt Knudsen for Tiltale. — Højesteret dømte imidlertid paany Knudsen og siger bl. a.:

»Da Indstævnte, der efter det foreliggende maa antages at være fulgt med Skibet som Kendtmand, har været ombord i dette under Sejladsen fra Hals Barre til Farvandet ud for Helsingør osv.

Retten har talt. Det maa man bøje sig for men ikke desto mindre maa det vel være tilladt at kritisere, fordi mange Mennesker, der har Erfaring og Indsigt i det omhandlede Spørgsmaal, staar ganske uforstaaende overfor Dommen.

Der forelaa nemlig bl. a. skriftlig Erklæring i Retten fra den græske Kaptajn om, at Knudsen først skulde tiltræde og være behjælpelig med Navigationen ved Falsterbo Fyrskib, og desforuden har to Vidner ved Retten i Aalborg forklaret, at ved Engageringen paatalte Kapt. Knudsen udtrykkelig, at han i det Tilfælde, han gik med Skibet, først vilde tiltræde Tjeneste, naar Skibet var ude af danske Farvande, da han paa ingen Maade vilde paalage sig noget, der var i Strid med den danske Lodsløvs. — Ydermere meddelle den græske Kaptajn, at han selvfølgelig ikke vil-

de have Lods i danske Farvande, og allermindst i et saa nemt og ligetil Farvand som Kattegat, hvorimod han ønskede at faa en Mand med, der var kendt i finske Farvande.

Vi spørger nu, hvorledes Dommerne efter dette kan dømme Kaptajn Knudsen ud fra en Antagelse, og hvorfra man faar denne Antagelse. Ja, undskyld, men et gammelt Ord siger, at en Taabe kan spørge osv., men man fristes til at tro, at der er »something rotten in the danish pilot law § 12«, og mon det ikke var et Spørgsmaal for de udenlandske Magters Repræsentanter at tage op til Drøftelse, hvor vidt man i Danmark kan lave en Lov, der tvinger udenlandske Skibes Førere til at tage Lods i et internationalt Farvand — som f. Eks. Kattegat maa siges at være —, idet Kattegat begrænses paa den ene Side af Sverige og paa den anden af Danmark, og udenfor dansk Søterritorium kan dansk Lov sikkert ikke paabyde Skibe at tage Lods.

Det vilde sige det samme, som at en udenlandsk Baad, der af en eller anden Grund mister sin Styrmand, ikke kan engagere en dansk Mand, der er saa uheldig at være farvandskendt, til at træde i Stedet, uden at Stedfortræderen vilde komme til at erlægge Lodspenge eller blive tiltalt!

Et andet nærliggende Eksempel: Hvis Kapt. Knudsen eller en hvilken som helst anden, der er saa uheldig som sagt at være farvandskendt, skulde blive inviteret af en af ham godt bekendt udenlandsk Fører til at gøre en Ferierejse sammen med f. Eks. sin Hustru til Finland eller andet Sted op efter Østersøen, vil vedkommende Feriegæst — altsaa den farvandskendte — kunne dømmes til at erstatte de danske Lodserier de af disse paastaede Lodspenge!

Forstaa det, hvem der kan. Men almindelig sund Fornuft maa protestere mod slige Uhyrligheder i dansk Lovgivning.

Flere Interesserede.

DØDSFALD

En af Rederiet »Martin Carl«s kendte og afholdte EFørere Kaptajn J. A. Olsen er Mandag død, 59 Aar gl. Kaptajn Olsen, der i 1898 kom ind i Selskabet som Styrmand, blev Fører i 1909. Under Krigen sejlede han stadig i Farezonen. Et af de Skibe, han førte, Damperen »Jeanne«, blev torpederet i 1916, og det var med stor Opofrelse og Sømandsmod, at han fik bjærget sin Besætning og sig selv, efter i flere Døgn at være drevet rundt i Redningsbaadene.

Fragtmarkedet fortsat.)

danske opnaaedes ca. 22 c. Nordstaterne har ikke noget videre at byde paa, og Gulven/Murmansk er fremdeles nede i 11 c. Gulven/B. Aires \$17.50 og 162/6d. — Oliekager, Gulven/tre Danske ca. \$7. Havana/Danzig Scrapjern \$4.50, Tampa/Danzig, Fosfat \$4.50, Malmø \$4.50, Sept./Oktb. og \$4.25 til Stettin pr. Juli. Nord-Pacific/U. K. Cont. 35/- op til November. —

SYD AMERIKA

Kulfragterne fra Østkysten og Wales/Rio betinger kun 12/6d., 12/9d., B. Aires 12/8d., 13/-, B. Blanca 13/- og Rosario 13/9d., med Rotterdam/B. Aires ligeledes à 13/-. Langt de fleste Baade foretrækker at gaa ud i Ballast. La Plata hjemgaaende er ganske simpelt nødt til at være fast, saa længe Markedet ikke oversvømmes af Tonnage, og dette er langt fra Tilfældet. Markedet skifter hyppigt Karakter, uden dog at undergaa betydelige Svingninger. De seneste Afslutninger viser heldigvis en fortsat Fremgang; Befrag-

terne negligerer tildels de helt prompte Baade; de vil jo nødigt over de 30/-, og koncentrerer Opmærksomheden mere paa Baade, som kan give Juni Annulering. For denne Termin sluttes til ca. 28/6d., 27/6d., Basis U. K. Cont. Pr. Sept./Oktb. er betalt 25/6d., B/H 25/- A/R. og til Skandinavien 29/6d.—25/6', 15/7', og 28/3d., 15/7'—10/8', Basis San Lorenzo og en Lossehavn, Quebracho/Santa Fé, Le Havre noteres à 35/—36/3d. — Chile/U. K. Cont. Novb./Jan. søger Tonnage à 30/- 31/- med Option Sundhavn 2/6d. højere. —

ØSTEN

har udfoldet en betydelig større Aktivitet, og Raterne er daglig gaet noget frem; specielt fra Karachi/Bombay. Paa scale Basis er gjort adskilligt til 21/- 22/6d. Karachi, 25/- d.w. Bombay. Vladivostock har taget mange Baade for Bønner til 30/- R/H, 30/9d. Hull, 31/3d. Skandinavien og Sydaustralien har gentaget 42/6 for Juni. —

TIME CHARTER

er fast. I West Indies trade er bl. a. sluttet:

5700 Tons 3/4 Mdr. \$1.30, 3500 Tons 5/6 Mdr. \$1.60, 1850 Tons 4/5 Mdr. \$2.10 og i Pacific trade: 8400 Tons \$1.60. Lev. Colon/Tilbagelev. Australien. 7000 Tons \$1.52½ Lev. Colon/Tilbagelev. Australien. 6600 Tons \$1.65 Lev. & Tilbagelev. Australien. For europæisk Regning cingulerer adskillige mere eller mindre positive Ordres til Rater omkring 5/6d. for 25/3000 Tons, 6/6d., 7/-, 18/1200 Tonnere. —

RUDKJØBING

Indsejlsløbet 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 Hiælpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slang er benyttet. 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.

STATSSTØTTEN TIL SEJLSKIBSERHVERVET

Efter langvarige Forhandlinger i Folketingets Udvalg angaaende det konservative Forslag om Støtte til Sejlskibserhvervet, er det nu lykkedes at skabe Enighed om Forslaget med nogle Ændringer, der alle er tiltraadt af Handelsministeren, og Forslaget kan herefter ventes vedtaget i et af Folketingets første Møder.

De Ændringer, hvorom Udvalget nu er enedes, vedrører dels Størrelsen af de Beløb, der stilles til Raadighed — Beløbet til Prioritetslaan ændres fra 850,000

Kr. til 500,000 Kr. og til Driftlaan fra 300,000 Kr. til 450,000 Kr. og dels Procentsatsen samt Amortisationsperioden. Procentsatsen for Driftlaan ændres fra 85 til 75 Procent, og Amortisationsperioden foreslaas forandret fra 3 Aar med en Trediedel aarlig, til 4 Aar med et afdragsfrit Aar og derefter en Trediedel hvert Aar. Driftslaansbeløbets Forhøjelse til 450,000 Kr. er en Imødekommen af de Ønsker, Sejlskibserhvervets Repræsentanter i sin Tid fremsatte overfor Udvalget. I det af Handelsministeriet udarbejdede Forslag var indført en Bestemmelse om, at Laanenes Størrelse fastsættes af Handelsministeren, og dette er tiltraadt af Udvalget.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Prøvetur

Fra A/S. Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges Tirsdag den 24. Maj en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Minnipa«, bygget for Regning *The Adelaide Steamship Company Ltd.*, Adelaide, Syd Australien.

Skibet er bygget til Lloyd's Klasse 100 A. 1. og bestemt til Passagerfart paa den australske Kyst.

Dets Hoveddimensioner er: 252' 6" × 39' 9" × 24' 3" og Bæreevnen er 850 Tons d.w.

Det er forsynet med 1 Hoveddielselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler 3600 I.H.K. svarende til 15 Knobs Fart.

All Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Marinehistoriske Billeder

Som Supplement til Samlingerne paa Marinemusæet og Modelkamret paa Holmen, gøres der for Tiden Bestræbelser for at oprette en Samling af Billedstof, der illustrerer Flaaden og dens Virksomhed og Forhold gennem Tiderne, omfattende Billeder af Orlogsskibe, Orlogshavne, Søslag, Flaadeøvelser, Kystbefæstninger, Kapere og armerede Kofardiskibe, særlig bemærkelsesværdige Skibstyper, fremtrædende Mænd indenfor Søetaten og de dertil knyttede Institutioner, Søkrigergrave m. v.

Fra forskellig Side har man allerede modtaget Bidrag og Løfter om Bidrag til Samlingen. Marinehistorikeren *Kay Larsen*, der har tilbudt at ville bistaa ved Ordningen af Stoffet, har saaledes overdraget Ministeriet over 200 Billeder, og man haaber at Marineinteresserede, som maatte være i Besiddelse af Billedstof som det ovennævnte, vil bidrage til, at Samlingen kan blive saa omfattende og udtømmende som muligt.

Bidrag til Samlingen modtages af Adjutanten, Marineministeriet, der tillige afgiver Kvittering for Modtagelsen.

Forhyring i Newcastle

Firmaet *W. Marstrander*, Scandinavian Shipping Bureau, Newcastle-on-Tyne, er efter Henstilling af de nordiske Landes Konsuler i Newcastle af Board of Trade blevet autoriseret til at antage Sømænd og forsyne danske, norske og svenske Handelsskibe med Mandskab i Overensstemmelse med den britiske Merchant Shipping Act. Firmaet udtaler, at det altid med kort Varsel har skandinaviske Besætninger til Raadighed.

Paasejlingen af Limfjordsbroen

Som det vil erindres, paasejlede det norske Motorskib »Folkvard« tidligere paa Aaret Jernbanebroen over Limfjorden. »Folkvard« saavel som Broen tog betydelig Skade, og Trafiken var standset i flere Dage.

Statsbanerne krævede 100,000 Kr. deponeret, hvad der ogsaa skele, og hvorefter »Folkvard« fik Lov at sejle. Det har imidlertid allerede nu vist sig, at Beløbet for Broens Reparation ikke nær naar de 100,000 Kr., og Statsbanerne har derfor frigivet de 50,000 Kr. af Depotet. Man ved endda ikke, om Erstatningskravet, naar det endeligt kan opgøres, vil naa dette Beløb.

I S M E L D I N G E R P R. 3 1. M A J 1 9 2 7

Sverige.

Søen ved Rödkallen isfri.

Luleå isfri.

Søen ved Gåsören Drivis, lukket for Sejlskibe.

Västra Kvarken ikke meldt.

Finland.

Isokraaseli og sydligere Stationer isfri. Uleåborg ydre Havne isfri, men Løbene dertil Drivis, vanskeligt for Sejlskibe.

Søen ved Marjaniemi Drivis, kun for kraftige Dampere. Kemi Havne isfri, men Søen udfor Fastis, lukket.

En Bjærgeløn paa 30,000 Kr.

Dampskibet »Bogø« af København, Dampskibsselskabet Baltic, Rederi Chr. Jensen, bjærgede i Januar den finske Motorsejler »Lisa« af Helsingfors under farefulde Omstændigheder ind til Slite Havn paa Golland. Sø- og Handelsretten tilkendte »Bogø«s Rederi 30,000 Kr. i Bjærgeløn.

Stabelafløbning

Fra »Odense Staalskibsværft« blev forleden sat et stort, nyt Tankskib i Vandet.

Det nye Skib, der er Værftets Byggenummer 25, skal leveres til Rederifirmaet V. Klavenes i Oslo. Det er paa 8250 Tons, og Længden er 390 Fod, Bredden 53.6 Fod og Dybden 25.4 Fod. Der findes 8 Hovedtanks og 8 Side-tanks. Maskineriet vil komme til at bestaa af en B. & W. Dieselmotor paa 3000 H.K., der skal kunne give Skibet en Fart paa Last af 11½ Knob. Ved Stabelafløbningen, der overværedes af Rederiets og Værftets Repræsentanter, fik Skibet Navnet »Solstad«. I Løbet af et Par Maaneder vil det være færdigt til Aflevering.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Tankskib til Skibsreder A. P. Møller.

Nyt dansk Sømænds- og Fiskerhjem i Grimsby

Hjemmet for danske Sømænd og Fiskere i Grimsby er nu færdigt til Brug. Hjemmet er beliggende paa Hovedgaden Cleethope Road No. 44, lige udenfor Dokporten i Grimsby. Der er to Spisestuer, et Læseværelse og Skrive-stue.

Missionær *Kynde* fra Esbjerg forestaar den lokale Ledelse, og Frk. *Stine Thøgersen* fra Sønderho paa Fanø har overltaget Stillingen som Økonoma for det nye Hjem.

Sejladsen paa Brahestad

Firma Ferd. Philipson & Co. meddeler os ifølge modtaget Meddelelse fra *Herr Wilen & Lindberg*, Brahestad, at Navigationen, grundet paa det kolde Vejr, ikke ventes aabnet før i Begyndelsen af Juni Maaned.

Rederiet »Edel« køber Skib

I September Maaned i Fjor blev der i Svendborg stillet et Rederi, Selskabet »Edel«. I disse Dage har Rederiet købt et Skib, 3-m. MS. »Emanuel« af Svendborg, tilhørende Aktieselskabet »Skaarupsund«.

»Emanuel«, der tidligere hed »Ery of Criterion«, laster 370 Tons, er bygget paa Thurø 1913 og har en Motor paa 180 HK.

Skibsreder *Anders Jensen* i Odense bliver dets korresponderende Reder.

Ny Afgift i Skellefteå

Skibsmægler *Fr. Hellström* meddeler under 5. April, at fra Begyndelsen af den forestaaende Sæson vil de Skibe, som laster for A/B Scharins Sønner, Urviken, have at betale et Tillæg til de tidligere Udgifter, idet ovennævnte Bolag har faaet Tilladelse til at opkræve 14 Øre pr. indlastet Ton fra de Skibe, som laster Trævarer eller Træmasse.

FORSIKRING PAA KONSTANTINOPEL

Ifølge »l'Economiste d'Orient« for den 10. Maj har de engelske Forsikringsselskaber forhøjet deres Præmier paa Konstantinopel med den Motivering, at Losning og Ladning finder Sted under meget utilfredsstillende Forhold i Konstantinopels Havn.

Italienske Forsikringsselskaber skal ligeledes have i Sinde at forhøje deres Præmier.

OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne i sidste Uge var omtrent som i den foregaaende. Antallet af oplagte Skibe var det samme, 14, men Brutto- og Dødvægttonnagen var den 31/5 13,042 og 18,032 Tons mod den 24/5 13,265 og 18,562 Tons.

POSITIONSLISTE PR. 30. MAJ 1927

»MEDELDT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Hull 25.5.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, afg. Cette 28.5.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kobe 30.5.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. Danzig 26.5.
s.s. *Alexandra*, oplagt.
s.s. *Alfred Hage*, ank. Frederikshavn 28.5.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, afg. Las Palmas 18.5.
m.s. *Annam*, Wolff Jørgensen, afg. Singapore 17.5.
s.s. *Anneberg*, pass. Skagen 31.5. p. R. t. Nørre Sundby.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Åhus 27.5. til Rotterdam.
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 12.5. til Kbhvn.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. New Orleans 24.5. til Kbhvn.
m.s. *Asia*, Skjoldam, pass. Perim 27.5. p. R. t. Port Said.
s.s. *Askø*, Hjorlh, ank. Skellefteå 26.5.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Victoria B. C. 20.5.
s.s. *Astrid*, Bjarke, afg. Bissao 20.5. til Hull.
s.s. *Atlantic*, Petersen, afg. Port Said 26.5. til Bombay.
m.s. *Australien*, Christensen, ank. Gøteborg 31.5.
s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. Danzig 25.5.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith-Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. *Bergenhushus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Birgit*, Bang, pass. Gibraltar 30.5. p. R. t. Danmark.
s.s. *Birte*, Christensen, afg. Makslahti 26.5. til Dunkirk.
s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Sävenäs 30.5.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Danzig 24.5.
s.s. *Bolivia*, Prahl, afg. Durban 27.5.
s.s. *Bornholm*, Hansen, afg. Newhaven 28.5.
s.s. *Bothal*, Larsen, pass. Hollenau 29.5. p. R. t. London.
s.s. *Botnia*, Botfeldt, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Bilbao 29.5. til Oporto.
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Rosario 30.5. til Buenos Aires.
s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, pass. Constantinople 25.5.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, pass. Hanstholm 30.5. p. R. t. Hull.

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Randers:

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

Bekendtgørelse.

Eerste Nederlandsche Scheepsverband Maatschappij
Rotterdam

yder Laan mod Sikkerhed i første Klasses Skibe paa rimelige Betingelser og lempelige Afbetalingsvilkaar.

Repræsenteres for Danmark af

A. N. Hansen & Co., Palaisgade 4.

Telf.: Central 1626 og 6692.

s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 30.5. til Danzig.
s.s. *Broholm*, Kolster, ank. Danzig 26.5.
s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Tyne 19.5. til Ancona.
s.s. *Børglum*, Lund, afg. Nuevilas 24.5.
m.s. *Bhanurangsi*, Halling, pass. Dungeness 27.5. p. R. t. Port Said.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenck, ank. Buenos Aires 26.5.
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. *Chile*, Mauritzen, afg. St. Thomas 24.5.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, ank. Dunstan 28.5.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Hamburg 20.5.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Rufisque 30.5.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, afg. Horta 25.5. til Greenock.
s.s. *Cyril*, Schmidt, afg. Newcastle 26.5. til Bari.

D

s.s. *Dagmar* (D. F. D. S.), Rosenhøj, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, afg. Vestafrika 30.5. til Bordeaux.
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. W. Hartlepool 29.5.
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Hull 28.5.
s.s. *Dania*, Bencke, ank. Kbhvn 24.5.
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Dunkirk 28.5.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, pass. Gibraltar 18.5.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 31.5. til Memel.
s.s. *Dronning Maud*, Block, ank. Kbhvn. 29.5.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, ank. Sfax 29.5.
s.s. *Ebro*, Ankersø, oplagt.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, ank. Kbhvn. 28.5.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, ank. Barry 30.5.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Riga 28.5.
s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Kbhvn. 28.5.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Hernøsand 16.5.
s.s. *Energi*, Christensen, ank. Piteå 29.5.
s.s. *Erik B.*, Lerche, pass. Hollenau 29.5.
s.s. *Erik Boye*, afg. Rufisque 23.5.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Harburg/Elbe 27.5.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Danzig 29.5.
s.s. *Estonia*, Paulsen, afg. New York 24.5. til København.
s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Penang 18.5.
s.s. *Fanø*, Michelsen, afg. Landskrona 29.5. til Wiborg.
s.s. *Feddy*, Matthiessen, afg. Gøteborg 27.5. til Liverpool.
s.s. *Ficaria*, Hansen, afg. Leith 30.-31.5. til Kbhvn.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

31. Maj 1927.

London	18,18	Madrid	65,95
New York	375,00	Amsterdam	150,20
Berlin	88,75	Stockholm	100,25
Paris	14,85	Oslo	97,40
Antwerpen	52,20*)	Helsingfors	9,45
Zürich	72,20	Prag	11,13
Rom	20,80	Wien	52,90

*) Ny Møntenhed - 100 Belgas = 500 Frcs.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

KØBENHAVN

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
AALBORG

Telefon 2075 & 2200
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:
»UTZON«

ALFRED CHRISTENSEN

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221-1735-5390

Dampskibsreder
Dampskibs- og Havariagent
Befragtningsforretning

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Rederi
HOLM & WONSILD
Telgram-Adr.: "Holmøld"
Amaliegade 36

ESBJERG

NAKSKOV

J. LAURITZEN'S
MÆGLERFORRETNING
Esbjerg

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

C. O. JESSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
NAKSKOV

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

HADERSLEV

NØRRESUNDBY

J. C. HANSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HADERSLEV

Agent for:
Det Forenede Dampskibsselskab, A-S. København
Lloyds Sub Agent
Telf. 19 (2 Linier) / Telegr.-Adr. "Maltsand"

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

HORSENS

ODENSE

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS

FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

CHR. CLEMMENSEN
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 14 & 33
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS

Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

C. HOPPE
EDSV. SKIBSMÆGLER
ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.ADR.: »HOPPE«

KORSØR

VEJLE

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

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

Telegram Adresse:
»JØRGENSEN«

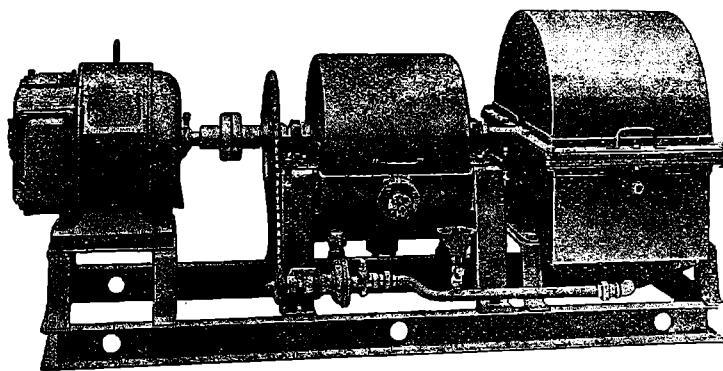
F. H. Lauenborg Christensen
(C. HOLMS EFTERF.)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

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:	SVERIGE:	NORGE:
Glent & Co., København.	Luth & Roséns Elektr. A/B, Stockholm.	A/S Mejeribureauet, Oslo.

s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.

m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Singapore 30.5.
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Sarpsborg 25.5. til Boston.
s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Manchester 28.5.
s.s. *Fredensborg*, Sonnichsen, ank. Bari 23.5.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kiel 14.5.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 21.5.
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, pass. Lizard 22.5.
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. *Frode*, Petersen, afg. Montreal 15.5. til Kbhvn.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 30.5. til Borgå.
s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Kbhvn. 27.5.
s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Leningrad 28.5.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, ank. Monaco 25.5.
s.s. *Hajnia*, Ravn, afg. Esbjerg 29.5. til Gdynia.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Havre 28.5. til Dunkirk.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, pass. Helsingør 24.5. til Garston.
s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, ank. Savannah 29.5.
s.s. *Hans Tavsén*, ank. Huelva 28.5.
s.s. *Harald*, Bastholm, afg. Rotterdam 20.5. til Catania.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 25.5.
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, afg. Helsingfors 30.5.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, pass. Skagen 24.5.
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Randers 29.5.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Liverpool 28.5.
s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Ivigtut 20.5. til Kbhvn.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, afg. Barcelona 30.5.
m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Bremerhaven 28.5.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Marseilles 28.5. til Dakar.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Rouen 28.5. til Tyne.
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Norfolk 27.5. 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, ank. London 27.5.
m.s. *Java*, Topp, ank. København 6.5.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Matanzas 26.5.
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Limassol 20.5.
s.s. *Josey*, Petersen, afg. Halifax 21.5. til Bermuda.
s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Sydnepe N. S. 26.5.
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Ushant 27.5. til Port Said.
m.s. *Jylland*, Ulv, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. Danzig 27.5.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. Port Talbot 18.5. til Canada.
s.s. *Kalø*, Andresen, ank. London 24.5.
s.s. *Katholm*, Petersen, ank. Kbhvn. 29.5.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Port Talbot 26.5. til Quebec f. O.
s.s. *Kina*, Bronér, afg. Brisbane 29.5.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Piteå 29.5.
s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Blyth 20.5. til Palermo.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Mortensen, ank. Rosario 8.5.
m.s. *København*, Christensen, pass. Cape Horn 11.4. til Falmouth.

L

s.s. *Lars Kruse*, ank. Civita Cicchia 30.5.
s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Savannah 19.5.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Danzig 27.5.
s.s. *Limfjorden*, Larsen i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lise*, Hansen, ank. Danzig 24.5.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. Newcastle on Tyne 27.5. til Halifax.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Workworth 27.5.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Bergen 29.5.
m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Penang 30.5.

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

Telegram-Adr.: »Tonnage» Ceder. Scott's og Watkins'

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGØ

Skibredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

STETTIN

KARL BRESEMANN

STEVEDOR
SKIBSMÆGLER OG BEFRAGTNINGSAGENT
BUNKERKUL-LEVERANDØR

STETTIN
Telegram Adr. "BREMAKA"

**BALTISCH-ENGLISCHES
SCHIFFSFRACHTEN-KONTOR**

H. A. EDMUND KOHLMOOß
SKIBSMÆGLER, BEFRAGNING OG ASSURANCE
STETTIN

Telegram Adresse: "Engko". Coder: Scotts 10. Ed., Mosse & Boe.

DANZIG

DANZIGER SCHIFFAHRTSKONTOR G. m. b. H.

(Danzig Maritime Agency Co., Ltd.)
Medlemmer af the Baltic and White Sea Conference

DANZIG
Skibsmæglere · Stevedore · Bunkerkul · Befragtning

Telegr.-Adr. Navigation
Coder: Watkins, Scotts, Boe

**BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.**

DANZIG (FILIAL I GDYNIA)
SKIBSMÆGLERE
Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerkul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

MANCHESTER

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

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

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

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

GLASGOW

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW
90, BROOMIELAW
SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING
TELEGR. ADR.: "HANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnehren«

SKIBSMÆGLERE
BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GRIMSBY

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

CARDIFF

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

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

NEWPORT
Eastern Dry Dock.

BARRY
Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH
Commercial Dry Dock.

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

LONDON

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.
Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.
GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE
Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

GHENT

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«

LISSABON

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUKELLES · 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.

INTERNATIONAL STEVEDORING

**ALFRED MUNTE
HAMBURG**

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

M

- s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo-Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Reval 29.5.
s.s. *Maine*, Andersen, Timecharter paa Nordamerika.
s.s. *Maja*, Hansen, Aarhus-Hamburg Ruten.
m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Aden 23.5.
s.s. *Manø*, Rathje, ank. Rouen. 25.5.
s.s. *Margit*, Jensen ank. Maksalahti 27.5.
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Kotka 29.5.
s.s. *Mary*, Lisberg, pass. Syra 29.5. p. R. t. Donau.
s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Buenos Aires 24.5. til Skandinavien.
m.s. *Mexico*, Eggers, pass. Pentland 17.5 p. R. t. Galveston.
s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Hullva 26.5.
s.s. *Minsk*, Egense, ank. Genua 29.5.
s.s. *Moen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stige og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

- s.s. *N. F. Højding*, afg. Antwerp 29.5.
s.s. *Natal*, Madsen, ank. Durban 27.5.
s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Rotterdam 25.5. til Buenos Aires.
s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Prince Edwards Island 26.5.

O

- s.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Stockton 28.5.
s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 22.5. til Buenos Aires.
s.s. *Orion*, Olsen, afg. Manzanillo 26.5. til New York.
s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. Oslo 21.5. til New York.

P

- s.s. *P. Madsen*, ank. Dakar 23.5.
s.s. *P. N. Damm*, afg. Dakar 23.5.
s.s. *Pacific*, Nielsen, pass. Ushant 27.5. p. R. t. Bermuda f. O.
m.s. *Panama*, Væring, ank. Hull 27.5.
m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Barahona 17.5. til UK/Kontinentet.
m.s. *Peru*, Borch, pass. Azorerne 22.5. p. R. t. Galveston.
s.s. *Phoenix*, i Rute fart Esbjerg-Hamburg.
s.s. *Polaris*, Holm, afg. Melilla 22.5. til Danzig.
s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Boness 28.5.

R

- s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Perim 27.5.
s.s. *Rhone*, Andersen, i Dok i Helsingør siden 11.5.
s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Romø*, Olesen, ank. Grangemouth 28.5.
s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Vlaardingen 30.5.
s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

- s.s. *Saga*, Tandrup, afg. Kbhvn. 30.5. til Stettin.
s.s. *Scandia*, Madsen, ank. Nyborg 27.5.
s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Aarhus 28.5.
s.s. *Seine*, le Barzie, afg. Dunkirk 28.5. til Bordeaux.
m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Nørresundby 31.5.
m.s. *Siam*, Hansen, ank. Antwerpen 30.5.
s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Middelfart 28.5.

- s.s. *Silkeborg*, Hansen, pass. Kbhvn. 26.5.
s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Skutskär 27.5.
s.s. *Skaane*, Kyhn, pass. Tallinn 28.5. p. R. t. Leningrad.
s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Cete 27.5.
s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbhvn. 27.5. til Antwerpen.
s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Hull 26.5.
s.s. *Steipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
s.s. *Stesvig*, Berendsen, ank. Sharpness 26.5.
s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Stettin 26.5.
s.s. *Stal*, Clausen, afg. Kbhvn. 19.5. til Portland (Maine).
s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Melhil 27.5.
s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Kbhvn. 28.5. til Port Talbot.
s.s. *Svanholm*, Petersen, ank. Kbhvn. 29.5.
s.s. *Svava*, Christensen, afg. San Pedro del Pinatar 23.5. til Island.
s.s. *Svend Pii*, pass. Gibraltar 26.5.
s.s. *Søborg*, Madsen, pass. København 29.5.
s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Algier 25.5.
s.s. *Sønderjylland*, Christensen, Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

- s.s. *T. M. Werner*, ank. Oran 27.5.
s.s. *Taarborg*, Rasmussen, ank. Danzig 22.5.
s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Liverpool 28.5. til Swansea.
m.s. *Tacoma*, Røder, ank. Yokohama 25.5.
s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Bremen 28.5.
s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Danzig 29.5.
s.s. *Tjaldur*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, i Dok i Fr.havnen siden 26.5.
m.s. *Tongking*, Kolls, ank. San Pedro 28.5.
s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. St. Nazaire 28.5.
s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
s.s. *Tula*, Andersen, afg. Valencia 30.5. til Denia.
s.s. *Tyr*, Falk, i Dok i Kbhvn. siden 28.5.

U

- s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Sfax 29.5.
s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 28.5. til Dunkirk.
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 30.5. til Kbhvn.
s.s. *Uranienborg*, Rise, ank. Rosario 12.5.

V

- s.s. *Vega*, Nielsen, afg. Huelva 18.5. til Kramfors.
s.s. *Vendia*, Lund, afg. Thisted 28.5. til Danzig.
s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Minatila 23.5.
s.s. *Vera*, Kolster, pass. Brunsbüttel 30.5.
s.s. *Veratyr*, Jacobsen, afg. Kbhvn. 29.5. til Kotka.
s.s. *Viborg*, Sørensen, ank. Danzig 10.5.
s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Odense 28.5. til Danzig.
s.s. *Vidar*, Poulsen, Esbjerg—Grimsby Ruten.
Bark *Viking*, Clausen, ank. Asia-Island 29.4.
s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Nielsen, afg. Svartvik 30.5. til Söråker.
m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Karslkrona 31.5.

W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, afg. Wiborg 28.5. til W. Hartlepool.

Y

- s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.—Horsens Ruten.
s.s. *Yokohama*, Anlensen, ank. Sikeå 26.5.
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Christensen, Aarhus—Hamburg Ruten.

Ø

- s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. New Orleans 23.5.
s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Leningrad 21.5.

DANSK SØFARTS TIDENDEUDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

i Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K

Telefon 2070-12610

samt paa alle Postkontorer

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende

FINLANDS STUVAREFÖRBUND

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångsund · Wiborg · Frederikahamn · Kotka · Lovisa · Borgå · Helsingfors · Sörnäe · Ekenäe · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Räfsö · Kristinestad · Kaskö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby & Yxpilä · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

SKIBSBYGGERE · MARINE, ELEKTRISKE
OG ALMINDELIGE INGENIÖRARBEJDER
KEDELSMEDIE · JERN- & MESSINGSTØBERIER

REPARATIONSVERFT

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

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

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 METHIL Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

AKTIESELSKABET

KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER

TELEFON 559

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

Direktor: J. BURGER

Telegram-Adr.:

ROTTERDAM

Telefoner Nr.:

8128-8148

Sleepmaas

Terwenakker, 14-15

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

Agent i Danmark: FERD. PHILIPSON & CO.,

Amaliegade 29 B

København

Telf. Central 1504

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER
LIMITERET.
STIFTET 1786

SØ- og TRANSPORTFORSIKRING

SLOTSHOLMSGADE 5

KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106

TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCE-FORENING

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-

FORSIKRINGER PAA VARE- & KASKO

FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3073

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET
NATIONAL

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

TEGNER
**SØ- & TRANSPORT
FORSIKRINGER**

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

FØRLANG TILBUD · AGENTURER OVERALT

BP **BRITISK PRODUKT** BP

Persisk Dieselolie
“BP” Benzin + Fuel Oil
Persisk Petroleum

*Bunkerstation Frihavnen
Kapacitet 450 Tons pr. Time.*

Amaliegade 22. København. Centr. 5455. Telegr. Adr. United oil.

BP **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI** BP

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN C.

SKIBSVÆRFT — MASKINFABRIK
REFSHALEBØEN 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

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 dokses 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-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

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

SKIBE

C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 5496 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIGHTS"

A/S DAMPSKIBSELSKABET

ORION

KAY DYHR

Nyhavn 43 - København K.

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

Skibsbundfarve, Læstefarver etc.
fra Th. Høeg

HAMBURG



Brug
Holzapfels
Patent Farver

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK %
TELEFON 5601 ST. ANNE PLADS 16 KØBENHAVN TELEGR. ADR. HOLZANDIA

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- 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
henvend 10.000.000 Kr. aarlig.

OVERSÆTTELSER TIL ENGELSK

HANDELSDOKUMENTER · KORRESPONDANCE
REKLAME- OG KATALOG-TEKST

W. E. CALVERT

BECHGAARDSGADE 14, TLF. RYVANG 2589 y.

K. DANSTRUP

AUT. FORHYRINGSAGENT

KONTOR:
NY TOLDBODGADE 3

TELEFON

CENTRAL 13545

PRIVAT:
TORDENSKJOLDSGADE 34

TELEFON

BYEN 6049

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LØSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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

Filialer i:

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

IVER C. WEILBACH & CO

PRAHL & 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

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 24

FREDAG 10. JUNI 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

GENSIDIGHEDS-PRINCIPPET I HANDELS- OMSÆTNINGEN

Vi har ved forskellige Lejligheder udtalt os for det betimelige i, at Danmark, naar Forholdene med Hensyn til Pris og Kvalitet af de Varer, Landet maa indføre, stiller sig lige, foretager sine Indkøb hos det Land, England, der er Hovedaftager af vore Landbrugsprodukter. At man indenfor vide Kredse af den danske Befolkning er klar over, at en saadan Fremgangsmaade er praktisk og formaalstjenlig og handler i Overensstemmelse hermed, er utvivlsomt, selv om man fra engelsk Side ikke fuldtud er opmærksom paa den gode Vilje, der i denne Henseende gør sig gældende her i Landet, men bebrejder os, at vi køber den største Del af vore Fornødenheder i Tyskland og andre Lande i Stedet for hos vor bedste Kunde. De britiske Kolonier har ligeledes overfor Moderlandet gjort gældende, at dette hellere maatte købe sine Landbrugsprodukter hos dem i Stedet for i Danmark, netop under Hensyn til det ovennævnte Forhold, og Bebrejdelseerne mod Danmark fremsættes paa en tilsyneladende paalidelig Baggrund, idet de er baserede paa den danske officielle Statistik. Man kan imidlertid ikke helt lide paa dette statistiske Materiale, idet vi langtfra indfører saa meget fra Tyskland, som Statistikken viser.

En Masse af disse saakaldte tyske Varer er i Virkeligheden engelske, franske, czechoslovakiske og andre europæiske og oversøiske Landes Frembringelser, som reeksporteres fra Tyskland. En ikke ringe Del af dem er netop engelske. Fra gammel Tid har mange engelske Brancher ladet hele deres kontinentale Forretning passe af de dygtige Hamborg-Købmænd. Kriegen afbrød naturligvis i nogen Grad dette Forhold; men Hamborg-Købmændene er vedblivende Mellemændene og Afsætningsagenterne for en stor Del af den engelske Industris Fastlandsforretning.

Det er umuligt for vort Statistiske Departement at fremtrylle fuldstændig korrekte Oplysninger. Men Reformer ligger derfor næppe helt udenfor Mulighedens Grænse. I mange Tilfælde vil Departementet sikkert ikke behøve et Oprindelsescertifikat for at konstatere en Vares Nationalitet.

KONVENTIONERNE RATIFICERES IKKE

I Nr. 12 af *Dansk Søfarts Tidende* af den 18. Marts omtalte vi et Forslag, som Regeringen i Sverige havde forelagt Rigsdagen der angaaende Ratifikation af to internationale Konventioner om Forhyringsaftaler for Sømænd samt om Hjemsendelse af Sømænd og to Ind-

stillinger angaaende Hjemsendelse af Befalingsmænd og Lærlinge og Inspektion af Aftaleforhold til Søs.

Regeringen mente ikke, at disse Forslag og Indstillinger burde tiltrædes af Sverige, da de omhandlede Forhold er ordnet paa tilfredsstillende Maade i Sverige, og da der ikke ved dem tilføres Sømændene yderligere Fordele, medens en Ratifikation vil medføre visse Ulemper, idet den vil kræve Ændringer i en Lovgivning, der er gennemført i Samarbejde med de øvrige nordiske Lande, og ydermere vil paaføre Staten unødvendige Udgifter.

Den svenske Rigsdag har nu sluttet sig til det af Regeringen hævdede Synspunkt og har besluttet, at de ovennævnte Konventions- og Rekommandationsforslag, der er vedtagne af den 9. internationale Arbejds-konference i Genève i Fjor, ikke vil være at ratificere.

8-TIMERS DAGENS VELSIGNALER

Efter hvad der meddeles Dagbladet »København« fra Paris vil Frankrigs største Sejlskibsrederi nu ophøre med sin Virksomhed. Selskabet ejede 30 af Nutidens smukkeste Barkskibe. De blev for nogle Dage siden solgt efter at have været lagt op det sidste Aars Tid. Aktionærerne slipper nogenlunde hel-skindet fra Likvidationen; dog er 8 Millioner af Selskabets 26.5 Millioner Francs store Aktiekapital gaet tabt.

Man skulde tro, at Frankrig med sin lave Valuta og Francens forholdsvis store, interne Købekraft var et af de faa Lande, der kunde holde Sejlskibsfarten gaaende. Det kunde Frankrig ogsaa, var det ikke for den urimelige 8-Timers Arbejdsdag, som Herriots Regering fik indført i Skibsfarten. Den gør Sejlskibe med store Sejlskibe til en tabbringende Forretning — som den vilde gøre det i et hvilket som helst andet Land.

EN DANSK FLAADE AF TANKSKIBE

Andetsteds i Bladet bringer vi en Oversigt over Tankskibe, der for dansk saavel som for udenlandsk Regning er under Bygning paa danske Værfter i Øjeblikket.

Medens forskellige andre Lande forlængst har anskaffet sig en betydelig Flaade af Tankskibe, har vi i Danmark hidtil kun haft en enkelt Tankbaad, og det er derfor glædeligt, at forskellige af vore Rederier nu har besluttet sig til at anskaffe Skibe af denne Type, for hvilke der i de senere Aar har været god og stadig voksende Anvendelse, saaledes at de har været meget fordelagtige i Drift.

I 1926 udgjorde Verdensforbruget af Benzin 50 Millioner Tons, og af denne Mængde aftog Danmark 100,000 Tons.

Den stærke Stigning i Anvendelsen af Motorskibe, der har fundet Sted siden det første Motorskib søsattes i Danmark i 1912, og som efter alt at dømme vil fortsættes og den voldsomt stigende Anvendelse af Automobiles og andre Motorkøretøjer, med Hensyn til hvilke man sikkert langtfra er naaet til Topunktet i Antal, viser tydeligt, at der ikke er nogen Fare for, at der skal blive mindre for Tankskibene at sejle med, og da der stadig findes nye Oliefelter med rige Kilder, synes der heller ikke at være Fare for, at Forraadene skal blive udtømte i en overskuelig Fremtid.

TRUENDE STREJKE I FINLAND

Det finske Transportarbejder-Forbund har under 3. ds. tilstillet sine Medlemmer en Beretning, hvori udtales, at Forbundet har krævet kollektive Aftaler med over hundrede Arbejdsgivere, og at Svar paa dette Krav skulde være afgivet senest den 1. Juni. Der var imidlertid kun modtaget et Svar, og dette var et Afslag. Der er saaledes ingen Tvivl om den Holdning, Arbejdsgiverne indtager overfor Forbundets Krav.

Henvendelsen slutter med en Henstilling til Arbejderne om at følge de Ordre, som Forbundet giver og være rede til at strejke. Der er imidlertid endnu ikke fastsat nogen Dato for Strejkens Ikrafttræden.

EN VANSKELIG LAST

Den hollandske Damper »Atlantis« ankom for nogle Maaneder siden til Indien med Ladning, og ved Afrejsen derfra et Par Maaneder efter havde den en Ladning inde, der, efter hvad »Svensk Flag« meddeler, hovedsagelig bestod af vilde Dyr til et engelsk Menageri. Damperen havde fra Europa medbragt Bure til Dyrene, og en Repræsentant for Menageriet og tre Indfødte tilsaa Indladningen. Alt syntes at være i den bedste Orden, og de fire Sagkyndige erklærede, at Dyrene var forsvarligt indelukkede, og at der ikke vilde blive Vanskeligheder med dem under Transporten.

Den første Uge gik alt ogsaa godt, men paa Rejsens 10. Dag, da anden Styrmand, en Maskinmester og to Sømænd befandt sig i Maskinrummet, hørte de pludselig et Skrig. Styrmanden vendte sig om og saa til sin Forskrækkelse en mægtig Orangutang, der med en Jernstang i Haanden var i Færd med at kaste sig over Sømændene. Hverken Styrmanden eller nogen af de andre var bevæbnede, og da der ikke var et Øjeblik at spilde, sprang de om bag et stort Hjul. Aben for efter dem, men omsider lykkedes det de fire Mænd at naa hen til Trappen og ad denne at naa op paa Dækket. Besætningen blev nu alarmeret, og da Aben snart efter kom op, gav Kaptajnen Ordre til, at den skulde uskadeliggøres, uden at den blev dræbt, da det var ham meget om at gøre at føre dette Pragteksemplar af en Orangutang uskadt til Europa. Aben lod sig imidlertid ikke lokke til at gaa ind i Buret igen, og med et Slag med Jernstangen knuste den Skulderen paa en af Sømændene. Mandskabet gav derefter Ild, og et af Projektilerne gik gennem Abens Hoved og dræbte den.

Neppe var imidlertid denne Modstander gjort uskadelig, før en Matros kom løbende forude fra og meddelte, at to Kæmpeslanger var sluppet løs. Der var ingen Slangetæmmere om Bord eller nogen, der var i Stand til at faa Slangerne til at vende tilbage til deres Bur, og da man kort efter fandt Slangerne, blev der affyret 20—30 Skud mod dem. Skønt nogle af Skudene maa have truffet dem, syntes de dog ikke at gøre noget Indtryk paa dem, hvorfor tyve Matroses med Kaptajnen i Spidsen, alle bevæbnede med lange Jernstænger, anfaldt Slangerne, som det til Slutning lykkedes at faa kastet over Bord.

75 AAR

Redningsvæsenets tidligere Leder, Kaptajn P. K. Nielsen, Skagen, fyldte i Mandags 75 Aar. Den gamle Kaptajn er Sømanden af den rigtige Type, kendt som faa indenfor danske og udenlandske Sømænds Rækker. Som Fiskersøn tumlede han fra de tidligste Aar paa Søen, kom senere som Matros og Styrmand i de lange oversøiske Farter og førte endelig en Del Aar sit eget Sejlskib.

I 1909 blev P. K. Nielsen ansat som Redningsbestyrer, men allerede da havde han i mange Aar ydet et stort Arbejde i Redningsvæsenets Tjeneste. I over 22 Aar havde han været Opsynsmand ved Stationen Skagen, og i en Arrække tillige ved Gl. Skagens Station med tilhørende Bistationer.

Senere blev Redningsvæsenet underlagt hans Ledelse, og Hovedledelsen, der hidtil havde haft Sæde i Lemvig, flyttede til Skagen.

Efter sit fyldte 70. Aar tog Kaptajn Nielsen i 1922 sin Afsked, efter en Virksomhed i Redningsvæsenet, der har været i højeste Grad fortjenstfuld og bragt ham megen Anerkendelse. Ved sin Afgang modtog han Kommandørkorset, og fra Personalet modtog han en Hædersgave, for hvilken der stiftedes et Legat for vel-tjente Redningsmænd og som bærer hans Navn.

Fødselsdagen fejredes under enestaaende Opmærksomhed fra nær og fjern og Kaptajn Nielsen hyldedes med utallige Gaver, Blomster og Telegrammer. Blandt de der personligt ønskede ham til Lykke var Kongen og Dronningen, som kom spadserende fra Klitgaarden.

HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM I APRIL 1927

Statistikken over Havnetrafikken i April Maaned udviser en betydelig Tilbagegang, saavel hvad angaar Antallet af ind- og udgaaede Skibe som for Varetrafikens Vedkommende.

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

	April 1927	April 1926	Marts 1927
Ialt ankommet	812	688	880
Ialt udgaaet	825	739	907
Ankommet med Stykgods ...	480	496	516
Udgaaet med Stykgods	524	514	552
Udgaaet med Kul	273	203	298

Fra Nordeuropa ankom 410,000 Tons Erts og fra andre Lande 460,000 Tons.

Tilførselen af Korn er i stadig Stigning. Dette gælder navnlig Tilførselen af Korn i Sække, der androg 665,000 Sække. Paa Grund af Havnens udmærkede tekniske Indretning kunde Losningen heraf foregaa i europæisk Rekordtid. Af Korn i Bulkladninger tilførtes fra Nordamerika 75,000 Tons, fra Sydamerika 235,000 Tons, fra Donau 13,000 Tons, fra Rusland 22,000 Tons og fra andre Lande 12,000 Tons.

Med Tankskibe ankom 40,000 Tons Mineralolie.

Tilførselen af Bomuld androg 19,483 bales, hvoraf 13,153 bales fra Nordamerika, 3,174 fra Indien og 1,732 fra Ægypten; Forraadet var ved Maanedens Slutning 19,874 bales.

SKIBSTRAFIKKEN PAA GDYNIA I APRIL 1927

I følge en fra det polske Generalkommissariat i Danzig modtagen Statistik over Skibsfarten paa Gdynias Havn, indgik der i April Maaned d. A. 33 Skibe med 28,214 N.R.T. mod 34 Skibe med 24,864 N.R.T. i Marts Maaned. Af de indgaaede Skibe førte kun 1 Skib dansk Flag.

Samtlige Skibe indgik i Ballast, og samtlige Skibe, med Undtagelse af 1 Damper, der afgik med 187 Passagerer, udførte Kul.

MINDE OM GAMLE DAGE

Vi omtalte for nogen Tid siden, at en Del Sejlskibe havde faaet Kornfragter fra Australien, og det viser sig, at den Befragting, der i Foraaret fandt Sted fra Australien minder om de gode gamle Dage, da Sejlskibene beherskede Havene. Ikke mindre end tretten store Sejlskibe startede omtrent samtidig fra forskellige australske Havne, de fleste dog fra Melbourne eller Adelaide til Queenstown eller Falmouth for Ordre. Det var ganske vist ikke nogen regulær Kapsejlads, men to eller flere Sejlskibe er vel neppe nogensinde afgaaet fra samme Havn eller fra to Nabhavne og til samme Bestemmelsessted, uden at de har kappedes om at komme først.

Det er derfor ganske naturligt, at der, da mere end et Dusin store Sejlskibe samtidig afsejlede fra Australien til Kanalen, iværksattes en Kapsejlads mellem Skibene. Af de deltagende Skibe var 9 finske, 3 tyske og 1 svensk. Det Skib, som først naaede i Havn var den finske 4-mastede Bark »Herzoginn Cecilie« paa 3100 Bruttotons, der ankom til Queenstown den 9. Maj efter en Rejse paa kun 88 Dage. Den finske Bark »Hougomont« er nu ankommen til Falmouth efter 124 Dages Rejse. Føreren, Kaptajn Hågerstrand, har i Falmouth udtalt, at Rejsen har forment sig som en

spændende Kapsejlads med Søsterskibet, »Archibald Russell«, der nu ogsaa er finsk og ligesom »Hougomont« bygget i Greenock. Da vi fik hinanden i Sigte 8 Dage efter Afrejsen, udtalte Kaptajn Hågerstrand, besluttede vi begge at gøre, hvad vi kunde for at vinde. Min Besætning arbejdede sig op til en brændende Enthusiasme og udnyttede med en utrolig Villighed enhver Mulighed for at sætte Farten op. Den gjorde bl. a. sit bedste for at skrabbe Skibets Bund ren ved at trække en Staalrosse under Bunden fra for til agter, og der gjordes ogsaa Forsøg med at flytte om paa Lasten for at prøve Virkningen paa Skibet af forskellig Stuvning.

Hver Stump Sejl, der kunde bæres, var sat. I Nærheden af Falklandsøerne traf man paa Isbjerge, hvilket voldte en Del Forsinkelse. Under Linjen faldt det ind med Vindstille, og her fik man atter »Archibald Russell« i Sigte og fulgtes med den i 8 Dage. Begge Skibes Besætning gik i den største Spænding, og ved Ankomsten til Kanalen var Skibene kun nogle Timers Sejlads fra hinanden, og tre af de i Kapsejladsen deltagende Skibe kom samtidig i Sigte fra Cornwalls Kyst. »Archibald Russel« kom ind som Nr. 3 og »Canope« som Nr. 4.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 7. Juni 1927.

Lige opad og lige efter de store Højtider reagerer Fragtmarkedet paa forskellig Vis; de ikke helt preserende Forretninger udsættes, og de prompte Baade, som helst skal placeres, maa gerne tage en mindre god Fragt. De Rater, som betales i saadanne Tilfælde, kan derfor ikke regnes som Markedsværdien for den enkelte Rejse, og som Regel retter Markedet sig igen lige efter Helligdagene. Fredag den 3. rapporteres sluttet Montreal-A/R. 11 c. Det var en spot prompt, maaske annulleret Baad, som maatte bide i det sure Æble, men Befragterne maa ikke regne med at faa mere Tonnage til den Rate. Naar undtages Østen og tildels La Plata er de fleste Markeder dog lige i Øjeblikket »in favour of charterers«. Den engelsk-russiske Konflikt er endnu paa et Udviklingens Stadium, og de neutrale Baade faar maaske en extra Chance at udnytte i enkelte Farvande, hvis engelsk Tonnage ikke maa besejle Rusland og omvendt.

TRÆLASTMARKEDET

De sidste Afslutninger fra Østersøen er en Del bedre, og den almindelige Mening er stadig den, at det snart bliver endnu bedre. Som oftest beror det udelukkende paa Rederne selv, og en eneste daarligt overvejete Befragting kan ødelægge meget.

700 Std. Bureå/London har betalt 47/-, 600 Std. 2 Haparanda/Ghent 45/-, 620 Std. Trångsund/Kings Lynn 46/6d., 550 Std. Danzig/Barrow 54/-, 300 Std. Pernau/Cork 64/-, 850 Fv. Syd-Finland/Gr'mouth 41/3d., 700 Fv. Yxpila/Garston 57/6d., 600 Fv. Yxpila/Boness 44/-, 1275 Fv. Umeå/W. Hartlepool: 46/6d. Hull: 47/6d., Sunderland 48/-, 800 Fv. Skellefteå/Luleå-R'dam 27 Hfl.

HVIDEHAVET

er ret uforandret med følgende Slutninger: 1050 Std. Cardiff 63/6d., 750 Std. U.K. Cont. 62/6d., 1400 Std. Barry Dock 62/-, og fra Canada er gjort en Del Forretninger til befæstede Rater.

KUL, KOKS etc.

Kulraterne til danske Havne har igen været svagere. De nominelle Noteringer for 25/3000 Tonnere er 5/- 5/1½d. 5/3; selv 5/6d. er nu ikke at faa. I hele Aar har Rederne maattet finde sig i meningsløst lave

Rater, og det er ligesom blevet en Vane hos Befragterne at kalkulere med 5/- 5/3. En Forandring til det bedre er det ikke urimeligt at vente. Til andre Destinationer ligger Markedet uforandret, og ogsaa her er der Udsigt til livligere Marked og bedre Rater. Det samme gælder for alle udgaende Laster til:

MIDDELHAVET etc.

endskønt Østkyst/Genoa/range Dagsnoteringen er saa lav som 9/- for store Dampere, og Wales/Genoa 9/6. Til spanske Havne betales omkring 15/-, 1/1500 Tonnere, Algiers 10/-, Bona 11/-, Alexandria 12/6d., Pt. Said 12/6d., Øerne 9/9d. 10/3, Colombo 16/-, Bombay 15/6d. Hjem fra Middelhavet, Fosfat, Erts etc. saa godt som uforandret. Sortehavet & Donau har taget en Del Baade bl. a.:

4200 T. Donau/ 3 Danske 20/3d., 3400 T. Donau/ 3 Danske 20/7½d., 3200 T. Donau/ 3 Danske 21/-, 6000 T. Constanza/A.H.range, 12/- 12/6d., 1—2 Lossehavne 5700 T. Poti/Kontinentet, 13/6d.

NORD AMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Disse Markeder har haft en rigelig Tilgang af ballastgaende Tonnage, og en Del Certepartier er annulleret, hvorved Befragterne har haft Lejlighed til at trykke Markedet. Montreal/A.-R. er sluttet til 11 c., men de næste Slutninger bliver sikkert betydelig bedre. New York/Sortehavet er gjort til 10 cents, og Gulfen/Murmansk 10½ c., Oliekager, Gulfen/Danmark kan fortsat sluttet til \$7.

Gulfen/U.K. 130/-, Holland 125/- timber; Gulfen/Harburg \$4.25, Bordeaux \$5, Svovl; Gulfen/Antwerp-Rotterdam, 18½ c. heavy grain, Hampton Roads-Rio er dalet fra \$3.60 til \$3.35, Hampton Roads/Quebec-Montreal betaler \$1 à 1.10. Nord-Pacific noterer uforandret 35/- Sept.—Novbr.

SYD-AMERIKA

Udgaende Kullaster fra U.K. og Rotterdam er stadig 13/- 12/6d. og medmindre Expeditionerne paa Laste/Lossepladserne er ualmindelig gode, kan det betale sig lige saa godt at gaa ud i Ballast. Lige før Pinsen holdt Kornbefragterne igen, og vilde kun slutte mod en Reduktion i Fragten af ca. 6d. For prompte Positioner gaves dog ingen Reduktioner, medens Juli Annullering blev gjort ca. 6d. lavere. Dette specielle

BERTHLASTNING I SPANIEN

Et norsk Skib, som lastede Frugt fra Spanien under en Berthkontrakt til et Firma i Valencia, fik bl. a. leveret et Parti Frugt, som ved Fremkomsten viste sig at være fordærvet, saa at det maatte tilintetgøres. Der meldte sig ingen Modtager. Rederiets samlede Tab beløber sig til ca. £200.—.

Befragterne var ifølge Kontrakten uden Ansvar for den paaløbne Fragt, saa Rederiet havde kun Konnossementsindehaverne at holde sig til, og hvem dette var, var ikke saa let at faa bragt paa det rene, da ingen Modtager havde meldt sig paa Lossepladsen.

Nord. Skibsrederforening har undersøgt Sagen og bragt paa det rene, at den Afskiber, hvis Navn fandtes i Konnossementerne, ikke havde haft noget at gøre med denne Skibning. Kasserne var afskibet i hans Navn, men uden hans Vidende eller Samtykke. Kasserne har aldrig tilhørt ham.

Det Ekspeditionskontor paa Kajen, som havde ekspederet Kasserne, tilhører en Mand ved Navn Pareja, og han har indrømmet, at det er ham, som har sendt Kasserne i N. N.s Navn for at benytte hans »patente como exportador«; han har imidlertid handlet i god Tro, forsaavidt som han har troet, at alt forøvrigt var i Orden med Lasten. Han skal selv have lidt et Tab paa Affæren.

De virkelige Afskibere af Lasten er Arturo Acevedo og Ramon Reverter. Da disse hverken havde Forbindelser eller Kredit, har de maattet alliere sig med et andet Firma

ved Navn Brosela & Plá for at faa Konnossementerne omsat. Dette Firma har saa omsat Konnossementerne i en Bank, som har udbetalt det sædvanlige Forskud til Afskiberne. Acevedo og Reverter har sandsynligvis faaet Tag i Lasten, uden at betale noget for den, og har faaet udbetalt dette Forskud eller en Del af det.

Kasserne er sendt til et eller andet Frugtfirma i London for at sælges paa offentlig Auktion, men dette Firma har først villet forvisse sig om Frugtens Beskaffenhed, har faaet Lejlighed til at se Kasserne paa Kajen i London, og saa returneret samtlige Papirer uden at ville have noget med Lasten at gøre.

Det sandsynlige er, at Konnossementerne aldrig har været tiltransporteret noget Firma i London, og at det derfor er haabløst at forsøge paa at gøre noget engelsk Firma ansvarligt for Fragten i Henhold til den engelske Konnossementslov. N. N., hvis Navn har været benyttet, er naturligvis heller ikke ansvarlig, og man er altsaa henvist til at holde sig til Acevedo, Reverter og Brosela & Plá. Disses økonomiske Stilling er imidlertid ikke saadan, at det vil føre til noget at forsøge at holde dem ansvarlig.

Dette viser, hvilken Risiko der er forbundet med at indlade sig paa den Slags Befragtninger uden at sikre sig at man har et kendt Firma, som vedbliver at være ansvarligt for Fragten, hvis det viser sig, at Lasten ikke udgør tilstrækkelig Sikkerhed.

POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzigs Havn er der — ifølge modtaget Oplysning gennem Havneudvalget i Danzig — i Løbet af April Maaned udført ialt 294.952 Tons Kul, deraf til Danmark 94.673 Tons, mod 291.763 Tons, deraf til Danmark 80.745 Tons, i Marts Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige	141.528 t.
Danmark	94.673 >
Frankrig	7.277 >
Lolland	17.839 >
Finland	15.254 >
Norge	12.318 >
Belgien	1.128 >
Estland	360 >
Afrika	4.575 >

294.952 t.

Kuludførselen fra Havnen har holdt sig paa Højde med Marts Maaned; det samme gælder om Udførselen til Sverige med 141.528 Tons mod 142.306 Tons i Marts. Danmarks Indførsel er som nævnt steget væsentligt, og blandt Importlandene nævnes denne Gang Afrika med 4.575 Tons.

LODSTAKSTER I AUSTRALIEN

Fra den 9. April d. A. er Lodstaksten fra Port Philip Head til Ankerplads eller Kaj i Hobson Bay eller Corio Bay eller omvendt for Skibe med mekanisk Drivkraft og med en Tonnage af indtil 5,000 Tons d.w., efter hvad den danske Konsul i Melbourne meddeler i en Indberetning til Udenrigsministeriet, fastsat til 1¹³/₁₆ Penny pr. N.R.T. samt for hver Ton derudover 1 Penny, i intet Tilfælde dog under £2.10.0.

Fragtmarkedet fortsat.)

Marked har imidlertid alle Chancer for at gaa frem i Stedet for tilbage, og kun særegne Omstændigheder kan sætte Raten ned i kortere Perioder. Nitrate Chile/Kontinentet, Juli Lastning, rapporteres til 30/-, og lignende for Lastning over Aaret og indtil Februar.

ØSTEN

Prompte Baade er sjældne, og følgelig udviser Østen for en Gangs Skyld et virkeligt fast Marked; endnu er ikke sluttet til væsentlige højere Rater end i forrige Uge, men der er mere Efterspørgsel. Saigon p.p./U.K.

HAVNEANLÆGET VED HANSTHOLM

Arbejdet paa Havneanlægget gaar langsomt, og det er maaske ogsaa bedst saaledes; thi »Tidernes skifter«, og hvad det søgaaende Havfiskeri angaar, er de Forventninger, der i sin Tid anførtes til Forsvar for det ret kostbare Havneanlæg ved Hanstholm, ikke gaaet i Opfyldelse. I de senere Aar har Forholdene nemlig udviklet sig saaledes, at de større nordjydske Kullere i Aarets største Halvdel driver Fiskeri paa Doggerbank og sælger Fangsten i England, navnlig i Grimsby, ikke blot fordi England ligger nærmere end Jylland, men særlig fordi der i England er betydeligt bedre Afsætningsmuligheder. — Som Handelshavn kan Hanstholm aldrig faa nævneværdig Betydning, fordi den ikke har tilstrækkeligt Opland, hvorom man let kan overtale sig ved at betragte et Landkort, og som Nødhavn for Søfarende vil Havnen ved Hanstholm næppe blive benyttet i væsentlig Grad. — Det er nu over en halv Snes Aar siden, Kommissionen afgav sin Betænkning og fremkom med Forslag om det store Havneanlæg ved Hanstholm; men Forholdene og Tiderne skifter, saa Lovgivningsmagten selvfølgelig kun lidt efter lidt afgiver Bevillinger til det kostbare Havneanlæg.

Selv om Pengespørgsmaalet ikke spillede saa stor en Rolle, som det faktisk gør for Tiden, turde Rimelighedshensyn vistnok tale stærkt for, at Lovgivningsmagten holder noget igen med at bevilge store Summer til Fortsættelse af Arbejdet paa Havneanlægget ved Hanstholm.

SØFARTSLOVGIVNINGEN

Folketinget vedtog i Fredags med 102 St. Lovforslaget om Støtte til Sejlskibserhvervet, hvorefter Forslaget sendtes til Landsinget.

Desuden sendte Folketinget uden Omtale Lovforslaget om Tilsyn med Skibe til 3. Behandling.

OPLÆGNINGERNE

Oplægningerne viste denne Uge en ret betydelig Nedgang, idet der ved Dansk Dampskibsrederis Opførelse den 7. ds. kun var 9 Dampere med en Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 6459 og 8640 Tons. De tilsvarende Tal for den foregaaende Uge var 14 Skibe og 13,042 og 18,032 Tons.

Cont. parcel, har betalt 30/- 1 Lossehavn for Ris-mel, 27/6 for Ris, Bombay/Karachi-E.C.U.K. Cont. 25/6 d.w. og 21/6d. scale, Mauritius/U.K. 26/3d., Sydney/N.S.W.-U.K. Cont. 42/6 & 40/- med Syd A. 41/3 & Vest Australien 40/- & 38/9d. Durban Colombo 14/- Kul & for Majs til U.K. indikeres ca. 25/- Aug./Sept.

TIME-CHARTER

4000 T. trip across \$2.25; 8400 T. 5/7 Mdr. Pacific Trade, \$1.20; 3400 T. 3/4 Mdr. W.I./Canadisk Fart, \$1.80.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG I APRIL 1927

Antallet af de til Danzig i April Maaned indgaaede Skibe var 626 med 344,922 N.R.T. mod 585 Skibe med 316,207 N.R.T. i Marts Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 626 med 337,595 N.R.T. mod 591 Skibe med 341,947 N.R.T. i Marts Maaned.

Af de i April Maaned indgaaede Skibe indgik 350 Skibe med 205,318 N.R.T. — altsaa c. 60 pCt. — i Ballast, medens 65 Skibe med 23,417 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med April Maaned 1926 skal anføres, at Antallet af de indgaaede Skibe androg 442 med 265,711 N.R.T. og af da udgaaede 444 Skibe med 263,542 N.R.T.

En Opgivelse over Varetrafikken er endnu ikke offentliggjort udenfor Kuludførselns Vedkommende, men det bemærkes dog allerede nu, at der i Maanedens Løb er sket ret store Korntilførsler til Danzig.

Den danske Tonnage staar som Nr. 3 med 96 Skibe og 55,872 N.R.T. efter Tyskland med 218 Skibe med 101,908 N.R.T. som Nr. 1 og Sverige med 170 Skibe med 84,627 N.R.T. som Nr. 2.

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Danzig	22	7.535
Danmark	96	55.872
Tyskland	218	101.908
England	27	36.047
Estland	5	1.716
Finland	7	3.719
Frankrig	5	3.920
Holland	4	2.161
Letland	16	17.273
Litauen	1	437
Norge	30	18.659
Østrig	1	24
Polen	21	9.041
Rusland	1	1.983
Sverige	170	84.627

Udvandrertrafikken er gaaet noget tilbage fra Marts Maaned, nemlig fra 6,455 Passagerer i Marts til 6,199 Passagerer i April. Den søværts Passagertrafik med Tyskland henholdsvis til Swinemünde og Pillau er blevet genaabnet i April Maaned, hvilket har bragt den indgaaende Passagertrafik op fra 335 i Marts til 846 i April.

TRAFIKKEN DANMARK - DANZIG

I følge et nyt i Danzig udkommende Blad »Danzig Hafen und Handel« viser Handelssamkvemmet mellem Danmark og Danzig i de seneste Aar følgende stærke Udvikling:

I 1921 blev Danzig Havn anløbet af 195 danske Skibe paa tilsammen 318,079 Netto Reg. Ton, i 1923 af 285 Skibe paa i alt 326,934 Ton, i 1924 var Tallene 415 Skibe og 300,534 Ton, med andre Ord en ret væsentlig Dalen, som imidlertid i 1925 afløstes af en Stigning til 458 Skibe og 309,150 Ton — og saa kom

i 1926, den store Chance for Danzig, Minestrejken i England. 942 danske Skibe trafikerede da Havnen, repræsenterende en Nettotonnage paa ikke mindre end 695,252 Ton, d. v. s. en Stigning paa 484 Skibe og 386,101 Ton eller mere end den samlede Tonnage var i de foregaaende Aar.

I Penge betød den danske Merimport i 1926 10 Millioner Gulden for Danzig, idet Udførslen til Danmark var 26½ Million Gulden i 1925, mod 36½ Million i Fjor.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Lappegrund-Fyrskib

er flyttet længere ud i Farvandet, og Skibsførerne er meget utilfredse med denne nye Ordning.

I »Dansk Fyrblad« paatales det urimelige i, at Fyrskibet er flyttet. Bladet skriver: Den Paasejling af Fyrskibet, som fandt Sted for kort Tid siden rører paany ved det gamle Spørgsmaal om, hvorledes det kan være, at netop Fyrskibe — og af danske netop Lappen — er saa stærkt udsat for at blive paasejlet. Den stærke Strøm bærer ikke alene Skylden, men ogsaa den Omstændighed, at Skibene kan passere paa begge Sider af Fyrskibet, er en medvirkende Aarsag til, at der kan fremkomme Situationer, der kan medføre Kollisioner. Der er Ønsker fremme om at faa Fyrskibet tilbage paa den gamle Plads eller helst helt ind til Grunden, saaledes at alle Skibe er henviste til kun at passere Fyrskibet paa Østsiden. Ved at lægge Fyrskibet herind vilde Skibene undgaa at blive ført mod Fyrskibet af den haarde sydlige Strøm.

I Forbindelse hermed kan vi oplyse, at mange Skibsførere, der til Stadighed befarer Sundet, klager over, at selve Fyret paa Fyrskibet er forandret, og at man meget ønsker Fyrbelysningen ført tilbage til, hvad den var før.

Ledende dansk Havarieekspert i Buenos Aires

Det danske Ingeniørfirma Chr. Riddel, Buenos Aires, der driver Forretning som Havarieekspert og repræsenterer La Asociacion de Aseguradores Argentinos, La Camera Sindical de Aseguradores Extranjeros, syv af de største Forsikringsselskaber i Buenos Aires, bl. a. La Italia, foruden at Firmaet iøvrigt har en Række private Kunder, synes, efter hvad vi erfarer, at være i Færd med at skabe sig en ledende Position indenfor sin Branche i Buenos Aires, og det er jo kun glædeligt, naar det lykkes danske Forretningsmænd ved Paalidelighed, Dygtighed og reel Betjening af deres Kunder at vinde frem i første Plan.

Forlisene i Østersøen

En i disse Dage udgivet Statistik over svenske Fartøjers Forlis i Løbet af sidste Aar har foranlediget en skarp

Udtalelse af Kommercekollegiet. Sammenlignet med 1925 er Søulykkernes Antal væsentligt øget. Det gælder især Fartøjer i Østersøfart. Ulykkerne er foraarsaget af uheldig Lastning. Aarsagen hertil tør være den, at der savnes nærmere Bestemmelser angaaende Fartøjers Lastning i Østersøfart. Dette har ogsaa vist sig skæbnesvangert for større Skibe, bestemt for Nordø- og Langfart, men som er benyttet paa Østersøen. Som Eksempel herpaa kan nævnes et Dampskib, som i Østersøen lastede saa meget, at Agterdækket i Havn kun laa nogle Tommer over Vandfladen. Da Fartøjet kom ud i Østersøen og der fik Storm, blev Følgen, da Agterskibet laa saa dybt, at Lugeskalkningen blev slaaet væk og Fartøjet gik til Bunds, hvorved 10 Mand omkom. Næsten aarligt forsvinder Fartøjer paa Østersøen med Mand og Mus. De fleste af disse Ulykker er foraarsaget af uheldig Lastning.

Paasejlet

Den tyske Dampner »Saturn« rapporterede Torsdag at have paasejlet en trælastet Skonnert fra Reval 1 Sømil Syd for Gedser Rev Fyrskib. Skonnerten driver paa Lasten og ligger farligt for Sejladsen.

Efter hvad der senere meddeltes fra Gedser er Skonnerten hjemmehørende i Reval og hedder »Catharina«. Sviters »Sigin« gik ud for at eftersøge Vraget og fandt dette Natten til Onsdag. Skib og Besætning er indbragt til Gedser, hvor Skonnerten vil blive underkastet en foreløbig Reparation, saa at den kan fortsætte Rejsen til Kiel.

Savnet Skib

Barken »Pamila«, der ejes af Rederiet Christensen & Barfod, Langesund, afsejlede fra Cardiff den 9. Februar til Lyderitz i Sydafrika. Skibet er bygget af Staal hos Blohm & Voss i Hamburg i 1888 er paa 1438 Brutto Register Tons og har en Besætning paa 18 Mand. Siden Afrejsen fra Cardiff har man intet hørt til Skibet, men der menes dog ikke endnu at være berettiget Grund til at nære Ængstelse for det.

Likvidation

Rederiet *Confidence* i Thurø er idisse Dage traadt i Likvidation og har til Likvidatorer valgt Skibsreder R. V. Rasmussen, Thurø, og Skibsfører, Kaptajn J. J. Mouritzen, Svendborg.

Confidence ejer et Skib, en 3-mastet Skonnert af samme Navn som Rederiet. Den er af Eg, bygget paa Thurø 1915 og laster ca. 350 Tons.

Solgt til Ophugning

Norges største Sejlskib, Firemasteren »Veierland» ex »Alonso» er i disse Dage solgt til Danmark til Ophugning. Sejlskibet »Veierland» blev indkøbt af N. T. Nielsen Alonso i 1911, og det hørte ogsaa dengang til blandt Norges allerstørste Sejlskibe. Skibet har i Aarenes Løb gjort god Tjeneste baade som Transportfartøj for Hvalfangerne og i Koffardifart, og de Summer, som Skibet har tjent, er ikke smaa.

En medvirkende Grund til, at Skibet nu sælges, er de store Skatter, som har været paalagt det. I den gode Tid blev Skibets Fortjeneste stærkt beskattet, en Beskatning som fortsattes efter, at Fortjenesten var ophørt, hvorfor Skibets Drift nu kun bragte Tab.

Motor-Tankskibe under Bygning i Danmark

Det er et betydeligt Antal Tank-Motorskibe, som er under Bygning ved de danske Skibsværfter.

»Helsingør Skibsværft» bygger et Tank-Motorskib paa 9000 Tons til Skibsreder Arthur H. Mathiesen i Oslo. Dette Skib, der er Værftets Byggenummer 180, skal forsynes med 2 Dieselmotorer af B. & W.s nyeste Type, og det bygges til Lloyds højeste Klasse efter »Foster King Systemet».

»Københavns Flydedok og Skibsværft», nr B. & W. søndre Værft, bygger 2 Tank-Motorskibe paa hver 12,250 Tons til Skibsreder A. P. Møller, København. Disse Skibe, der ogsaa bygges til Lloyds højeste Klasse bygges efter »Isherwood bracketless-System».

»Nakskov Skibsværft» bygger til norsk Rederi et Tank-Motorskib paa 12,300 Tons efter samme System og til Norsk Veritas Klasse.

»Odense Staatskibsværft» bygger 2 Tank-Motorskibe paa hver 8200 Tons til Skibsreder A. F. Klaveness i Oslo og til Lloyds Klasse efter »Foster King-System», samt 1 Tank-Motorskib efter samme System til Chr. Haaland i Hauge-sund paa 8000 Tons og endelig 1 Tankbaad paa 11,800 Tons til Skibsreder A. P. Møller efter »Isherwood bracketless-System». De 2 af Skibene bygges til norsk Veritas Klasse, medens det sidstnævnte bygges til Lloyds Klasse.

»Burmeister & Wains Skibsværft» bygger et Tank-Motorskib paa 13,000 Tons til Dampskibsselskabet »Myrens» Rederi, Holm & Wonsild, København, efter »Isherwood bracketless-System» og til Lloyds Klasse, samt en Baad af samme Størrelse til Dampskibsselskabet »Ocean» i Oslo og

efter samme System og Klasse. Endvidere har Værftet yderligere faaet Ordre paa endnu et Par Skibe af Tank-Motorskibstypen.

Det gælder for alle disse store Tank-Motorskibes Vedkommende, at de skal forsynes med Burmeister & Wains Dieselmotorer af nyeste Type.

Mistænkeligt Forlis

Den i Riga hjemmehørende Damp »Agnes» forliste den 2. Maj i Nærheden af Lyserort. Besætningen reddede sig i Skibets Baade. Den efter Opgivende meget værdifulde Ladning var forsikret hos forskellige Selskaber til et samlet Beløb af 1 Million Pund Sterling. Omstændighederne ved Forliset var mistænkelige, men den af Myndighederne indledede Undersøgelse blev dog indstillet. Imidlertid er der nu paa Foranledning af Forsikrings-selskaberne blevet indledet en ny Undersøgelse, ligesom den lettiske Landdag har beskæftiget sig med Sagen og indsamlet Materiale. Det er ogsaa bleven opklaret, at Damperen, der kun var paa 30 Registertons og tidligere under Navnet »Iwa Hermes» sejlede under svensk Flag, var meget medtaget og overhovedet kun maatte anvendes i Kystfart. Da den sank, var den paa Rejse fra Riga til London. Der er Ting, der tyder paa, at Damperen, da den gik under, kun havde meget ringe eller slet ingen Ladning om Bord, og det forekommer ogsaa mistænkeligt, at Kaptajnen ved Forliset var i Stand til at bjerpe Kompasset, Lamperne og andre Smaa-ting, medens Skibsjournalen efter hans Udsagn er gaaet ned med Skibet.

Stranding

En stor italiensk Damp »Conte Stefano Tisza» af Triest, er Torsdag strandet paa Elefantgrunden Øst for Romse. Skibet, der Torsdag Morgen havde forladt Korsør, hvor det havde opløstet en Del af sin Majs-ladning fra Braila i Sortehavet, skulde føre Restladningen til Odense og Kolding.

Svitzers Bjærgningsdamp »Ymer», der har Station i Korsør, samt »Ægir» fra Kalundborg og »Garm» fra Frederikshavn, er alle ankommen til Strandingsstedet, og har paa begyndt det omfattende Bjærgningsarbejde. Den strandede Damp maa være løbet paa Grund med stor Fart, idet Bunden under hele Forskibet er oprevet og Vandet er strømmet ind i det forreste Lastrum. Der er afgaaet Lægter fra Korsør, og fra København ventes yderligere to store Damp-lægtere under Bugsering af en af Entreprenens Bugserdamperne.

Damperen er Lørdag Eftermiddag bragt flot af Svitzers »Garm», »Ymer» og »Ægir», efter at ca. 600 Tons af Majs-ladningen var lægtret. Havaristen blev derefter af »Garm» ledsaget til Kalundborg Fjord, for at blive dykkerundersøgt og tænet.

Den afgik Mandag Aften under Ledsagelse af »Ægir» til Odense.

POSITIONSLISTE PR. 7. JUNI 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. A. P. Bernstorff, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. Aalborg, Egholm, ank. Aalborg 7.6.
s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. Aarhus, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. Aarø, Christensen, afg. Oran 4.6.
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Yokohama 6.6.
s.s. Aladdin, Nielsen, pass. Brunsbüttel 6.6. for London.
s.s. Alexandra, i Dok i Kbhvn. siden 27.5.
s.s. Algarve, afg. Antwerpen 26.5. til Tanger.
s.s. Amalienborg, Sørensen, afg. Las Palmas 18.5.
m.s. Annam, Wolff-Jørgensen, afg. Singapore 17.5. for Suez.
s.s. Anneberg, afg. Nørre Sundby 4.6. til Puerto Rico.
s.s. Argentina, Juul Larsen, afg. Rotterdam 2.6. til Buenos Aires.
m.s. Arizona, Sonne, afg. Rio 12.5. til Kbhvn.
s.s. Arkansas, Henriksen, afg. New Orleans 24.5. til Kbhvn.
m.s. Asia, Skjoldam, pass. Port Said 2.6. for Le Havre.
s.s. Askø, Hjorth, ank. Hernøsand 4.6.
m.s. Astoria, Beldring, ank. Victoria B. C. 20.5.
s.s. Astrid, Bjarke, afg. Lissabon 2.6. til Hull.
s.s. Atlantic, Petersen, afg. Port Said 26.5. til Bombay.
m.s. Australien, Christensen, ank. Hamburg 6.6.
s.s. Azel, Kanstrup, ank. London 7.6.

B

s.s. Beira, oplagt.
s.s. Bellona, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. Benedikt, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. Berghus, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
m.s. Bhanurangsi, Halling, pass. Gibraltar 1.6. for Port Said.

s.s. Birgit, Bang, ank. Svendborg 7.6.
s.s. Birte, Christensen, ank. Dunkirk 2.6.
s.s. Bjarke, Petersen, ank. Skellefteå 30.5.
s.s. Bogø, Rasmussen, pass. Kbhvn. 2.6. for London.
s.s. Bolivia, Prahl, afg. Durban 27.5.
s.s. Bornholm, Hansen, afg. Baltimore 31.5.
s.s. Bothal, Larsen, ank. London 31.5.
s.s. Botnia, Botfeldt, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. Bottenhavet, Vaaben Hansen, ank. Oporto 1.6.
s.s. Brasilien, Brocks, ank. Buenos Aires 31.5.
s.s. Brattingsborg, Thøgersen, pass. Gibraltar 4.6.
s.s. Bretagne, Hartmann, ank. Hull 1.6.
s.s. Bretland, Hansen, ank. Gdynia 31.5.
s.s. Broholm, Kolster, ank. Danzig 26.5.
s.s. Brynhild, Huus, afg. Tyne 19.5. til Ancona.
s.s. Børglum, Lund, afg. Nuevitas 24.5.

C

s.s. C. P. A. Koch, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. California, Wenck, ank. Buenos Aires 26.5.
s.s. Charkow, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
m.s. Chile, Mouritzen, afg. St. Thomas 24.5. til Hamburg.
s.s. Christiansborg, Lund, ank. Lysekil 3.6.
s.s. Cimbria, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. Clara, Nielsen, afg. Rufisque 3.6. til Bordeaux.
s.s. Copenhagen, Hansen, ank. Greenock 3.6.
s.s. Cyril, Schmidt, afg. Dunston 26.5. til Bari.

D

s.s. Dagmar (D. F. D. S.), Rosenhøj, afg. London 2.6. til Kiel.
s.s. Dan, Borch Clausen, afg. Vest Afrika 30.5. til Bordeaux.
s.s. Danefelt, Voss, pass. Kbhvn. 6.6. for Danzig.

Bekendtgørelse.

Ledende Skibshandlerhus

i San Francisco søger representant godt indført i rederkredse. Bill. mrk. »Californien« modtager Dansk Søfarts Tidende.

Eerste Nederlandsche Scheepsverband Maatschappij

Rotterdam

yder Laan mod Sikkerhed i første Klasses Skibe paa rimelige Betingelser og lempelige Afbetalingsvilkår.

Repræsenteres for Danmark af

A. N. Hansen & Co., Palaisgade 4.

Telf.: Central 1626 og 6692.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder ordinær Generalforsamling Lørdag den 9. Juli 1927, Kl. 3 Eftm. paa Christiansminde Badehotel, Svendborg.

Forslag, der ønskes behandlet paa Generalforsamlingen, maa være indgivet mindst 3 Uger forinden.

Marstal, den 7. Juni 1927.

Bestyrelsen

s.s. *Danevirke*, Stage, afg. Hull 4.6. til Kbhvn.
m.s. *Danmark*, Knudsen, ank. Port Empedocle 4.6.
s.s. *Dania*, Bencke, afg. Kbhvn. 1.6. til Wales.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Baltimore 4.6.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 31.5. til Memel.
s.s. *Dronning Maud*, Block, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Ankersø, oplagt.
s.s. *Egholm*, Tønnenes, afg. Køge 4.6. til Antwerpen.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Barry Dock 30.5. til Vest Afrika.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Køge 4.6.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Walkom 31.5.
s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Ghent 4.6.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, pass. Kielerkanal 4.6. for Trångsund.
s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Brunsbüttel 6.6.
s.s. *Estonia*, Poulsen, ank. Danzig 6.6.
s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Pedersen, i Rute fart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Penang 18.5. til Suez.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Wiborg 1.6.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Randers:

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

s.s. *Feddy*, Matthiessen, ank. Liverpool.
s.s. *Ficaria*, Hansen, afg. Leith 1.6. til Kbhvn.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Rute fart Kbhvn.-sønderj. Pladser.
m.s. *Fionia*, Heindorn, afg. Penang 2.6. til Colombo.
s.s. *Flora*, Rindberg, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, afg. Sarpsborg 25.5. til Boston.
s.s. *Flynderborg*, Grove, ank. Riga 5.6.
s.s. *Fredensborg*, Sonnichsen, ank. Ancona 31.5.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kiel 14.5.
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Kbhvn. 2.6. til New York.
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, pass. Lizard 22.5.
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. *Frode*, Petersen, afg. Montreal 15.5. til Kbhvn.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Borgå 2.6.
s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Kbhvn. 27.5.
s.s. *Grønland*, Kruse, ank. Leningrad 24.5.

H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 1.6.
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Dunkirk 31.5. til Kbhvn.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Garston 30.5.
s.s. *Hammershus*, Rosenberg, afg. Savannah 2.6.
s.s. *Hans Tausen*, afg. Huelva 3.6.
s.s. *Harald*, Bastholm, ank. Catania 2.6.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, afg. New York 2.6. til Kbhvn.
s.s. *Henning B.*, Jørgensen, ank. Rotterdam 6.6.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Penarth 31.5.
s.s. *Hindsholm*, Møller, ank. Aalborg 1.6.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, ank. Liverpool 28.5.
s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, Kbhvn.-Hull Ruten.
s.s. *Hugo*, Thorkelin, afg. Ivigtut 20.5. til Kbhvn.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Nakskov 4.6.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Oran 31.5. til Dakar.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, afg. Dunston 4.6. til Castel Sucrez.
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, afg. Norfolk Va. 27.5. til Kbhvn.

J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
m.s. *Java*, Aa. Hjernum, ank. Nørresundby 7.6.
s.s. *J. C. la Cour*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jan*, Nielsen, ank. Kbhvn. 7.6.
s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. Nuevitas 5.6.
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, ank. Barcelona 5.6.
s.s. *Josey* Petersen, ank. Barbados 2.6.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7. Juni 1927.

London	18,17	Madrid.....	65,35
New York.....	374,50	Amsterdam.....	150,15
Berlin.....	88,75	Stockholm.....	100,25
Paris.....	14,80	Oslo.....	97,15
Antwerpen.....	52,15*)	Helsingfors.....	9,44
Zürich.....	72,10	Prag.....	11,11
Rom.....	20,90	Wien.....	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.



s.s. *Jungshoved*, Horn, afg. Sydney N. S. 26.5.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Gibraltar 31.5. for Port Said.
 m.s. *Jylland*, Ulv, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, pass. Brunsbüttel 5.6.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Montreal 6.6.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. London 3.6 til Leningrad.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Aalborg 4.6. til Danzig.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Port Talbot 26.5. til Quebec f. O.
 s.s. *Kina*, Bronér, afg. Port Kembla 2.6.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Piteå 29.5.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Blyth 20.5. til Palermo.
 s.s. *Koldinghus*, Broholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Buenos Aires 2.6.
 Sejlskiib *København*, Christensen, rapp. 40,28 N. 33,46 V. 6.6 for Falmouth.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Bangkok 6.6.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Savannah 19.5.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, pass. Brunsbüttel 5.6.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Danzig 4.6. til Newcastle.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. New York 6.6.
 s.s. *London*, Caspersen, ank. Halmstad 2.6.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Borgå 27.5.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Fr.havn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Reval 2.6. til Dunkirk.
 s.s. *Maine*, Andersen, Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Hansen, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Singapore 6.6.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Blyth 5.6.
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Koivusaari 3.6.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Kemi 6.6.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Braila 3.6.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Santos 31.5. til Skandinavien.
 m.s. *Mexico*, Eggert, pass. Bermudas 2.6. for New Orleans.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Huelva 31.5. til Hook of Holland.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Livorno 1.6. til Neapel.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *Natal*, Madsen, afg. Durban 4.6.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Rotterdam 25.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Goldbaro 2.6.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Stockton 28.5.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, afg. Rotterdam 12.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. New York 1.6.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, pass. Azorerne 1.6. for Bermuda f. O.
 m.s. *Panama*, Væring, ank. Northshields 5.6.
 s.s. *Parana*, ank. Birkenhead 2.6.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Norfolk Va. 25.5. til U. K./Kontinentet.
 m.s. *Peru*, Borch, ank. Galveston 6.6.
 s.s. *Phønix*, Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Blyth 3.6.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Port Said 3.6.
 s.s. *Rhone*, Andersen, afg. Helsingør 7.6. til Odense.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Methil 4.6.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, ank. Seaham Harbour 3.6.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, ank. Kbhvn. 3.6.
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Rockall 1.6. for New York.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Danzig 1.6.
 s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Bordeaux 31.5.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Middlesbrough 5.6.
 m.s. *Siam*, Frandsen, pass. Vlissingen 6.6.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Fredericia 2.6. til Kbhvn.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Leningrad 29.5.
 s.s. *Simone*, Albertsen, afg. Stugsund 2.6.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Leningrad 4.6.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, afg. Cete 4.6.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, ank. Antwerpen 30.5.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Seaham Harbour 4.6.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, afg. Sharpness 4.6.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Brunsbüttel 6.6.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. Kbhvn. 19.5. til Portland (Main.).
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, pass. Kbhvn. 5.6.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, ank. Port Talbot 2.6.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 31.5. til Manchester.
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Ayr 1.6. til Island.
 s.s. *Søborg*, Madsen, ank. Ny Karleby 2.6.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, pass. Finisterre 5.6.
 s.s. *Sønderjylland*, Falk, Kbhvn.-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarborg*, Rasmussen, ank. Hull 4.6.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Swansea 31.5. til Kbhvn.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 31.5.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, ank. Harburg 1.6.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Danzig 1.6. til Riga.
 s.s. *Tjaldur*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, i Dok i Frederikshavn siden 26.5.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. San Francisco 31.5.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. St. Nazaire 28.5.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Ankersen, afg. Malaga 1.6. til Lissabon.
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. Kbhvn. 3.6. til Leningrad.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Sfax 29.5.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. Dunkirk 1.6. til Havre.
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 31.5.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Montevideo 3.6.

V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Esbjerg 7.6. til Danzig.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Rouen 2.6.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Kotka 1.6.
 s.s. *Viborg*, Hansen, pass. Cape Wrath 5.6.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Kbhvn. 5.6. til Danzig.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, afg. Asia Island 30.5. til Pachamac Island.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), Nielsen, afg. Söråter 2.6. til Kbhvn.
 m.s. *Virginia*, Andersen, ank. Kbhvn. 4.6.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. W. Hartlepool 3.6.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokhama*, Andersen, pass. Brunsbüttel 7.6. for Baltimore.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, afg. Progreso 4.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, pass. Skagen 6.6.

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 2070-12 610

samt paa alle Postkontorer

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

TV.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

J. ANDERSEN & CO**SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACOBNS

V. & E. MATHIESEN

BLIKKENSLAGER · SKIBSINVENTAR

Kabys & Baadinventar, Lanterner med
Certificat, Kompasshætter, Fortinning.ALT SKIBSARBEJDE UDFØRES
TOLDBODGADE 6, KØBENHAVN · TELEF. 9445**ESBJERG MASKINFABRIK**JERN- & METALSTØBERI
CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- & KEDELARBEJDE
HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
KOBBERARBEJDE UDFØRES

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418-6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

**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.

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

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carl bom, Grimsby · Carl bom, Hull · Carl bom, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterfl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonmehren«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED**CARDIFF**Mounstuart Dry Docks, Windsor Slipway.
Telegr. Adr.: Mounstuart, Cardiff.**NEWPORT**

Eastern Dry Dock.

BARRY

Commercial Dry Dock.

AVONMOUTH

Commercial Dry Dock.

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

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

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

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

ODENSE STAALSKIBS-VÆRFT

VED A. P. MØLLER

Telefon: 1859 **ODENSE** Statetelf.: 52

Telegram-Adr.: „Staalværft“



KONTOR I KØBENHAVN

KONGENS NYTORV 8



NYBYGNING AF STAALSKIBE
INDTIL 10.000 TONSD D.W.



SPECIALITET:

DIESELMOTORSKIBE

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K

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



BRUG DE VERDENSKENDTE

Tæres ikke



Tæres ikke

SUPER-NICKEL

KONDENSATORRØR

UNDGAA

OPHOLD OG FORSINKELSE

FORAARSAGET AF

TÆREDE KONDENSATORRØR

ALLEN EVERITT & SONS, LTD.,
BIRMINGHAM.

REPR. S. N. SIMONSEN & CO., KØBENHAVN

BUNKER ENTREPRENØRER

FOR UDENLANDSKE DEPOTER OG ENGLSKE KULAFSKIBNINGSHAVNE
BEFRAGNING • MÆGLERE FOR KØB OG SALG • ASSURANCE

KULEKSPORTØRER • DAMPSKIBSAGENTER

FLYDENDE BRÆNDELSE

LAMBERT BROTHERS
LIMITED

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

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

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

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

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

HULL, Prudential Buildings..... } »Lambrose»

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

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

PARIS: 29, AVENUE DE L'OPERA

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. ROBERT, AMALIEGADE 98, KØBENHAVN

STEGMANN

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

MORTEN JENSEN & KELLER

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

SKIBSPROVIANTERING

HORSENS

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

SØREN ANDERSEN

STEVEDORE

HORSENS

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE



Forvikings-Aktieselskabet

„SKANDINAVIA“

Stiftet 1899

Aktiekapital 20 Millioner Kroner.

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER

samt
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHERKONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

K. DANSTRUP

AUT. FORHYRINGSAGENT

KONTOR:
NY TOLDBODGADE 3
TELEFON
CENTRAL 13545PRIVAT:
TORDENSKJOLDSGADE 34
TELEFON
BYEN 6049

The ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Telegram-Adr.: "ASSOCIATION"

Hovedkontor: HELSINGFORS

Coder: SCOTT'S & WATKINS'

MEDLEMMER:

Koivisto (Björkö)	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	Telgr.-Adr.: "Mittler"
do.	Seppinen & Co. Stevedores.	"Mannola"
do.	Karelia Stevedoring Co. O.Y.	"Karelia"
Trångsund	A.B. The Federations Stevedore	"Sohn"
do.	W. A. Mäkelä Stevedore O.Y.	"Mittler"
Wiborg	V. Sandholm & Co., Ltd.	"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. Hängö Stevedoring O.Y.	"Edvbjörklund"
Åbo	O.Y. Newstevedoring, Ltd.	"Newstevedoring"
Nystad	Nystad Wood Export & Stevedoring Co.	"Export"
Raumo	Wass & Lundberg O.Y.	"Wass"
Räfsö & Mäntyluoto	O.Y. Wahlroos Brothers Ltd.	"Wahlroos"
Kristinestad	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Kaskö	Lindqvist & Co.	"Lindqvist"
Wasa	A.B. Stevedore O.Y.	"Stevedore"
do.	Merivälitys Osakeyhtiö.	"Merivälitys"
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Company	"Wilkman"
Jakobstad	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Association"
Gamlakarleby & Yxpilä	Stuvarebolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Möllersvik & Himango	Stuvarebolaget	"Prompt"
do. do.	The Association Stevedoring Co., Ltd.	"Stowing"
Brahestad	The Association Stevedores.	"Despatch"
do.	F. Thompson	"Thompson"
Uleåborg & Haukipudas	Stuvarebolaget	"Prompt"
Kemi	S. R. Bygglin	"Bygglin"
do.	Stuvarebolaget	"Prompt"
Torneå	Torneå Stevedoring Co.	"Stevedoring"

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 25

FREDAG 17. JUNI 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

NY TYPE AF MOTORSKIBE

Der er nu bleven offentliggjort Detailler med Hensyn til de nye Passager-Motorskibe, som Hamburg-Amerika Linjen bestilte for nogen Tid siden. Disse Skibe, som skal anvendes paa Selskabets transatlantiske Rute, kommer til at høre til Cleveland-Klassen og faar Navnene »Cincinnati« og »Milwaukee«. Skibenes Hoveddimensioner bliver: 540'×72'×36½', deres Dybtgaaende 28' og de vil være i Stand til at transportere 10,000 Tons dw. Dimensioner, Dødvægt og Bæreevne bliver lidt mindre end ved Skibene af den oprindelige »Cleveland«-Klasse, men da de nye Skibe er Motorskibe, bliver Lastrummet afgjort større. Ogsaa Maskinkraften og Hastigheden hos de nye Skibe bliver større end ved Cleveland-Typen, da de fire Motorer med en samlet Hestekraft af 12,200 B.H.K. vil give dem en Hastighed af 16½ Knob. Maskinerne er af en ny Type, de er dobbelt-virkende, er to-Takts Motorer og gør 230 Omdrejninger i Minuttet, medens Skruerne gør 110 Omdrejninger. Motorerne er af Man-Typen, men vil blive byggede af de paagældende Værfter, Blohm og Voss, Hamburg og Bremer Vulkan, Vegesack. Motorerne er 6-cylindrede med en Cylinder-Diameter paa 500 Millimeter og med et Stempel-slag paa 600 Millimeter. Fordelene ved det nye System er mange. Grundet paa det høje Antal Omdrejninger vil der ingen Vibrationer føles paa Skibet, navnlig da der er fire Motorer. Motorernes Højde er ogsaa ringe, saaledes at der kan lægges Dæk over Maskinrummet; Vægten pr. Hestekraft er afgjort mindre end ved nogen som helst anden Motor-Type, hvilket er fordelagtigt ikke alene med Hensyn til Skibets Dødvægt-Kapacitet, men ogsaa fordi Anlægget derigennem bliver relativt billigt. Vanskeligheden ved Systemet ligger i Tandhjuls-Udvekslingen, men tyske Ingeniører har under Ledelse af Blohm og Voss konstrueret fuldkomne Udvekslinger for Motorskibe, og der findes nu en Mængde Motor-Rutebaade paa op til 7,000 H.K. med Tandhjuls-Udveksling under tysk Flag, navnlig i Hamburg-Amerika Linjen og Hamburg Sydamerika Linjen, og det virker her fuldt tilfredsstillende.

En anden ny Type Maskine vil blive installeret i tre Motor-Fragtbaade, som Hamburg-Amerika Linjen har under Bygning ved »Deutsche Werft, nemlig meget kraftige dobbeltvirkende 2-Takts Motorer med luftfri Olietilførsel. Luftfri Brændselstilførsel har hidtil kun kunnet anvendes ved Dieselmotorer af ringe eller højst af Middelstørrelse, men Problemet fuldstændig Brændsels-Forbrænding er nu blevet løst af Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft i Berlin i Samarbejde med Ingeniør Hesselmann. Resultatet er naaet ved, at man har givet Forbrændingskamret en særlig Form, Stemplet er højere i Midten, saaledes at der, naar Stemplet er oppe er lidt Rum under Midten af Cylinderen. Pulverisatoren er anbragt i Midten af Dækslet og er forsynet med fem Huller, gennem hvilke Brændslet sprøjtes under en Vinkel af 17 Grader ind i Forbrændingskamret og symmetrisk rundt i det.

Fra teknisk Side i Tyskland hævdes, at de nye Motorer, der er tre-cylindrede og vil udvikle 5,100 H.K., betyder en afgjort Forbedring af Diesel-Motoren. De er ikke blot simplere, lettere og billigere, fordi den komplicerede Luftkompressor er udeladt, men de er ogsaa mere fordelagtige, hvad Brændselsforbruget angaar, da der ikke behøves Kraft til at drive Kompressoren, og da Forbrændingen i Cylinderen finder Sted under mere favorable Forhold. Ved Motorer af lille eller Middelstørrelse er Brændselsforbruget ved Motorer uden Kompressor omtrent 10 pCt. mindre, og det ventes, at Besparelsen vil være omtrent den samme ved de store Motorer. Det synes at være utvivlsomt, at Udviklingen af nye økonomiske, lette og billige Typer af Olie-Motorer i høj Grad vil bidrage til i al Almindelighed at forbedre Stillingen for Motoren i Konkurrencen med Dampmaskinen.

BEMANDINGSSKALAEN

Som bekendt blev der under Ministeriet Stauning nedsat en Kommission, der skulde undersøge Betydeligheden af Indførelsen af en Bemandingsskala i danske Skibe, ligesom man i de senere Aar har haft det i Norge. Erfaringerne derfra har imidlertid været afskrækkende, idet Bemandingsskalaen dér i høj Grad hæmmede de norske Skibes Konkurrenceevne overfor udenlandske Skibe, og danske Redere, Dampskibs- saa vel som Sejlskibsredere har da ogsaa, som vi tidligere har fremhævet her i Bladet, paa det bestemtteste modsat sig Indførelsen af en saadan Bemandingsskala i danske Skibe, idet man hævder, at de danske Skibe er fuldt forsvarligt bemandede, og at det selvfølgelig er i Redernes egen Interesse, at Forholdet er saaledes.

I Norge har man som sagt høstet sørgelige Erfaringer med Bemandingsskalaer, og da den norske Regering nylig af Søfartsdepartementet har ladet udarbejde et Udkast til Forandringer i Bestemmelserne om Bemandingsskalaen, har Norges Rederforbund i en Skrivelse til Departementet gjort Rede for Forbundets Syn paa Udkastets Bestemmelser. Rederne beklager, at Departementet i Henhold til Udkastet ikke finder, at Bemandingsskalaen bør ophæves.

Det norske Flag kæmper nu, hedder det i Skrivelsen, der gengives i N. H. & S. T., en tung økonomisk Kamp for at beholde sin Plads paa Søen, og vi gentager, at en af de bedste Maader, hvorpaa Regeringen uden Udgifter for sig og uden Skade for nogen kan støtte den, er ved at ophæve den, særlige Byrde, som Bemandingsskalaen i Dag udgør for norske Skibe.

Forbundet tillader sig derfor saa indstændigt som muligt at henstille til Regeringen, at dets Anmodning om hel Ophævelse af Bemandingsskalaen maa blive taget til Følge.

For det Tilfælde, at Hensyn, hvis Berettigelse Forbundet dog ikke kan godkende, skulde bevirke, at Departementet i Stedet for fuld Ophævelse finder kun at ville foretage Lempelser i Bemandingsskalaen, fremkommer Forbundet med en Del Bemærkninger til Departementets Forslag.

Udkastet til ny Bemandingsskala er efter Forbundets Mening utilfredsstillende, blandt andet og maa ske i Særdeleshed, fordi det ikke tilstrækkeligt imødekommer særligt de mindre Fartøjer med saadanne Lempelser, som Forbundet mener er absolut nødvendige for, at disse nogenlunde kan komme paa Konkurrencevilkkaar med andre Landes Skibe af samme Størrelse. Den Kendsgerning, at norske Redere i større Udstrækning maa skille sig af med de mindre Skibe, taler stærkt for sig selv. Det er af den største Vigtighed baade for vor Sømandsstand og for vore Værfter Landet rundt, at vi beholder ogsaa de mindre Skibe i vor Flaade.

I denne Forbindelse beklager Forbundet særlig, at Adgangen til Dispensation for Skibe under 700 Ton Brutto i Udkastet synes reduceret til kun at omfatte Antal Styrmand, og henstiller, at i ethvert Fald almindelig Dispensation indrømmes for Skibe under 2,000 Tons Brutto.

Det bemærkes, at der ikke foreslaas nogen Modifikation af Bestemmelserne vedrørende tre Styrmand, i hvilken Anledning Forbundet foreslaar, at Grænsen for tre Styrmand forandres fra 2500 til 3500 Br. Ton.

Forbundet foreslaar videre, at Grænsen for tre Maskinister forhøjes til 1500 ind. H.K., og at Fart i tropisk Farvand, som uden Hensyn til Maskinens Størrelse betinger tre Maskinister, fastsættes »til regelmæssig Fart i Troperne i 3 Maanedere eller derover«.

Hvad Fyrbødere, Kullempere og Donkeymænd angaar, finder Forbundet at burde foreslaa, at der istedetfor 3.5 Ton, i tropisk Farvand 3 Ton Kulforbrug pr. Døgn, sættes 4, respektive 3.5 Ton.

Med Hensyn til Skala for Kokkepersonalet mener Forbundet, at denne bør helt sløjfes eller i hvert Fald at Bestemmelserne vedrørende Sejlskibe i udenrigsk Fart udgaar.

Kvalifikationsbestemmelser

Forbundet paapeger til Slutning det urimelige i, at det foreliggende Udkast til Forslag paa flere Punkter betyder en væsentlig Skærpelse af de nugældende Bestemmelser. Der sigtes herved først og fremmest til den Paragraf, som indeholder noget helt nyt, nemlig Kvalifikationsbestemmelser for Jungmænd, Letmatroser og Matroser. Forbundet maa tage bestemt Afstand fra dette Forslag, som det mener, vil komme til at virke særdeles uheldigt for Søerhvervet. Det henviser i denne Forbindelse til, at Sølovskommissionen lod alle Kvalifikationsbestemmelser udgaa af sit første Udkast til ny Sømandslov, efter at have modtaget Forestilling herom og grundigt overvejet Sagen. Saavidt Rederforbundet bekendt er heller

ikke Kvalifikationsbestemmelser indført i noget andet Land, for saa vidt angaar den underordnede Besætning, og, vort Arbejde, — og vi forstaar ogsaa Departementets Arbejde — gaar ud paa, at der ikke skal paalægges den norske Handelsflaade Særbestemmelser eller Særbyrder.

Man siger jo, at den, der har Skoen paa, ved, hvor den trykker, og efter de norske Rederes Skrivelse at dømme er der da heller ingen Tvivl om, at de er ganske klare derover. Man maa derfor oprigtigt haabe, at den af den foregaaende danske Regering nedsatte Kommission, belært af de Vanskeligheder, Bemandingsskalaen volder de norske Redere, maa komme til det Resultat, at der for Danmarks Vedkommende ikke er nogen Anledning til at indføre en saadan Foranstaltning.

NORSKE KRAV

Ligesom alle andre Nationers Industri fremsætter Lden norske i Øjeblikket stærke Krav om saa vidt muligt at bruge norske Industriprodukter i Norge. Disse Krav støttes for Skibsbygningsindustriens Vedkommende af de norske Rederes Sammenslutning, der henstiller til sine Medlemmer om i saa stor Udstrækning som muligt at benytte norske Værfter, navnlig til Reparation. De norske er nu noget mere konkurrencedygtige efter den 15 pCt.s Lønreduktion, der fornylig fandt Sted.

Noget ganske nyt er sikkert den norske Rederisammenslutnings Henstilling til sine Medlemmer om at sætte alt muligt ind paa at overtale udenlandske Værfter til at anvende norske Ingeniører og Skibsbygningsarbejdere paa de Skibe, disse Værfter bygger for norsk Regning. Dette Forslag om en midlertidig Overførelse af norsk Arbejdskraft til udenlandske Værfter er ikke dikteret af Hensyn til en stigende Arbejdsløshed i Norge. Det bunder i Ønsket om at give disse Folk den nødvendige Erfaring og Uddannelse i moderne Skibsbygning.

Helt almindeligt er sikkert heller ikke Kravet fra Norges Industriraad om, at Materialet, der benyttes af udenlandske Værfter til Bygningen af norsk Tonnage, saa vidt muligt skal være norsk. De norske Industrimænd beder de norske Redere om at være dem behjælpelige med at gennemføre dette Krav. Om disse forskellige Krav kan gennemføres, er vist tvivlsomt. Norge stiller i Forvejen store Krav til de udenlandske Værfter — navnlig med Hensyn til Kredit —, og disse nye Krav eller Henstillinger er i nogen Grad egnet til at skabe Konfusion i de Virksomheder, hvor de tænkes gennemført.

TRAFIKKEN GENNEM KIELERKANALEN

Skibsfarten gennem Kielerkanalen i April viser en lille Forøgelse i Sammenligning med Marts, men sammenlignet med April 1926 var der en Forøgelse paa 592 Skibe, beløbende sig til 141,876 Tons. Tallene var som følger:

	Antal Fartøjer	Netto Reg. Tons
April 1927	3,745	1,076,984
Marts 1927	3,700	1,064,351
April 1926	3,153	935,108

Af de 3,745 Fartøjer i April var 1,572 registrerede søgaaende Dampere, ialt 929,367 Tons, af hvilke 1,409 (922,349 Tons) var Fragt- og Passagerdampere, 4 Fiskedampere (212 Tons) og 159 Bugserdampere (5,806 Tons).

Hertil kommer: 1,761 Sejlskibe paa 81,551 Tons og 265 Lægttere og Pramme paa 45,423 Tons.

SKIBSSALG

Af de i den sidste Tid stedfundne Salg anføres: A.s.s. "Virginia" af København, tilhørende D. F. D. S., er solgt til britiske Købere for en Pris af £ 12,500 kontant. Baaden er bygget 1899 i Newcastle, laster 5750 tons d.w. all told, er klassificeret i Lloyd's Register og har sidst gennemgaaet survey 1924. Overtagelse sker her i Byen i disse Dage.

D. F. D. S. har endvidere solgt en anden af sine ældre Baade, nemlig s.s. "Alexandra," 3360 tons d.w., bygget Skotland 1895, klassificeret i Bureau Veritas, og gennemgaaet survey i 1924. Prisen er £ 7000, og Overtagelse sker ligeledes her i Byen i disse Dage. De nye Ejere er bosat i Italien.

Endvidere rapporteres norsk Damper "Dagrun," 1680 tons d.w. all told, bygget 1905, solgt til finske Købere for 177,500 norske Kroner. Overtagelse har netop fundet Sted i Cardiff.

DAMPEREN »HUGO« SAVNET

Dampskibsselskabet »Myren«s Damper »Hugo« skulde allerede for over en Uge siden være ankommen til København fra Grønland, men indtil i Torsdags havde dens Udeblivelse ikke givet Anledning til særlig Frygt, da Skibe i denne Fart før har været lige saa forsinkede.

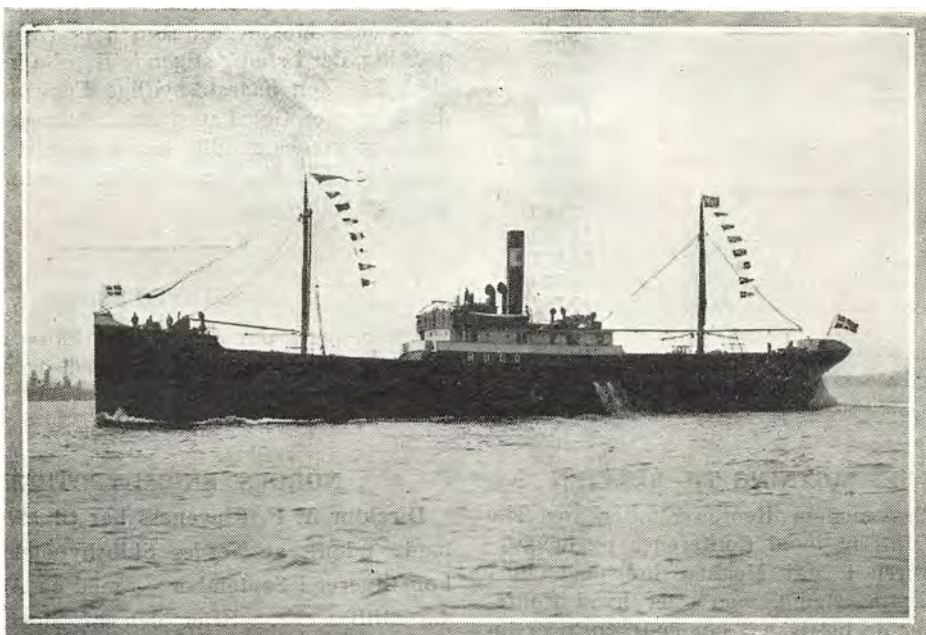
Et Telegram, der Torsdag Aften indløb til Grønlandske Styrelse, giver desværre Anledning til at tro, at der er tilstødt Skibet en Ulykke. Landsfogden i Sydgrønland telegraferede nemlig, at Føreren af S/S. »Gustav Holm« rapporterer passeret tom Redningsbaad, mærket »Hugo«, København, 59 Gr. 33 Min. n. Br., 47 Gr. 42 Min. v. L. den 5. ds. og »Islands Falk« meddeler: observeret et olietøjsklædt Lig 58 Gr. 40 Min. n. B., 45 Gr. 00 Min. v. L. den 4. ds., hverken Baad eller Lig kunde bjerges, grundet paa høj Sø.

»Hugo« afgik den 20. Maj fra Ivigtut med en Ladning Kryolith til Øresunds kemiske Fabriker, og kunde for Tidens Skyld godt tænkes at komme hertil i god Behold. »Hugo« er et godt Skib, der flere Gange

E. S. Thorkelin, Kaptajn, København; Martinus Munnice, 1. Styrmand, København; Valdemar Madsen, 2. Styrmand, København; Kay Stahl Larsen, 1. Mester, Søborg; Lauritz Espersen, 2. Mester, Aarhus; Lars Larsen, 3. Mester, Frederikshavn; Anders Høed, Hovmester, Svendborg; Eivind Jørgensen, Kok, København; Axel Jensen, Messedreng, Matros P. Jensen, Nordby, Fanø; Charles Kofoed, Matros, København; Poul Riise, Matros, København; Erik Hansen, Letmatros, Neksø; Viggo Jørgensen, Letmatros, Aldersro, Thurø, Svendborg; Erik Petersen, Ungmand, Dragør; Georg Buchwald, Dæksdreng, Gersløv Mark pr. Slagelse; Helmuth Nielsen, Donkeymand, København; Rudolf Horning, Fyrbøder, København; Frants Søderberg, Fyrbøder, København; Islods Strømberg, Dragør.

Passagerer

Kryolitselskabet meddeler, at der var fire Kryolitharbejdere med Damperen »Hugo« fra Ivigtut, nemlig: Axel Andersen, Ourup, Oluf Sørensen, Bullerup, Smed Bruno Rohde og Murer Viggo Larsen; de to sidstnævnte antagelig af København.



har gjort Rejsen til og fra Grønland, og Rederiet Holm & Wonsild meddeler, at Skibet forud for denne Rejse havde faaet installeret Traadløs, men siden den 20. Maj om Aftenen, da Skibet meldte sig klar af Isen, har man intet hørt til Skibets Radio. Det giver Anledning til Uro — selv om Antennen kan tænkes at være gaaet tabt i det haarde Vejr — og dette i Forbindelse med den observerede Redningsbaad, tyder paa, at Skibet er forlist i Farvandet ved Sydgrønland.

Selv om Skibet saaledes maa formodes at være gaaet tabt, kan Besætningen have reddet sig i Land over Isen, og det kan da vare længe, inden de kan komme i Forbindelse med Omverdenen. Det kan ogsaa tænkes, at de Skibbrudne er optaget af et andet Skib eller af en af de Kuttere, der er paa Fiskeri deroppe, og i saa Fald kan det ligeledes vare længe inden man hører fra dem.

Damperen er en Baad paa 1422 Brutto Tons, bygget ved Howaldtwerke i Kiel i 1907 og klassefornytt i 1925. Det er et godt og sødygtigt Skib, men Farvandet ved Sydgrønland kan være meget vanskeligt paa denne Aarstid. Skibets Fører, Kaptajn Thorkelin, er en dygtig og erfaren Sømand og ved sin Side har han haft Islods Strømberg, fra Dragør, der er nøje kendt med Issejladsen paa disse Egne.

Besætningen

Ved Afgangen fra København i April Maaned bestod Besætningen af følgende:

Eftersøgninger

Efter Samraad med Marineministeriet, Grønlandske Styrelse, Kryolithselskabet og Rederiet, er der straks foretaget alt for at faa en omhyggelig Eftersøgning i Gang saavel ved »Islands Falk« som ved udsendte Fartøjer fra Kolonierne og Ivigtut. Motorskibet »Disko« ventes om nogle Dage at ville passere Kap Farvel, og dette Skib har ligeledes faaet Anmodning om at have sin Opmærksomhed henvendt paa Forholdene. Styrelsens lille Skonnert »Sælen« befinder sig ligeledes i det paagældende Farvand.

— For Skibets Vedkommende synes der nu ikke nogen Tvivl om dets Skæbne, men derfor er der ingen rimelig Grund til at opgive Haabet om, at Besætningen kan være reddet, enten i Land eller af forbipasserende Skib.

Landfoged Honoré Petersen, Godthaab, telegraferede i Lørdags til Grønlands Styrelse, at alt disponibelt Materiale sydover ved Julianehaab, Ivigtut og Ravns Storø er mobiliseret, og at »Islands Falk«, Marinens Kulskib »Hermod«, samt Grønlandske Handels nye Motorskib »Disko« deltager i Eftersøgningen af »Hugo«. Alt er iværksat hurtigst og grundigst muligt.

Om »Hugo« og dens Besætning savner man stadig alle Efterretninger, men man bør dog ikke opgive Haabet helt endnu, da Besætningen godt kan have reddet sig ind til Land et eller andet Sted paa den øde Kyst.

SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG I MAJ

Antallet af de i Maj Maaned til Danzig indgaaede Skibe var 631 med 336,613 N.R.T. mod 626 Skibe med 344,922 N.R.T. i April Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Antallet 628 med 330,103 N.R.T. mod 626 Skibe med 337,595 N.R.T. i April Maaned.

Af de i Maj Maaned indgaaede Skibe indgik 305 Skibe med 174,861 N.R.T. i Ballast, medens 103 Skibe med 45,045 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Maj Maaned 1926 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe androg 511 med 292,026 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 487 med 259,756 N.R.T.

Den danske Tonnage staar som Nr. 3 med 57,781 N.R.T. (92 Skibe) efter Tyskland som Nr. 1 med 86,641 N.R.T. (204 Skibe) og Sverige som Nr. 2 med 69,853 N.R.T. (158 Skibe).

Den indgaaede Tonnage fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal Skibe	Tonnage
Amerika	1	203
Belgien	4	10
Danzig	34	10.677
Danmark	92	57.781
Tyskland	204	86.641
England	31	41.526
Estland	4	1.153
Finland	4	3.161
Frankrig	9	10.907
Holland	7	3.766
Italien	1	1.745
Letland	15	14.872
Lithauen	2	519
Norge	30	19.743
Østrig	4	555
Polen	29	10.398
Rusland	2	3.603
Sverige	158	69.853

TØMMER-BEFRAGTNING TIL BELGIEN

De i Bruxelles mellem Repræsentanter for The Baltic and International Conference og belgiske Tømmer-Importører i Maj Maaned indledede Forhandlinger fortsættes stadig, men efter hvad Konferencen erfarer, er de belgiske Tømmer-Importører nu i Færd med at sikre sig Tonnage paa deres nye Certeparti, og Konferencen anbefaler derfor, at Rederne sørger for at skaffe sig Erstatning gennem Fragtraten for de ufordelagtige Betingelser, der indeholdes i det nye Certeparti.

UDVIDELSE AF NARVIKS HAVN

Der skal efter Forlydende for Øjeblikket være Forhandlinger i Gang mellem de norske Statsbaner og det svenske Luossavaara-Kirunavaara Selskab om store Udvidelser af Narviks Havn som Følge af det stadige Krav til nye Anlæg for Malmtransporterne. Man ved ikke endnu, hvilke Planer det svenske Selskab har, men saavel Oplagspladserne som Lastningsgrejerne ventes udvidede og forbedrede for at muliggøre en hurtigere Ekspedition. Der trænges ligeledes til nye Jernbanevogne og Lokomotiver til Besørgelse af den stadig stigende Malmtrafik.

København—Amsterdam

Kgl. Nederlandske Dampskibsselskab har aabnet en ny Passager rute mellem København og Amsterdam. Selskabet har indsat sin Dampner »Prins der Nederland« i Ruten.

Skibet har tidligere været anvendt i Selskabets Vestindiefart. Det afsejler fra Frihavnen hveranden Fredag, gaar gennem Kielerkanalen og ankommer til Amsterdam Mandag Morgen.

Planer om Udvidelse af Havnen

Planerne om en Udvidelse af Danzigs Havn, der allerede længe har været svævende, har nu antaget fast Form, og man vil begynde Udførelsen af dem endnu i Aar, da de sidste Maaneders Stigning i Trafikken kræver, at der hurtigt gøres noget for at skaffe bedre Plads. Navnlig Udførelsen af Massevarer er steget uophørligt og naaede i Maj det hidtil største Tal, over 600,000 Tons, medens den største Udførselsmængde i Fjor næppe var over 500,000 Tons. Havneudvalget har nu principielt vedtaget Anlægget af et nyt Havnebassin paa Østsiden af Weichselflodens Munding og strækkende sig i sydøstlig Retning. Dette Havnebassin vil paa sin Østside faa en Kajlængde paa 600 m og paa Vestsiden 400 m Kaj og vil være tilgængeligt for de største Skibe, da Vanddybden bliver ca. 9 m.

Østsiden af Bassinet vil hovedsagelig blive beholdt Kultrafikken og vil blive udstyret specielt i Overensstemmelse hermed, saaledes at det vil være muligt at lade 3—400 Tons i Timen i et Skib. Vestkajen skal i højere Grad tjene til Modtagelse af ankomende Massevarer som Erts, Svovlkis og Kunstgødning, der i stadig stigende Kvanta indføres til Danzig. Ved den bageste sydlige Ende af Bassinet skal der bygges en Godsbanegaard. Anlægget af dette Havnebassin menes at ville kræve mindst 1½—2 Aar, og samtidig skal alle anvendelige Strækninger af Flodbredden udbygges.

SKIBSTILSYNET

Lovforslaget om Tilsyn med Skibe er nu i Folketinget vedtaget med 113 Stemmer og er dermed færdigt fra Rigsdagen.

NORGES SKIBSHYPOTEKBANK

Direktør A. F. Klaveness har til »Stavanger Aftenblad« udtalt, at Norges Skibshypotekbank vil blive konstitueret i September — med en Aktiekapital paa 4.5 Million Kr. Efter den af Stortinget vedtagne Lov kan der paa dette Grundlag udlaanes det 10-dobbelte, og der vil straks fra Redernes Side blive tegnet en Obligationskapital af samme Størrelse som Aktiekapitalen, saaledes at Banken fra første Færd har 9 Millioner Kr. til Disposition. Efterhaanden som de nu bundne Beløb bliver frigjort, vil Bankens Virkemidler øges.

Direktør Klaveness tilføjer, at Skibshypotekbanken naturligvis fortrinsvis kommer til at give Laan til Nybygninger og i alt Fald kun til relativt nye Skibe. Laanegrænsen er ikke fastsat, men den vil antagelig komme til at ligge omkring 40 pCt. af Byggeprisen.

SEJLSKIBSKONFLIKTEN

Der vil, efter Forlydende, i den nærmeste Fremtid blive ført Forhandlinger mellem Sejlskibsrederiforeningen og Sømandsforbundet for at faa den gamle Strike, der nu har løbet i et Par Aar, ud af Verden.

For Sejlskibene har Striken ikke været generende med Hensyn til Mandskab, da der altid har kunnet faas Folk nok, i hvert Fald i Udlandet. Derimod har der været visse Besværligheder derved, at der ikke har kunnet faas organiseret Mandskab til Losning i dansk Havn.

Forhandlingerne skal føres i Svendborg.

HANDEL OG SKIBSFART PAA NEW ORLEANS

Havnen i New Orleans er stadig den største i De forenede Stater næstefter New Yorks og besidder det store Fortrin fremfor de øvrige betydelige Havne i Nordamerika at ligge langt nærmere ved de vestindiske Handelspladser.

New Orleans Havn har moderne Varehuse, deriblandt Køleanlæg langs alle Kajerne, der nu har en samlet Længde af ca. 7 miles, og der findes endvidere moderne Skibsreparationsværksteder samt Flydedokker, som kan tage Skibe op til 15,000 Tons.

Antallet af Dampskibslinier paa New Orleans er nu 91, og Havnen blev sidste Aar anløbet af ialt 5,876 Skibe med en Brutto Tonnage af 11.2 Mill. Tons mod 5.716 Skibe i 1925.

Blandt de i 1926 ankomne Skibe var 52 Damp- og Motorskibe, der for største Delen sejlede i Trampfart mellem New Orleans og Centralamerika.

Den samlede Værdi af Importen til New Orleans Havn beløb sig i 1926 til 239 Millioner Dollars mod 221 Millioner i det foregaaende Aar, og Eksporten androg i de samme 2 Aar henholdsvis 414 og 468 Millioner Dollars.

New Orleans er den største Havn i De forenede Stater for Import af Kaffe, Bananer, Mahogni og Sisal Hamp.

Blandt de til Danmark eksporterede Varer fra den nævnte Havn kan særlig fremhæves Bomuld og Bomuldsfrøkager, Mel, Ris, Kaffe, Træ og Benzin.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, d. 14. Juni 1927.

En fortsat mat Stemning hviler over alle Markeder. Vi er ude i et »Dødvande«, men Juni/Juli plejer jo som Regel ogsaa at være de stille Maaneder, og nogen Undtagelse oplever vi vel ikke i Aar. La Plata burde dog ikke kunne slække af; alle Betingelser er tilstede for et godt Marked over hele dette Aar; men midlertidige Pauser er ikke til at undgaa, og en saadan Pause er vi nu inde i. I Østen er der hovedsagelig Brug for nogenlunde prompte Baade, og hverken Befragterne eller Rederne er ivrige efter at slutte ahead. Montreal gør saa godt som intet i fulde Ladninger. En Del parcels gaar med Rutebaadene, og desværre til Rater, som Trampbaadene absolut ikke kan konkurrere med.

De hjemlige Markeder er fremdeles uden større Interesse; baade Kul og Trælastfragterne maa dog inden ret længe kunne opvise en ret betydelig Fremgang og ikke mindst en livligere Efterspørgsel.

TRÆLASTMARKEDET

En lang Række Befragtninger rapporteres fra de forskellige Østersøhavne, tildels til lidt højere Fragter, men der er stadig en mærkværdig Mangel paa prompte Laster, og Rederne vil ikke slutte frem i Tiden til Befragternes nuværende Ideer. Arbejdsforholdene, specielt i Finland, stiller sig ogsaa i Vejen for en rolig Udvikling af Østersømarkedet, og Sandsynligheden for en Strike blandt Stuverarbejderne er tilstede. Skulde der udbryde en Generalstrike, staa frivilligt Mandskab til Raadighed »en masse«, men for det første bliver det ikke billigere, og for det andet kan det let gaa ud over Expeditionerne og ikke mindst Indtagendet. Props til U.K. og Nord-Frankrig betaler forholdsvis godt, saaledes er gjort:

1200 Fv. Lapaluoto/Calais 43/-, 1150 Fv. Brahestad/Calais 44/-, 900 Fv. Syd-Finland/Calais 40/-, 475 Fv. Jacobstad/Boness 44/-, medens Pulpwood fra Syd-Finland igen har faaet Tonnage til 37/6 Calais, 38/- Rouen og:

950 Std. Pernoviken/Grimsby, 42/6; 500 Std. Hernösands/Brüssel, 42/6; 850 Std. 2/3 Haparanda/Bordeaux, 49/-; 1000 Std. 4 Syd-Finland/Bordeaux, 47/-; 870 Std. Lappvik & Kotka/Grangemouth, 38/-; 750 Std. Makslathi/Grangemouth, 37/6; 850 Std. Umeå/London, 44/6; 750 Std. Kotka/Hull, 42/6; 400 Std. Sundsvall/Deauville, 45/-.

Engelsk Tonnage, som hidtil hovedsagelig har be-sejlet Leningrad, søger nu til Finland/Sverige og andre Nationer, især Tyskere, kommer mere og mere ind paa dette Marked, men nogen større Forandring i Fragtmarkedet vil denne Bytten Rolle selvfølgelig ikke foraarsage. Letterne køber stadig Baade, og med deres billigere Mandskab, Kost og Afgifter er de i Stand til at yde andre en skarp Konkurrence.

HVIDEHAVET

uden Forandring i nogen Retning, og det samme gælder om Canada.

KUL, KOKS etc.

Raterne til danske Havne er fremdeles nede paa et Minimum, og Lasterne »few & far between.« Tyne/København er gjort til 5/-, Tyne/god Dansk endog 4/9d. for 3300 T. med 5/3, 5/6 for 26/1800 T., og 6/6/1½d. 1/1200 T., Tyne/Memel 5/3, Tyne/Danzig 5/-, Syd-Finland 5/- à 5/3, Malmø 5/3, 5/6. Wales/Danmark indikerer 5/- 5/3, Sundsvall 6/6 og Rotterdam/Sundsvall 5/6. Fra Danzig er Markedet lidt fastere, 6/- maaske 6/1½ til 6/3 er opnaaelig til danske Havne for 18/2000 Tonnere. Koks London/København vanskellig over 7/3 til 7/6d. Coasting er uden Bevægelse, og Noteringerne følgelig uforandrede. For Afskibning over Juli, Aug. og Sept. søges Tonnage for Kul fra Rotterdam til Archangel. Dette er sikkert et Udslag af Konflikten mellem England & Sovjet. Offerte udbedes paa Basis af f.i.o.

MIDDELHAVET

Alle udgaaende Laster har været svagere paa del sidste. Østkyst England/Genoa og Wales/Genoa er helt nede i 8/9 9/-. Wales/Alexandria 11/6 12/-, Piræus 11/9, Øerne 9/6d. 10/-. Til spanske Middelhavs Havne holdes Raterne oppe, Tyne/Barcelona har endog betalt 16/6 for 2700 Tonner, men ellers er Noteringerne omkring 15/-. Tyne/Sicilien er værd 11/6 12/-, og Tyne/Teneriffe 10/6, 2/2500 T.; Wales/Malta 10/6 11/-, Danzig/Vest Italien 11/- 11/6, Danzig/Piræus 14/- 15/- og Rotterdam/Italien 9/6 10/-, Algiers 9/6d. 10/-, Alexandria 12/6. Hjemgaaende noteres bl. a. Sfax/Bristol 8/6, Tunis/Tyne 8/-, Bona/Hamburg 7/-, Alexandria/København 12/6 per 60 cbf. Sortehavet/Kontinentet B/H range 12/6 Option Danzig 14/6, 1/6d. mere for Oliekager, Poti/Danzig 15/-, Poti/Baltimore \$4. Donau/Danmark har faaet ppt. 6000 T. til 19/6 fire Havne & mindre Baade 20/6 21/- tre Havne. Constantinople/London, 2000 T. Majs indikerer 13/- og fra Cyprus, græske Havne, Sicilien o. s. v. er der Brug for Tonnage, men Raterne stiller sig ikke bedre her.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Wales/Quebec-Montreal stadig 7/6, 3000 T. 7/- 7/3 større Baade, Wales/Nordstaterne 7/9 8/- og Wales/Jamaica 8/- 8/3. Cement og andre vestgaaende Rater ligeledes uforandrede og mindre attraaværdige. Som ventet kunde Befragterne ikke holde Raten fra Montreal til A/R i 11 c. Tilbudene er nu 12/13 c., og den næste Slutning bliver forhaabentlig en god Del højere. Montreal/Sverige rapporterer en Slutning til 23 c. to Lossehavne. Kul, Hampton Roads/Vest Italien byder kun \$2.70—\$2.75, Rio \$3.25 og Oliekager, Gulfen/

D. F. D. S.s NYE ISLANDSBAAD

Det forenede Dampskibsselskab's nye Motorskib »Dronning Alexandrine«, som er bygget paa Helsingør Skibsværft, blev Tirsdag sejlet til København og lagde til ved Nordre Toldbod.

Kongen og Dronningen, som for nogle Maaneder siden overværede Stabelafløbningen, havde ønsket at sejle en Tur gennem Sundet, og indviede saaledes Skibet, der skal sættes ind paa Ruten Færøerne—Island.

Klokken 11 ankom Kongen og Dronningen og modtoges paa Toldboden af Havnedirektør Borg. Ved Landgangsbroen bød Direktør A. O. Andersen velkommen og ledsagede Majestæterne om Bord, hvorefter der gaves en kort Kur for de Tilstedeværende paa Agterdækket. Frk. Hertha Andersen overrakte Dronningen en pragtfuld Buket røde Roser, og lidt efter gav Kaptajn P. V. Frandsen Signal til Afgang.

Under Farten op gennem det solbeskinnede Sund deltog Majestæterne i en Lunch i den elegante Spisesalon og besaa derefter Skibet fra øverst til nederst. Motorskibet »Dronning Alexandrine« er en meget værdifuld Forøgelse af Det forenede Dampskibsselskabs store Flaade. Den er en af de mest elegante og moderne indrettede Baade under dansk Flag og er indrettet til kombineret Last- og Passagerfart. Den har store, rummelige Saloner og Kamre og en Spise-

salon, der kan rumme 62 Gæster. Rygesalonen har Plads til et halvt Hundrede Passagerer. I Hall'en er ophængt et Brystbillede af Dronningen, hvis Navn Skibet bærer, malet af Professor Julius Paulsen. Til Brug for Kongefamilien under Rejser til Island er der paa Hoveddækket indrettet Saloner og Sovekahytter, der under almindelige Rejser ved Skillerum kan indrettes til Passagerkamre.

Skibet kan tage en Ladning paa noget over 1600 Tons og er forsynet med en Dieselmotor paa 6 Cylindre af Burmeister & Wains nyeste Type, der giver en Fart af omtrent 15 Knob. Yderligere findes Hjælpe-maskiner om Bord.

»Dronning Alexandrine« vendte tilbage til Toldboden Halvtre-Tiden, hvorefter Majestæterne gik fra Borde. I Løbet af Eftermiddagen sejlede Skibet tilbage til Helsingør for at faa Inventaret kompletteret. Onsdag den 22. afaar den paa sin første Rejse til Færøerne og Island under Kaptajn Frandsens Førerskab og med Maskinmester Snip nede i Maskinen.

Under Prøveturen overrakte Kongen Direktør A. O. Andersen Kommandørkorset af 2. Grad af Dannebrog og Kaptajn P. V. Frandsen Ridderkorset. Kaptajnen havde den foregaaende Dag faaet Ridderkorset af den islandske Falk.

LENINGRADS HAVN

De Havnebesværligheder, som Sovjetrusland lider under som Følge af Randstaternes Opstaaen som frie Nationer, har særlig Leningrad med den lange Vinter faaet at føle. Nu synes det imidlertid, som om Russerne sætter alt ind paa, at denne Havn i det mindste i Sommermaanederne skal være paa Højde med, hvad der kræves af en moderne Havn rent teknisk set.

Der er saaledes opstillet Cisterner med et Rumindhold af indtil 2000 Tons, et Sugepumpeanlæg beregnet til vegetabilsk Eksportolie, og ligeledes skrider Arbejdet paa en Havn for Tømmer godt fremad.

Jernbanenettet i Havnedistriktet, der tidligere kun kunde opvise en Færdselshyppighed paa 120 Wagoner daglig, er naaet op paa 620, og Uddybningen af Leningrads Havnekanal er naaet saa vidt, at selv Oceandampere kan anløbe i Hovedhavnen, hvis Antal af Fortøjningssteder er forhøjet til 62.

FORLIS I MARTS MAANED

Bureau Veritas har udsendt Opgørelse over Totalforlis i Marts Maaned. Der er forlist ialt 99 Skibe, heraf 62 Dampere, 14 Motorskibe og 23 Sejlskibe. Mellem de forliste Dampere er to svenske og en norsk Baad, endvidere et norsk Motorskib og 2 svenske samt et norsk Sejlskib. Danmark har ingen Tab i Marts.

(Fragtmarkedet fortsat.)

Danmark \$6.50, men \$7 bør opnaaes. Sukker, Cuba/U.K. Cont. 15/7 Annullering 21/6d. Asphalt, New York/Havre—Hamburg range \$5, Svovl Gulven/Marseille og Cette, \$4.50, Lumber Gulf/B. Aires 162/6 163/9 og caseoil Pt. Arthur/Australien 35 c. Kina/Japan 30 c. Basis 1 Lossehavn.

SYD-AMERIKA

Usædvanlig mange Kulbefragninger til La Plata & Brasilien er kommet istand, til Trods for de meningsløse lave Rater; Wales/B. Aires 12/6 13/-, B. Blanca 13/-, Rosario 13/6 og Rotterdam/B. Aires 12/9, er alt hvad der er opnaaet. Det hjemgaaende Marked har skæmmet sig lidt, men er allerede igen fastere. De sidste Slutninger varierer fra 25/- til 26/- per Juli og 27/- Juni, Basis U.K./Cont. San Lorenzo/Canada noterer 25/6 26/- Basis heavy, og Havre B. Blanca/Australien 36/- 36/6.

SKIBSFARTEN PAA ROTTERDAM

Ifølge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg respektive Rotterdam samt Nabolandenes Havne i de 5 første Maaneder af indeværende Aar sammenlignet med samme Periode i 1926 sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927:	6.623	10.335.801	5.543	8.881.411
1926:	6.098	9.328.709	4.686	6.599.044
Forskell:	+ 525	+1.007.092	+ 857	+ 2.282.367

	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1927:	6.275	7.774.938	4.759	8.108.667
1926:	5.398	6.620.643	4.204	7.326.938
Forskell:	+ 877	+1.154.295	+ 555	+ 781.629

OPLÆGNINGERNE

Den 14. ds. var Antallet af oplagte Dampere under Dansk Dampskibsrederiforening 8 med en samlet Brutto- og Dødvægttonnage af henholdsvis 5,546 og 6,485 Tons mod ved Opgørelsen den foregaaende Uge 9 Skibe og 6,459 og 8,640 Tons.

ØSTEN

Syd-Australien noterer fremdeles 43/9, Bombay/ Karachi ca. 23/- d.w. og Madras Coast/Adriatic 28/9, Kontinentet 30/-, Cape Town/U.K. Cont. Sept. Oktober er gjort til 24/3 og Kul Durban/Colombo 14/-, Mauritius/U.K. noterer ca. 26/3, Vladivostok/U.K. 30/-, Skandinavien 31/3.

TIME-CHARTER

I Sympati med den midlertidige Slaphed i de nord-amerikanske Markeder er Time-Charter Raterne i vestindisk Fart endel svagere:

5200 T. en Rundrejse \$1.20; 3800 T. en Rundrejse \$1.40, 1.45 Levering Cuba \$1.50; 2300 T. en Rundrejse \$1.97½; 5500 T. voyage across har faaet \$2.15 og 2030 T. europæisk Fart £700, 5 Mdr.

KÆLTRINGESTREGER TIL SØS

En Sømands Liv er almindeligvis lige saa fjernet fra Forbrydelse som en hvilken som helst Mands paa Landjorden. Og dog er det Billede, som de fleste danner sig af Søen, som Skuepladsen for mærkelige Begivenheder, ikke forkert, selv ikke i vore Dage, men selvfølgelig hænder saadanne Ting ikke ét Skib blandt Tusinde.

Søen har været og vil utvivlsomt altid vedblive at være Skueplads for de mest betagende Episoder i Forbrydelsens Historie, og i følgende og senere Artikler skal vi berette om moderne Svindel, Smugling og andre Ugerninger til Søs.

Den Forbrydelse til Søs, der har kostet flere Menneskeliv end nogen anden, er den at bore et Skib i Sænk. Det er en lav og gemen Art af Svindel med det Formaal at skaffe sig det Beløb, for hvilket Skibet er forsikret. Om der gaar Menneskeliv tabt ved en saadan Lejlighed er tilfældigt; Hovedtingen er at faa Skibet sænket uden at efterlade Spor af, hvorledes det er gaaet til, for at kunne gøre Krav paa Forsikringssummen. Dette har som oftest været ensbetydende med, at Besætningen er gaaet ned med det dødsdømte Skib. Det er fra Forbryderens Synspunkt maaske beklageligt, men uundgaeligt.

Der har været to meget alvorlige Epidemier af den Art, en i Tredserne og Halvfjerdserne af sidste Aarhundrede og den anden i Løbet af de sidste 7 Aar. I det første Tilfælde drejede det sig om Sejlskibe, i det andet selvfølgelig om Dampere. Den første Periode har efterladt en Plet i den britiske Handelsflaades Historie, for den andens Vedkommende var England kun impliceret som Center for Søforsikringen.

Utætte Skibe

At sænke et Dampskib nu til Dags er en langt simple Ting end det var at bore et Skib i Sænk for 60 Aar siden. Man behøver kun at aabne en Hane og lade Vandet strømme ind i Skibet. Naar det derimod drejede sig om et Sejlskib, var der, naar man ikke netop vilde bore Huller i Skibet, og det var ikke ukendt, ikke nogen anden Udvej end at lade Skibet forfalde og sende det til Søs den ene Gang efter den anden overlastet og saa tage Chansen for, at det blev daarligt Vejr.

Nu til Dags er det ikke muligt hverken at forsøme eller at overlaste et Skib saaledes, at det synker, men for 60 Aar siden var en Mands Skib hans eget, og der var ikke alt for mange Forskrifter, han skulde følge. Hvis det passede ham at forsøme sit Skib, kom det ingen ved. Og hvis han sendte et saadant Skib til Søs lastet saa haardt, at Dækket omtrent laa i Højde med Vandspejlet, kom heller ikke det nogen ved, og de mange Tragedier blev saa meget større, som Sejlskibene almindeligvis havde ret store Besætninger.

Den Slags samvittighedsløse Mennesker fandt man almindeligst blandt Ejerne af smaa Kulbaade og Tramps baade i England og andetsteds, Folk for hvem det først og fremmest kom an paa at tjene Penge uden smaaligt Hensyn til Moral og Tab af Menneskeliv. Deres Skibe var kendt under Navnet »Ligkisteskibe«.

£2,500 for tyve Menneskeliv

I hine Dage blev der ikke holdt regulære Søforhør, naar et Skib var gaaet tabt. Men da der ved en særlig Lejlighed blev afholdt Forhør efter Ordre af Underhuset, opklaredes det, at Skibet var blevet købt for £7,500, umiddelbart efter forsikret for £10,000 og kort efter gaaet til Bunds med 20 Mand. Ejeren havde forsøgt at forsikre Skibet for £13,000, men da dette var mislykkedes, havde han maattet nøjes med en Fortjeneste paa kun £2,500 for Tabet af 20 Menneskeliv.

Mr. Samuel Plimsoll, Medlem af Underhuset, fortalte i sin historiske Bog »Vore Sømand«, der vækkede Offentlighedens Samvittighed, om et Skib, der var forsikret for mindst £2,000 mere, end det var værd, og som afgik fra en Havn paa Nordøstkysten af England. Mandskabet gik kun ud med Skibet under Trusler og mod Løfter om god Betaling, medens en Del Tilskuere paa Kajen kom med Bemærkninger i Anledning af Skibets elendige Tilstand og den Maade, hvorpaa det var overlastet. En Arbejder blandt Tilskuerne udtalte, at han hellere vilde gaa i Fængsel end gaa ud med det Skib, og nogle Dage efter fandt man en af Skibets Baade drivende i Søen, men om Skibet selv og dets Undergang erfarede man aldrig noget.

Der er en anden talende Historie om et Skib, der var i Færd med at staa ud af Havnen, da man hørte en Stemme om Bord fortælle Kaptajnen (idet han formentlig talte om en Sømand, der var deserteret) »Larry er ikke om Bord«. Saa hørte man en anden Stemme sige: »Saa er Larry den eneste blandt os, der er i Live om 8 Dage.« Spaadommen viste sig at være korrekt.

At lokke Skibe i Fordærvelse

At faa Skibe til at strande var en Forbrydelse lige saa forfærdelig som den at foraarsage deres Undergang i aaben Sø, men var en Forbrydelse, hvis Opbyggelse befandt sig i Land. Mange Mennesker kan den Dag i Dag huske den Tid, da Kystbefolkningen ansaa et Skibbrud for en af Himlen sendt Velsignelse, da Vraggodset tilfaldt dem efter gammel Sæd og Skik. Det var denne Skik, der førte til, at man med Forsæt lokkede Skibene ind paa Klipperne og Sandbankerne ved falske Lys om Natten og endog til Tider myrdede Skibenes Besætninger, idet Retten til Plyndring fortabtes, hvis der var Overlevende fra Vraget.

Den gamle Kaptajn og Reder, Sir Walter Runciman, Fader til den liberale Statsmand, fortæller, at en af de første Ting, han hørte, efter at han som Dreng var kommen om Bord paa et Kystfartøj, var den Bøn, som Vragplyndrernes Børn lærte at fremsige før de gik i Seng. Den lød saaledes: »Godnat, Fader, Godnat, Moder, gid Gud vil sende et Skib ind paa Stranden før Morgen.«

Vragplyndrerne plejede at sende Baade ud med Lys for at vildlede Skibene og lokke dem ind paa farlig Grund. Mørke eller taagede Nætter var vel egnede til den Slags Arbejde og endog de mest forsigtige Kaptajner gik undertiden i Fælden. Medens nogle af Folkene viste falske Lys, gik andre ud og tilbød Kaptajnerne, der ikke rigtig vidste, hvor de var, deres Hjælp. Men Ve det Skib, der modtog en saadan Hjælp.

Angrebet

Naar et Skib strandede, blev der af Vragplyndrerne rettet et Angreb paa det, og mangt et Skibs Besætning har maattet kæmpe en hel Nat igennem som Regel med en langt overlegen Styrke. Undertiden lykkedes det dog en Besætning at afslaa et Angreb efter en Nats haard og paa ingen Maade ublodig Kamp.

Vragplyndring er imidlertid en Ting, der hører Fortiden til; Vrag er ikke længere de menneskelige Gribbes Bytte, men Sænkningen af Skibe genopstod som omtalt for nogle Aar siden, hvorimod der for længe siden er bleven gjort Ende paa »Ligkisteskibene«. Dette skyldes i første Række Mr. Plimsoll, der som bekendt fik indført et Mærke, en Cirkel med en horizontal Linje igennem, malet paa Skibssiden og angivende hvor dybt Skibet maa lastes. Dette Mærke er kendt under Navnet Plimsoll Mærket, og noget mere passende Minde kunde der vel ikke rejses Mr. Plimsoll.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

KØBENHAVN

P. F. CLEEMANN · AABENRAA
(ETABLERET 1879) DANMARK
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Kontor: »Vikingshus« **REDERI** Telegr.-Adr.: »Cleemann«
Befragtning · Assurance · Spedition · Toldklarering
Telefoner: Mæglerkontor: 182 · Eksped.: 482 · Efter Kontortid: 182
M.S. »Frederik Fischer« 220 T. d. w. ell. 75 Stds.
Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København
De private Assurandører, København · Lloyds, London

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
“MYREN”
KØBENHAVN
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adr.: "Holmild"
Amallegade 36

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM
British Vice-Consulate for Lolland-Falster
Landmandsbankens Bandholm Agentur Telegram-Adresse:
Telefoner 11 & 41 »HOVMAND«

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 Hørrer Helsing & Grimm, Riga, Libau, Windau

HOBRO

MARIAGER

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

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Edsvoren Skibsmægler
Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Hobro

HORSENS

NAKSKOV

WILH. CHR. BECH
(INDEH.: AAGE RASMUSSEN)
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HORSENS
FIRMA ETABLERET 1863 TELEGR.-ADR.: »NOTNA«
Telefoner: Mæglerkt. 24, Statstlf. 5 · Dampskibsexp. 34, Statstlf. 5
Skibsmægler Aage Rasmussen 24.
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

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

HORSENS

NYBORG

HANS OLESENS EFTF.
(NIELS WANG)
SWORN SHIPBROKER
STEAMSHIP AGENTS
HORSENS
Telegraphic Address: OLESENS, Scotts Code used.
Telephone 45. National Telephone 10.

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

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

ODENSE

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

FRIIS & FREDERIKSEN
EDSV. SKIBSMÆGLERE
ODENSE
TELEFON: 30 (2 Ledninger)
STATSTELEFON: 30 TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

WIBORG OG TRÅNGSUND TO HAVNE

Det finske Søfartsdepartement meddeler:

I Anledning af den Uklarhed og forskellige Opfattelse, der hersker med Hensyn til om Trångsund og Wiborgs Havne, der staar under samme Forvaltning, merkantilt bør anses for forskellige Havne eller én Havn, finder Søfartsdepartementet det nødvendigt at bringe til Redernes og andre interesseredes Kund-

skab, at de to Havne i merkantilt Hensende, i Følge hævdunden Praksis, betragtes som to Havne.

Denne Opfattelse støttes af en Højesteretsafgørelse, hvorefter et Skib, som havde Ordre til at losse sin Ladning i Wiborgs Havn, men dog lossede i Trångsund, kendtes skyldig at erstatte Modtageren Omkostningerne ved Transport af Lasten fra Trångsund til Wiborg.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Asiater fortrænger Amerikanerne

Amerikanske Sømænd fortrænges mere og mere af Kineserne. Dollarlinjens Skibe, der er indregistrerede i Udlandet, har saa godt som udelukkende asiatisk Besætning. Linjens otte »round the world« Skibe er alle bemandede med Kinesere. Sømandsforbundet har indsendt Protest mod dette Forhold til de Forenede Staters Shipping Board, idet Forbundet hævder, at Rederiet krænker den amerikanske Lov, hvorefter mindst 75 pCt. af Besætningen skal være hjemme i det engelske Sprog. Forbundet hævder ligeledes, at Dollarlinjen fik overdraget fem »Præsident-Baade« af Shipping Board til Ophugningspris mod, at der kun maatte antages hvid Besætning paa Skibene. Maanedshyren for amerikanske Sømænd er 62 Dollars, medens Kineserne kun faar 15.

Ny Damper til »Torm«

Howaldtwerke i Kiel har fra Dampskibsselskabet »Torm«, København, modtaget Bestilling paa en Fragtdamper paa ca. 2,500 Tons Bæreevne. Damperen bliver et Søsterskib til den til samme Rederi i 1924 leverede Baad »Gudrun«, hvis Bruttotonnage er 1,498 Tons, Nettotonnage 875 Tons. Skibet skal leveres i December Maaned og efter Forlydende koste henved 650,000 Kr.

»Pamelia« i Behold

I sidste Nr. af Bladet meddelte vi, at norsk Bark »Pamelia« savnedes, idel der intet var hørt til Skibet siden det for fire Maaneder siden afgik fra Cardiff til Sydafrika. Nu er Skibet iflg. Telegram til Rederen, H. Christensen, Lange-sund, i god Behold ankommet til Lüderitz Bay i Sydafrika.

Prøvetur

Fra A/S. Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges Lørdag d. 11. Juni en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Nimbin«, 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: 215' X 35' X 13', og Bæreevnen er ca. 950 Tons dw.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler 1325 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Russiske Metoder

Rederen for et af de norske Fartøjer, der har været paa Sælfangst i Hvidehavet, har til »Møre Socialdemokrat« ud-

SKIBS-
PROVIANTERINGS-
HANDLERE

København:

Th. Møller, Nyhavn 45—47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eff. f.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gottfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Randers:

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

talt, at der var skudt flere Tusind Dyr, som var blevet lagt i Bunker og mærket med vedkommende Skibs Navn, ligesom Nationalflaget fæstet til en Stang blev anbragt ved hver Bunke. Da Mandskabet havde været ombord med en Del af Fangsten og kom tilbage for at hente ny Forsyning, var Russerne begyndt at forsyne sig. Da de blev gjort opmærksom paa, at Nordmændene ejede Fangsten, gik Russerne tilbage til deres Fartøjer, men fik saa Ordre af disses Officerer til at tage hele Fangsten.

Rekordrejse

Det Forenede Dampskibsselskab opretholder som bekendt Ruten Dunkerque—Esbjerg med hurtiggaaende Damper, saaledes at en hurtig og behagelig Rejse Paris—København opnaas ad denne Vej.

I Onsdags kom saaledes Passagerer, der Tirsdag Morgen Kl. 8 var rejst fra Paris via Dunkerque til Esbjerg Kl. 14,53 og var i København Onsdag Aften Kr. 22,49.

Søfortør

Besætningen paa den estniske Sejler »Katharina« afgav forleden Søforklaring i Sø- og Handelsretten angaaende en Kollision den 1ste Juni med den tyske Damper »Saturn« fra Flensborg.

Kollisionen skete i Nærheden af Gedser Fyrskib. »Katharina« gav uafbrudt Taagesignal. Pludselig saa man Lysel fra et Dampskib som nærmede sig, og »Katharina« gav nu ogsaa Sirenesignal. Damperen fortsatte imidlertid, og 5 Minutter senere fandt Kollisionen Sted. »Katharina«s Styrbordsside knustes og Vandet fyldte hele Skibet.

Den estniske Kok Klemme forklarede, at han opholdt sig i Ruffet, indtil han blev kaldt op c. 2 Minutter før Kollisionen. Han sprang om Bord i den tyske Damper men traf ikke nogen forude, hvorefter han løb henad Dækket og op ad Lejderen til Kommandobroen, hvor der ikke var andre end Rørgængerer. Straks efter kom der en Mand til Stede, antagelig en Styrmand eller en Baadsmand, med en elektrisk Lommelyste og spurgte, hvad der var i Vejen. Der havde aabenbart ikke været andre end Rørgængerer paa Broen og ingen paa Bakken.

Efter Kollisionen gjorde Damperen ikke noget for at holde »Katharina« oppe, og satte ikke nogen Baad i Vandet. Den stoppede dog i nogen Afstand og optog »Katharina«s Besætning, der var gaaet i Skibets egen Baad.

Eksplodingsulykke om Bord

I Kanalen ved Söderköping indtraf der i Lørdags en alvorlig Eksplodingsulykke om Bord paa Motorskibet »Günther« af Hamburg. Skibet, der har fem Mands Besætning, var paa Rejse fra Tyskland til Linköping med Korn og skulde netop passere Slusen ved Söderköping, da der indtraf en voldsom Eksplosion i en Lufttank til Motoren med det Resultat, at Motorlaaget fløj i Luften. Kaptajnen, Fritz Pentz kastedes fra Broen ned paa Dækket, hvorved han paa-drog sig alvorlige Kvæstelser, Maskinisten, E. Plaphert, hvis Klæder kom i Brand, havde Aandsnærværelse nok til at kaste sig i Vandet. De førtes begge til Hospitalet med alvorlige Brandsaar, men menes dog at ville komme over det. Efter Eksplosionen udbrød der en voldsom Brand om Bord, og først efter en Times energisk Arbejde lykkedes det at begrænse Ilden, der havde forvoldt stor Skade.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14. Juni 1927.

London	18,16	Madrid	64,80
New York	374,50	Amsterdam	150,10
Berlin	88,70	Stockholm	100,25
Paris	14,80	Oslo	96,90
Antwerpen	52,15*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,15	Prag	11,11
Rom	20,90	Wien	52,80

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frs.

Solgt Dok

Rødbyhavns Jernskibsværfts store Flydedok er solgt til et Skibsværft i Bulgarien og er nylig afhentet af en tysk Slæbedamper, som foreløbig bugserer den til Hamborg, hvor den skal underkastes en Reparation.

I Kamp med en Blæksprutte

En Dykker C. A. Cook arbejdede nylig i Pugetsund 50 Meter under Havfladen, da han opdagede en Kæmpepolyp, der slæbte Liget af en druknet Sømand med sig. Dykkeren gik med en Økse løs paa Uhyret for at rive Liget fra det, men Polyppen satte sig til Modværge og forsøgte at omklamre Dykkeren med sine Fangarme. Kampen varede i 10 Minutter, indtil Dykkeren fik frigjort en Kniv, saa han kunde skære nogle af Uhyrets Arme af. Haardt saaret vedblev Polyppen at klamre sig til Liget, og kun med den største Vanskelighed lykkedes det Cook omsider at løsrive Liget. Stærkt udmattet gav han Signal til Overfladen og blev trukket op sammen med Liget, der senere blev identificeret som Liget af en Matros fra en kort forinden sunket Kystdamper.

Kaptajn Hans Poulsen

Kaptajn *Hans Poulsen*, der i en Aarrække var Skibsfører i Dampskibsselskaberne »Urania« og »Nordsøen« og fra 1916 i »Dansk-Norsk Dampskibsselskab«, hvis Damper »Hamlet« han førte, maatte for et Aars Tid siden gaa i Land paa Grund af Sygdom.

Kaptajn Poulsen har nu købt sig en Ejendom »Progress« ved Marslev Station pr. Odense, hvor han den 15. ds. fejrede sit Sølvbryllup, ved hvilken Lejlighed han i For maaf Lykønskninger og Gaver fra Kolleger og de Rederier, i hvilke han har tjent, fik Bevis for, hvor afholdt han havde forstaaet at gøre sig under sin lange Tjeneste.

Aalborg Skibsværft

Aalborg Skibsværfts fremtidige Drift kan nu betragtes som sikret, idet der er tegnet for 450,000 Kr. Aktier i det nye Selskab, som vil blive dannet med det Formaal at overtage Værftet. Heraf har Aalborg Havn tegnet 150,000 Kr. Administrerende Direktør bliver, efter hvad der meddeles, Ingeniør Mygind, tidligere Direktør for Frederikshavn Skibsværft.

POSITIONSLISTE PR. 13. JUNI 1927**MEDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING****A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Aalborg*, Egholm, ank. Danzig 11.6.
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
s.s. *Aarhus*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Aarø*, Christensen, afg. Oran 4.6. til Granton.
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Vladivostok 12.6.
s.s. *Aladdin*, Nielsen, ank. London 8.6.
s.s. *Alexandra*, i Dok i Kbhvn. siden 27.5.
s.s. *Alfred Hage*, pass. Holtzenau 13.6.
s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Tunis 11.6. til Marseille.
s.s. *Amalienborg*, Sørensen, pass. Brunsbüttel 11.6.
m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, afg. Port Said 10.6. til Dunkirk.
s.s. *Anneberg*, afg. Aalborg 4.6. til Porto Rico.
s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 2.6. til Buenos Aires.
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Aarhus 12.6.
s.s. *Arkansas*, Henriksen, afg. New Orleans 24.5. til Kbhvn.
m.s. *Asia*, Skjoldam, pass. Gibraltar 9.6.
s.s. *Askø*, Hjorth, pass. Brunsbüttel 12.6. for Ghent.
m.s. *Astoria*, Beldring, ank. Victoria B. C. 20.5.
s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Hull 10.6.
s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Bombay 8.6.

m.s. *Australien*, Christensen, afg. Hamburg 6.6. til Fremantle.
s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. London 7.6.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagl.
s.s. *Bellona*, Christensen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruterne.
s.s. *Bergenhus*, Andresen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
m.s. *Bhanurangsi*, Halling, pass. Port Said 9.6. for Aden.
s.s. *Birgit*, Bang, ank. Køge 12.6.
s.s. *Birte*, Christensen, ank. Kbhvn. 12.6.
s.s. *Bjarke*, Petersen, pass. Hammeren 13.6. for Grimsby.
s.s. *Bogø*, Rasmussen, afg. London 11.6. til Libau.
s.s. *Bolivia*, Prah, afg. Durban 27.5.
s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. Windsor N. S. 7.6.
s.s. *Bothal*, Larsen, ank. London 31.5.
s.s. *Botnia*, Botfeldt, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Valencia 11.6. til Genoa.
s.s. *Brasilien*, Brocks, afg. Buenos Aires 10.6. til Skandinavien.
s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, pass. Gibraltar 4.6.
s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Hull 11.6.
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 13.6.
s.s. *Broholm*, Mikkelsen, afg. Kbhvn. 7.6.
s.s. *Bynhild*, Huus, afg. Barri 13.6. til Tunis.
s.s. *Børglum*, Lund, afg. Nuevitas 24.5.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
m.s. *California*, Wenck, ank. Buenos Aires 26.5.
s.s. *Charkow*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.

DANSKE SRIBSMÆGLERE**RANDERS****ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVER J. CHR. J. BACH
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 1299
Telegram-Adresse: Broker

CARL HASSAGER & CO

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

Telefoner 91 & 92

Telegr. Adr. "Hassager"

VEJLE**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 1711

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

Bekendtgørelse.**Dansk Sejlskibsrederi-Forening**

afholder ordinær Generalforsamling Lørdag den 9. Juli 1927, Kl. 3 Eftm. paa Christiansminde Badehotel, Svendborg.

Forslag, der ønskes behandlet paa Generalforsamlingen, maa være indgivet mindst 3 Uger forinden.

Marstal, den 7. Juni 1927.

Bestyrelsen

Eerste Nederlandsche Scheepsverband Maatschappij**Rotterdam**

yder Laan mod Sikkerhed i første Klasses Skibe paa rimelige Betingelser og lempelige Afbetalingsvilkkaar.

Repræsenteres for Danmark af

A. N. Hansen & Co., Palaisgade 4.

Telf.: Central 1626 og 6692.

Ved STEVEDORING i FINLAND benyt udelukkende **FINLANDS STUVAREFÖRBUND**

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS, FINLAND · TELEGRAM ADRESSE: STEVEFEDERATION, HELSINGFORS

Medlemmer i følgende Havne: Björkö-Sund · Trångaund · Wiborg · Frederikshavn · Kotka · Lovia · Borgå · Helsingfors
Sörnäs · Ekenäs · Hangö · Åbo · Nystad · Raumo · Råneö · Kristinestad · Kaakö · Wasa · Nykarleby · Jakobstad · Gamlekarleby
& Yxpå · Brahestad · Uleåborg & Hankipudas · Kemi · Torneå

m.s. *Chile*, Mouritzen, ank. Hamburg 10.6.
s.s. *Chr. I. Kampmann*, pass. Gibraltar 10.6.
s.s. *Christiansborg*, Lund, ank. Lyskil 3.6.
s.s. *Cimbria*, Pedersen, Kbhvn.-Randers Ruten.
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Rufisque 3.6. til Bordeaux.
s.s. *Copenhagen*, Hansen, pass. Kbhvn. 13.6. for Stugsund.
s.s. *Cyril*, Schmidt, ank. Bari 10.6.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Dok i Kiel siden 4.6.
s.s. *Dan*, Borch Clausen, ank. Bordeaux 12.6.
s.s. *Danefelt*, Voss, ank. Danzig 8.6.
s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Hangö 13.6.
s.s. *Dania*, Bencke, ank. Cardiff 7.6.
m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Porto Empedocle 11.6. til Port Said.
s.s. *Dansborg*, Mathiasen, ank. Hampton Roads 10.6.
s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Douro*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 12.6.
s.s. *Dronning Maud*, Block, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *E. M. Dalgas*, pass. Gibraltar 11.6.
s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Esbjerg 10.6. til Leningrad.
s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Antwerpen 13.6. til Tanger.
s.s. *Elie*, Jessen Clausen, afg. Barry Dock 30.5. til Vest-afrika.
s.s. *Ella*, oplagt.
s.s. *Ellensborg*, Jensen, ank. Stettin 11.6.
s.s. *Elsborg*, Palm, ank. Narva 8.6.
s.s. *Emanuel*, Svane, ank. Ostende 6.6.
s.s. *Energi*, Christensen, afg. Piteå 9.6. til Antwerpen.
s.s. *Erik Boye*, afg. Flushing 11.6.
s.s. *Esbjerg*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.
s.s. *Esther Maria*, Mortensen, ank. Trångsund 7.6.
s.s. *Estland*, Sørensen, ank. Cardiff 11.6.
s.s. *Estonia*, Paulsen, ank. Danzig 6.6.
s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Suez 11.6. til Genoa.
s.s. *Fanø*, Michelsen, ank. Wiborg 1.6.
s.s. *Feddy*, Matthiessen, ank. Methil 11.6.
s.s. *Ficaria*, Nielsen, i Dok i Kiel siden 10.6.
s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderj. Pladser.
m.s. *Fionia*, Heindorn, ank. Colombo 9.6.
s.s. *Flora*, Rindby, Esbjerg-London Ruten.
s.s. *Florida*, Holm, afg. Sarpsborg 25.5. til Boston.
s.s. *Flynderborg*, Grove, afg. Riga 10.6.
s.s. *Fredensborg*, Sonnichsen, afg. Licata 12.6.
s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kiel 14.5.
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 3.6. til New York.
s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Providence 11.6.
s.s. *Frigga*, Sørensen, Esbjerg-Grimby Ruten.
s.s. *Frode*, Petersen, i Dok i Fr.havn siden 12.6.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, ank. Borgå 2.6.
s.s. *Gorm*, Christensen, i Dok i Helsingør siden 3.6.
s.s. *Grønland*, Andersen, afg. Kbhvn. 12.6.

H

s.s. *H. Pontoppidan*, afg. Almeria 13.6.
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Randers 11.8.

s.s. *Halfdan*, Ørbech, ank. Danzig 10.6.
s.s. *Halland*, Haure Petersen, afg. Garston 9.6.
s.s. *Hammershus*, Rosenberg, afg. Barbados 10.6.
s.s. *Hans Tavsén*, ank. Helsingborg 14.6.
s.s. *Harald*, Bastholm, ank. Sfax 10.6.
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. New York 2.6.
s.s. *Hermod*, Rasmussen, afg. Penarth 31.5.
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Frederikshavn 11.6. til Danzig.
s.s. *Hjelm*, oplagt.
s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Swansea 9.6. til Kbhvn.
s.s. *Hroar*, Golthardt, Kbhvn.-Hull Ruten.

I

s.s. *I. D. S. Adolph*, ank. Dakar 9.6.
m.s. *Indien*, Jacobsen, ank. Hamburg 9.6.
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Oran 31.5. til Dakar.
s.s. *Irene Maria*, Stabell, pass. Gibraltar 12.6. for Castel Succuroc.
s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Kbhvn. 14.6.

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. Kbhvn. 11.6. til Björkö.
m.s. *Java*, Hjernum, ank. Göteborg 9.6.
s.s. *Jelling*, Knudsen, afg. Nuevitas 10.6.
s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
s.s. *Jomsborg*, Andersen, afg. Barcelona 11.6.
s.s. *Josey*, Petersen, ank. Barbados 2.6.
s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Hamburg 10.6.
m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Suez 9.6. for Colombo.
m.s. *Jylland*, Ulv, Esbjerg-Parkeston Ruten.
s.s. *Jægersborg*, Petersen, ank. London 8.6.

K

s.s. *Kai*, Christensen, ank. Montreal 6.6.
s.s. *Kalø*, Andresen, ank. Leningrad 10.6.
s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Danzig 13.6. til Stettin.
s.s. *Kentucky*, Nielsen, ank. Montreal 11.6.
s.s. *Kina*, Bronér, ank. Port Pirie 7.6.
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Piteå 9.6.
s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Palermo 9.6. til Sfax.
s.s. *Koldinghus*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
s.s. *Kong Haakon*, Pape, Kbhvn.-Oslo Ruten.
s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Buenos Aires 2.6.
m.s. *København*, Christensen, rapport. 44,16 N. 26,40 W.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, ank. Bangkok 6.6.
s.s. *Lars Kruse*, ank. Soussi 12.6.
s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. London 11.6.
s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Cardiff 10.6.
s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
s.s. *Lise*, Hansen, ank. Tyne 8.6.
s.s. *Lithuania*, Rasmussen, ank. New York 6.6.
s.s. *London*, Caspersen, ank. Åbo 11.6.
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rotterdam 9.6. til Buenos Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
s.s. *Magnus*, Nielsen, ank. Dunkirk 12.6.

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD. DANZIG (FILIAL I GDYNIA)

SKIBSMÆGLERE
Befragtning · Spedition · Forsikring · Havariagentur · Levering
af Bunkerkul · Kuleksport.

Telefon og Telegramadresse: "BERGENSKE"

A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y

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

HELSINGFORS (Finland)

Filialkontor: HANGO

Skibredere, Skibsmæglere Befragtning og Spedition

Gennemgaaende Rater til de vigtigste Havne paa Jorden

Reparationer udføres i Bristol Kanalen

MOUNTSTUART DRY DOCKS & SHEARMANS, LIMITED

CARDIFF

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.

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktører: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),

Carlbon, Grimsby · Carlbon, Hull · Carlbon, Newcastle-on-Tyne.

Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

110, FENCHURCH STREET, LONDON E C. 3.

LONDON

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnemehre«

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

GLASGOW

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterl.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

69 Princess Manchester
7 Chapel Street Liverpool
1 Cannon Street Birmingham
24 Charles Street ... Bradford
»York House« 57, St.
Mary Axe London
Corn Exch. Chambers,
Exchange Street ... Sheffield

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

GRIMSBY

TELEGRAM-ADR.: SIVEWRIGHT
TELEFON: 8760 CITY

W. C. BACON HAROLD BACON

HOVEDKONTOR: 3 CROSS STR.,
MANCHESTER

SIVEWRIGHT, BACON & CO.

Repræsentanter for de italienske Statsbaner
og den kgl. italienske Marine

SKIBSMÆGLERE

Repræsentanter for det britiske Marineministerium
i Manchester og Liverpool

Fragt Agenter og Mæglere for ELDERS & FYFFES, Ltd.

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

MANCHESTER

METHIL

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Main 2418 · 6956

SENDEL & GORDON

SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE

21, DUKE STREET,

MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

MONTREAL

S. H. OHLSEN & CO.

Charlestown 1869 **METHIL** Methil 1887

*

LLOYDS AGENTER · SKIBSMÆGLERE OG SPEDITØRER

BUNKERS

Telegram-Adresse: Ohlsen, Methil

GHENT

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE

HAMBURG

STEINHÖFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

HAMBURG

JOHN P. BEST & CO.

GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

HOWALDTSWERKE A.-G. / KIEL

SKIBSVÆRFT · INGENIØRER · KEDELSMEDIE · STØBERIER

Passager- og Fragtskibe · Motor Skibe · Tank Skibe · Bugserbaade · Isbrydere · Flydedokke.

SULZER DIESEL MOTORER

Dokning og Reparationer af Skibe · Flydedok for Skibe op til 400 Fods Længde.

Kontor i København: CARL HOLTERMANN, Amaliegade 34.

KIEL

s.s. *Maine*, Andersen, Timecharter Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Hansen, Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, ank. Hongkong 13.6.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Kalundborg 13.6.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Brunsbüttel 13.6. for Ghent.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, ank. Kemi 6.6.
 s.s. *Mary*, Lisberg, ank. Braila 3.6.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rio 2.6. til Skandinavien.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. New Orleans 12.6. til Landsend f. O.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, ank. Aalborg 12.6.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Palermo 8.6. til Lissabon.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruterne.

N

s.s. *N. F. Høffding*, ank. Kemi 7.6.
 s.s. *N. H. Petersen*, Jensen, ank. Piteå 11.6.
 s.s. *Natal*, Madsen, afg. Durban 4.6.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Rotterdam 25.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. Portland 10.6.

O

m.s. *Odense*, Vierø, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Thomsen, ank. Nakskov 12.6.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Buenos Aires 8.6.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. New York 11.6. til Chicoutuni.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, afg. New York 9.6. til Kbhvn.

P

s.s. *P. Madsen*, afg. Bathurst 12.6.
 s.s. *P. N. Damm*, afg. Rufisque 13.6.
 s.s. *Pacific*, Nielsen, pass. Bermuda 9.6. for Galveston.
 m.s. *Panama*, Væring, pass. Skagen 13.6. for Kbhvn.
 s.s. *Parana*, Heisterberg, ank. Birkenhead 2.6.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, ank. Liverpool 10.6.
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Galveston 11.6. til Fremantle.
 s.s. *Phonix*, Rutebart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, ank. Danzig 3.6.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Kbhvn. 12.6.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, afg. Bona 10.6.
 s.s. *Rhone*, Andersen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, afg. Middelfart 13.3. til Danzig.
 s.s. *Rosenborg*, Jans, pass. Pillau 13.6.
 s.s. *Rota*, Rivold, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, oplagt.
 s.s. *Scandia*, Madsen, pass. Cape Race 8.6. for New York.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, ank. Kbhvn. 13.6.
 s.s. *Seine*, le Barzic, ank. Kbhvn. 13.6.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Hamburg 10.6.
 m.s. *Siam*, Frandsen, ank. Fowey 7.6.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, ank. Antwerpen 13.6.
 s.s. *Silkeborg* Hansen, afg. Leningrad 12.6.

s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Rouen 9.6.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Leningrad 4.6.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, pass. Gibraltar 8.6.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kolding 13.6. til Horsens.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, pass. Skagen 12.6.
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Stesvig*, Berendsen, ank. Kiel 10.6.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, pass. Skagen 13.6.
 s.s. *Stal*, Clausen, ank. New York 7.6.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, ank. Yxpila 8.6.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Port Talbot 11.6. til Montreal.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Manchester 11.6. til Liverpool.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Stodvarfjord 10.6.
 s.s. *Svend Pii*, ank. Sfax 14.6.
 s.s. *Søborg*, Madsen, afg. Jacobstad 11.6.
 s.s. *Sønderborg*, Albertsen, ank. Sharpness 11.6.
 s.s. *Sønderjylland*, Falk, Kbhvn.-Vejle Ruten.

T

s.s. *T. M. Werner*, ank. Granton 12.6.
 s.s. *Taarborg*, Rasmussen, ank. Hull 4.6.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, ank. Nakskov 12.6.
 m.s. *Tacoma*, Røder, afg. Yokohama 31.5.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, i Dok i Kiel siden 4.6.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Kbhvn. 11.6. til London.
 s.s. *Tiber*, Sonne, afg. Reval 11.6. til Kbhvn.
 s.s. *Tjaldur*, zum Vohrde, Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, i Dok i Fr.havn siden 26.5.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Vancouver 9.6.
 s.s. *Transvaal*, Riddersborg, ank. Havre 11.6.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Ankersen, ank. Kbhvn. 13.6.
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. Leningrad 10.6. til Kbhvn.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, pass. Sagres 8.6. for Aberdeen.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, afg. La Palice 11.6. til Havre.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 11.6. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Montevideo 3.6.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Munksund 8.6.
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Stege 13.6.
 s.s. *Venus*, afg. Cienfuegos 9.6. til Philadelphia.
 s.s. *Vera*, Kolster, afg. Rouen 11.6. til Blyth.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, ank. Kolka 1.6.
 s.s. *Viborg*, Hansen, ank. Manchester 8.6.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, ank. Kbhvn. 13.6.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, ank. Pachaniac.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), i Dok i Kbhvn. siden 6.6.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, ank. Kbhvn. 4.6.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Blyth 9.6.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, afg. Vlaardingen 9.6. til Baltimore.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Anrhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. New Orleans 7.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, ank. Grangemouth 8.6.

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** TELEFON-NR.: 7303, 7304, 7305, 7325, 6707, 6708

Agent for Danmark:

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

N. V. Stoomsleepdienst »MAAS«

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

BUGSERINGER UDFØRES BILLIGST

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

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

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

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5886. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR.: »DISPATCH«

**ESBJERG
TOVVÆRKS-FABRIK A/S**

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

AKTIESELSKABET
**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG
SKIBSVÆRFT**

MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI

TELEFON 559

FLYDEDOKKER
TØRDOKKER**Wessberg & Christoffersen**

STEVEDORE

Randers

**DEN
KJØBENHAVNSKE
SØ-ASSURANCE-FORENING**

LIMITERET · STIFTET 1852

TEGNER

SØ- & KRIGS-
FORSIKRINGER PAA VARER · KASKO
FRAGT OG INTERESSE

TELEF. 42-3075

HOLMENS KANAL 9 · KJØBENHAVN K.

A/S DAMPSKIBSELSKABET
"PACIFIC"

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**J. ANDERSEN & CO
SHIPS OUTFIT**

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

**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 »Vatrox.
Vickers Størnørsolie Neox og Neox D.

TELGR.-ADR.: ANGLOCOAL
TELEF.: CENTRAL 770**J. E. GRANZOW**NØRRESØGADE 17.
KØBENHAVN K.

Repræsentant for 1ste Klasser

BUNKERKUL & OLIEDEPOTER

Agent for 1ste Klasser

STEVEDORES, BUGSERSELSKABER & SKIBSHANDLERE I ALLE HAVNE**D. A. KNUDSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERE · HAVARI AGENTER · SKIBSHANDLERE · STEVEDORE

Agenter for: Nordisk Skibsrederforening

Danske Rederes Retsværn Assuranceforeningen Skuld

Danske Sejlskibsredereiers 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 Tili, 1884, Scott's 10. Udgave 1906, Bee Code.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



ENEFORHANDLING OG LAGER

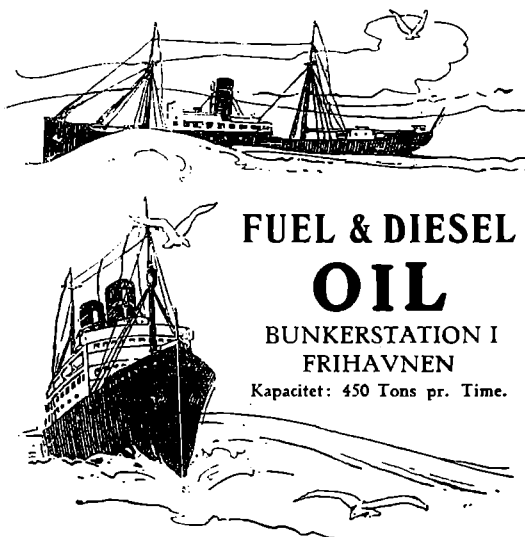
M. B. COHN
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

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

Carlsberg
Export
Øl

slanke Flasker
m. Guld-Etk.



*Pryder et
festdækket
Bord.*

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 SHARNNESS

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

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 SHIPS OUTFIT

FREDERIKSGADE 7 COPENHAGEN

TELEGRAMADR.: JACSONS

SKIBE C. P. JENSEN

St. Annæ Plads 6 TELEFON 6430 KØBENHAVN K.

Telegram-Adr.: "FREIHTS"

A/S DAMPSKIBSSELSKABET
ORION

"Alpha" Motoren

Leveres
saavel i 4 Takt
som i 2 TaktA/s Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
FREDERIKSHAVN

O. J. Eskildsen & Co.

Dampskibsselskabet BOTNIA, Aktieselskab

Telegr. Adresse:
DAMOTIA

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

IVER C. WEILBACH & CO PRAHL & SØLVER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

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

K. DANSTRUP

AUT. FORHYRINGSAGENT

KONTOR:

NY TOLDBODGADE 3

TELEFON

CENTRAL 13545

PRIVAT:

TORDENSKJOLDGADE 34

TELEFON

BYEN 6049

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LØBNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

AARHUUS PRIVATBANK

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

Alle almindelige Bankforretninger - Inkasso

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



WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY CO.

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

REPARATIONSVÆRFT

2000 TONS DAMP-HYDRAULISK SMEDEMASKINE

4 FLYDEKRANER MED INDT. 120 TONS LØFTE-EVNE

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

En » » » » » 511 » » » » 20.000 »

En » » » » » 550 » » » » 14.000 »

En » » » » » 480 » » » » 8.000 »

En » » » » » 420 » » » » 4.500 »

Sidebeddinger for Dampere paa indtil 300 Fods Længde

TELEGR. ADR.:

TELEFON-NR.:

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

Agent for Danmark:

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

REDAKTØR: AXEL GERFALK

NUM 26

FREDAG 24. JUNI 1927

34. AARG

FRA UGE TIL UGE

HANDELEN FØLGER FLAGET

Vort Udenrigsministerium og dets Virke paaskønnes i høj Grad af vort Erhvervslivs Mænd, som finder hurtig og virkningsfuld Hjælp hos dets dygtige Embedsmænd. Indenfor Erhvervene har i alle Fald Skibsfartens Folk, forstaar vi, med bange Anelser set paa de sidste Dages Nedskæring af Udenrigsministeriets Budget. Handelen følger Flaget, siger Engelskmanden, og vi har jo unægtelig strøget vort Flag i Udlandet ganske antageligt ved disse Nedskæringer.

Ingen er fuldkommen. Heller ikke vort Udenrigsministerium. Berettiget og uberettiget Kritik vil altid følge det og dets udsendte Repræsentanter.

Med Føje har man saaledes kunnet bebrejde vort Udenrigsministerium den nuværende Tingenes Tilstand i vore handelspolitiske Forhold til Spanien, som man vel nok tør sige er frit i Luften svævende. Og iøvrigt har Spanien i de sidste Par Aar gennemført Love og Regeringsbestemmelser, som i alt Fald har virket — og virket føleligt — som en Diskrimination imod de meget store danske Skibsfartsinteresser i Middelhavet.

Hurtigere Efterretningstjeneste

Vore Erhverv og Pressen — vel sagtens ogsaa Udenrigsministeriet? — faar i alt for mange Tilfælde for sent Underretning om slige Farer, der truer vore nationaløkonomiske Interesser. Det vilde sikkert være til alles Fordel — ogsaa Udenrigsministeriets —, om Erhvervene og Pressen i Tide blev underrettet om, at denne eller hin Regering forberedte et Lovforslag, der berørte danske Interesser. Naar en udenlandsk Lov først er vedtaget, er Protesten sjældent af større Virkning. Helt anderledes, forekommer det os, vilde vort Udenrigsministeriums Henstilling til vedkommende fremmede Regering virke, hvis den fremsattes paa et meget tidligere Tidspunkt og paa Baggrund af faglige Protester og offentlig Indignation.

Dette kræver selvfølgelig, at vore udenrigsministerielle Repræsentanter i Udlandet ikke nøjes med at hente deres Viden fra Referaterne af Parlamentsdebatterne i paagældende Landes Dagblade. Det er ikke nok, at de véd, hvad der er sket. De maa vide, hvad der vil ske i den nærmeste Fremtid. Hvis de ikke som de fleste af Stormagternes Repræsentanter kan skaffe sig disse Oplysninger rettidigt, mangler de de Forbindelser, som det er deres første Pligt at erhverve sig.

SAMARBEJDE

Det lykkelige Samarbejde mellem Landbruget, Handelen og Skibsfarten, vore store frie Erhverv, har vi tidligere peget paa i dette Blads Spalter. Ved Det forenede Dampskibsselskabs 60 Aars Jubilæum for nogle Maaneder siden understregede vi netop denne Side af Selskabets store Virksomhed og fremhævede, hvorledes Landbruget, takket være nævnte Dampskibsselskabs glimrende Underretningstjeneste, undgik meget svære Tab under sidste Aars Generalstrejke i England. En gammel anset Købmand, Konsul Ingvar Peter-

sen, har nylig gjort dette Samarbejde mellem Skibsfarten, Landbruget og Handelen til Genstand for nogle interessante Betragtninger i Dagbladet »Børsen«. Han fortæller saaledes, at i de 30 Aar, hvori han eksporterede Smør til England og Skotland, gik der ingen- sinde en Fustage af hans Smør til en gal Adresse. Og hans Eksport var Eksport i stor Stil. Til Tider mere end 1000 Fustager om Ugen og fordelt paa 30 til 40 Kunder i nævnte Lande.

Ejheller erindrer han, at hans Kunder nogensinde har ført Klage over Behandling af Godset fra Selskabets eller dets Funktionærers Side. Alt, siger han, vidnede om Omhyggelighed, Agtpaaagivenhed og den yderste Paapasselighed, en Tradition, som heldigvis bliver fulgt i Dag.

De daværende Transportmidler tilfredsstillede den Gang alle rimelige Fordringer. Men sammen med den voksende Konkurrence i de engelske Markeder, navnlig fra Koloniernes Side, blev det ikke alene nødvendigt for vort Landbrug at følge med paa Kvalitetens Omraade. Transporten maatte ogsaa holde Trit med Udviklingen.

I fuldeste Maal og til Ære for Selskabet og til Gavn for vort Land har Det forenede Dampskibsselskab altid løst denne Transportopgave. Og ikke mindst i de senere Aar under den nuværende Ledelse, skriver den gamle Købmand. Og han henviser til de nye store med alle Hjælpemidler udrustede Skibe, der nu 6 Gange ugentlig sejler fra Esbjerg til Harwich — 2 Gange ugentlig fra Esbjerg til London — en Forsendeshyppighed, man for nogle Aar siden vilde have anset for en Umulighed, ligesom ved de gode og moderne Skibe, der nu besøger Transporten af vore Landbrugsprodukter fra Hovedstaden og Landets andre Eksportpladser.

Naar han saa nøje gaar ind paa denne Gren af Selskabets Virksomhed, er det, fordi han som erfaren Fagmand indser, hvilken alt afgørende Betydning det danske Landbrugs Ve og Vel har for Landets økonomiske Eksistens, ligesom han er overbevist om, at D. F. D. S.s Ledelse ser paa Opgaven som Transportør af danske Landbrugsprodukter mere som en Samfundsopgave, der er betroet Selskabet, end fra et merkantilt eller profitgivende Synspunkt. Og dette tjener kun Selskabet til Ære, selv om han nok kunde ønske, at det fik noget større økonomisk Udbytte af denne nationale Virksomhed.

BEMANDINGSSKALAEN

I vort sidste Nr. omtalte vi det i Norge meget aktuelle Spørgsmaal om Bemandingsskalaen og Redernes Protest mod samme. Det viser sig nu at ogsaa Matrosernes og Fyrbødernes Forbund er utilfreds med de Ændringer i Bemandingsskalaen, som Regeringen har foreslaaet, idet de har indsendt en Protest mod samme. Forbundet paastaar, at den norske Handelsflaade stod med den største Forlisprocent i Verden, før den fik Bemandingsskalaen, medens den i de senere Aar har staaet som en af de bedste, med den mindste Procent. Ligeledes anføres Eksemplet med »Mistral«s

Forlis. Med Hensyn til Forlisprocenten, udtaler N. H. & S. T. i en Kommentar til Protesten, er det noget som er almindelig anerkendt i Skibsfartskredse, at det er det betydelig bedre Skibsmateriel, som er Grunden til Bedringen her, idet alle de gamle Sejlskibe er faldet bort. »Mistral«s Forlis kan ikke skyldes Bemandingskalaen. Skibet havde det Mandskab, det skulde have ifølge Bemandingsskalaen.



70 AAR

En saavel i Skibsfarts- som Søassurance-Kredse kendt Søassuranceekspert, Kaptajn G. F. Michelsen, fyldte i Tirsdags 70 Aar.

Kaptejn Michelsen har været ved Søen lige fra Drengæarene. Efter Konfirmationen fo'r han i flere Aar med Sejlskibe. Senere kom han i »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Tjeneste, avancerede til Kaptajn og førte efterhaanden forskellige af dette Selskabs Skibe, indtil han i 1901 gik i Land for at overtage Stillingen som Søassuranceekspert ved de fire gamle Søforsikringselskaber. Her fejredes han under festlige Former ved sit 25 Aars Jubilæum forrige Aar, ved hvilken Lejlighed han ogsaa udnævntes til Ridder af Dannebrog.

Kaptajn Michelsen har baade paa Søen og senere ved Søforsikringselskaberne udført et dygtigt og anerkendt Arbejde. Han er meget afholdt af de mange, han i Aarenes Løb er kommet i Berøring med, ikke mindst indenfor de danske Skibsføreres Kreds.

FORHOLDENE FOR DE SMAA SEJLSKIBE

Som det vil huskes, bragte den engelske Kulstrejke i Fjor en væsentlig Bedring i de sørgelige Forhold, hvorunder de smaa Sejlskibe i længere Tid havde arbejdet, og denne Bedring har heldigvis i hvert Fald tildels holdt sig, idet saavel Afskibere som Modtagere i den omtalte Periode naaede til Klarhed over, at Godstransport med de smaa Sejlskibe, der næsten alle er forsynede med Motor, er baade praktisk og økonomisk.

Fragterne er ganske vist ikke tilnærmelsesvis saa gode som under Kulstrejken, men Skipperne, der jo som Regel ogsaa er Redere, synes dog at være nogenlunde tilfredse, idet de i hvert Fald er i Stand til at holde deres Skibe i Fart.

POLSKE KUL OVER DANZIG

Over Danzig Havn er der ifølge Oplysning fra Havneudvalget i Danzig i Løbet af Maj Maaned udført ialt 331,881 Tons Kul, deraf til Danmark 80,447 Tons, mod 294,952 Tons, deraf til Danmark 94,673 Tons i April Maaned.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige	171,343 t.
Danmark	80,447 »
Italien	12,265 »
Frankrig	21,627 »
Letland	20,340 »
Finland	9,548 »
Norge	14,013 »
Estland	1,100 »
Litauen	1,198 »
	331,881 t.

Det vil bemærkes, at Kuludførselen over Danzig er steget ikke uvæsentlig i Maj Maaned, og at den samlede Merudførsel omtrent andrager det Merkvantum, Sverige har modtaget i Maj Maaned. Udførselen til Frankrig er steget ikke uvæsentligt.

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET »ROSSIA«

Af Bestyrelsens Beretning for Aaret 1926 fremgaar, at Gevinst- og Tabskonto saavel som Balance-Konto atter i Aar udviser en Nedgang, som Følge af en Stigning af Kronen paa ca. 7 pCt. i Forhold til £ Sterling.

Brandforsikring.

Nettopræmierne beløber sig til Kr. 5,583,649.28 imod Kr. 6,028,643.27 i 1925. Tilbagegangen skyldes Kronens Opgang i Forhold til £ Stg. fra 19,60 pr. December 1925 til 18,19 pr. 31. December 1926.

Portefeuillepræmierne beløber sig til Kr. 184,276.45.

Betalte og uregulerede Skader for egen Regning efter Fradrag af Reserven fra forrige Aar beløber sig til Kr. 3,406,813.64 eller 61,1 pCt.

Netto Provisioner og Branche Omkostninger beløber sig til Kr. 1,976,217.02 eller 35,4 pCt.

Præmiereserven for uafløbne Forpligtelser er Kr. 2,791,824.66 eller 50 pCt. af Nettopræmierne.

Regnskabet udviser et Overskud paa Kr. 368,651.08 for denne Branche.

Transportforsikring.

Nettopræmierne andrager Kr. 4,295,787.43 imod Kr. 4,839,234.86 i 1925, hvilket viser en Tilbagegang, der fremkommer som Følge af den i Fjor tagne Beslutning om Indskrænkning af Forretningen.

Betalte Skader for egen Regning beløber sig til Kr. 4,124,249.93.

Netto Provisioner og Branche Omkostninger andrager Kr. 559,306.98 eller 13 pCt.

Reservefondet pr. 31. December beløber sig til Kr. 2,880,463.37.

Denne Branche udviser herefter et Overskud paa Kr. 222,442.00.

Diverse Brancher.

Nettopræmierne beløber sig til Kr. 1,579,651.45 imod Kr. 1,029,430.30, hvilket udviser en tilfredsstillende Fremgang.

Portefeuillepræmierne beløber sig til Kr. 82,119.57.

Betalte og uregulerede Skader for egen Regning efter Fradrag af Reserven fra forrige Aar beløber sig til Kr. 1,064,504.57 eller 67,4 pCt.

Netto Provisioner og Branche Omkostninger andrager Kr. 590,519.64 eller 37,4 pCt.

Præmiereserven for uafløbne Forpligtelser er Kr. 431,825.66 eller 27,3 pCt., hvilket er et rigeligt Beløb til at dække den løbende Risiko.

Regnskabet udviser et Underskud paa Kr. 114,472.74 for disse Brancher.

Selskabets Balance-Konto pr. 31. December 1927 udviste et Beløb af 18,357,682.58 Kr.

DIREKTØR A. O. ANDERSEN TILSKADEKOMMEN

Direktør i Det forenede Dampskibsselskab A. O. Andersen havde et kedeligt Uheld, idet han, da han gik om Bord i Selskabets Motorbaad »Svalen« paa Islands Plads forleden, gled paa Baadens Ræling og forvred sit Ben i Knæleddet.

Direktør Andersen blev bragt til Rigshospitalet. Der er, efter hvad vi erfarer, konstateret et mindre Benbrud og en Muskelsprængning i Knæet. Vi haaber, at han snart atter maa være rask og i Stand til at vende tilbage til sin store Virksomhed.

Ny Flydedok i Australien.

I nogle Aar har der i Australien fundet Underhandlinger Sted angaaende Bygningen af en ny 15.000 Tons Flydedok, der skal stationeres i Newcastle i New South Wales, da der i Sydney allerede findes en stor Dok.

Bygningen af den ny Dok begynder man paa, naar Tegningerne modtages fra England, og Arbejdet vil tage tre Aar. Den skal bygges paa et Værft i Newcastle, der ejes af den australske Regering, og den skal koste 410,000 Lstr., hvortil Regeringen bidrager med 135,000 Lstr., men dog ikke deltager i Vedligeholdelsen.

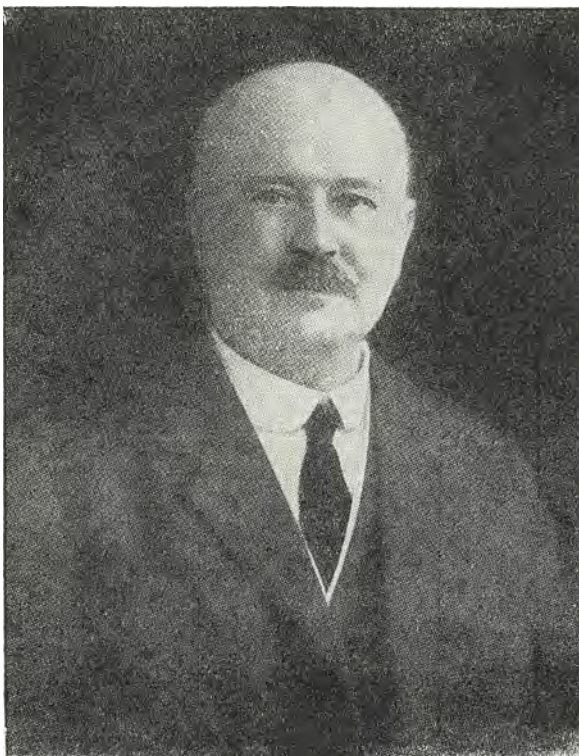
Dokken skal stationeres i Newcastle og skal tage de to nye 10,000 Tons Krydsere, der for Øjeblikket bygges i Storbritannien til Commonwealth Government; den faar en Kapacitet paa 15,000 Tons.

EN FØRER INDENFOR INTERNATIONAL SKIBSFART

Der er Grund til at lykønske The Baltic and White Sea Conference eller som dens Navn er fra 1. Juli, The Baltic and International Maritime Conference til det Valg af Formand, der fandt Sted ved det Aarsmøde, der for kort Tid siden afholdtes i Paris, ved hvilken Lejlighed den kendte skotske Skibsreder, Mr. John Denholm, blev valgt.

Mr. Denholm forbinder med stor praktisk Erfaring i Skibsfart og alle de til denne knyttede Problemer overordentlig stor administrativ Dygtighed, hvilket han gav Bevis for, da han i 1925 var Formand for The Chamber of Shipping of the United Kingdom.

Greenock-Firmaet J. J. Denholm Ltd., for hvilket han er Chef, er over 60 Aar gammel og er korresponderende Reder for Denholm Linjen og Denholm Shipping Company Ltd., der ejer Skibe paa over 5,000 Bruttotons. Mr. Denholm var i mange Aar Medlem af Greenock Havnebestyrelse og sluttelig Formand for samme. Han er nu Formand for Lloyd's Registers Glasgow Komite og for Nordenglands Protection and



John Denholm

Indemnity Association, medens det store Arbejde, han har udført i Shipping Federations Raad og som Formand for Greenocks Handelskammer giver yderligere Bevis for hans vidtspændende Virksomhed i Standsfællernes Interesse. Da han afgik som Formand for The Chamber of Shipping, modtog han en hjertelig Tak for den dygtige og taktfulde Maade, hvorpaa han havde udført de Pligter, der er forbundne med denne vanskelige Stilling.

Mr. Denholm staar saa meget bedre rustet til Overtagelsen af den nye Post som Formand for The Baltic and International Maritime Conference, som han har været Medlem af Conferencen siden dens Oprettelse i 1905 og har været et meget aktivt Medlem af Hovedbestyrelsen. Han blev i 1922 valgt til Vicepræsident i Conferencen.

Mr. Denholm, der i Løbet af næste Uge kommer til København, vil af Conferencen blive fejret ved en Lunch den 29. ds.

HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM

Til Trods for en yderligere Tilbagegang i Kulafskibningerne var Skibsfartstrafikken paa Rotterdam dog i den forløbne Maaned betydeligt større end i Maj Maaned i Fjor. Hovedaarsagen hertil var den stigende Tilførsel af Erts, Træ og Korn.

Ogsaa Stykgodstrafikken udviser meget tilfredsstillende Tal.

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

	Maj 1927	Maj 1926	April 1927
Ialt ankommet	916	704	812
Ialt udgaaet	782	867	825
Ankommet med Stykgods	525	516	480
Udgaaet med Stykgods	528	493	524
Udgaaet med Kul	229	346	273

I 'Nieuwe Waterweg' indkom 81 Dampskibe for Bunkers mod 583 i Maj Maaned ifjor.

Fra Nordeuropa ankom 440,000 Tons Erts, fra Canada 30,000 Tons, og fra andre Lande 560,000 Tons.

Af Korn i Bulkladninger ankom fra Nordamerika 155,000 Tons, fra Sydamerika 200,000 Tons, fra Donau 25,000, fra Rusland 34,000 Tons og fra andre Lande 9,000 Tons. Desuden ankom 310,000 Sække Korn.

Med Tankskibe ankom 90,000 Tons mineralsk Olie.

Bomuldstilførselen androg 18,247 bales, hvoraf 10,585 fra Nordamerika, 6,361 fra Indien og 915 fra

Ægypten. Forraadet udgjorde herefter ved Maanedens Udgang 22,930 bales.

Nationalitet	Oversigt		Udgaaede Skibe	
	Antal	Tons Netto	Med Ladn.	i Ballast
U.S.A.	17	60,963	13	3
Belgien	6	3,894	4	2
Brasilien	2	7,237	2	1
Canada	2	6,654		
Danzig	4	5,730	2	2
Danmark	19	29,108	13	4
Tyskland	182	278,218	168	29
Estland	4	2,517	4	
Finland	6	5,220	5	
Frankrig	106	142,244	91	12
Grækenland	8	16,467	3	9
Storbritannien	264	406,801	158	70
Italien	66	174,526	54	3
Japan	9	42,358	4	2
Lettland	7	6,480	1	3
Nederlandene	262	455,670	185	54
Norge	81	100,604	45	32
Portugal	4	4,902	2	
Spanien	19	47,794	5	14
Uruguay	1	221		
Sydslavien	3	8,466		2
Sverige	64	78,304	41	19
Ialt	1136	1,884,378	800	261

Ialt udgaaet i Maj Maaned d. A. 1,061 Skibe med 4,962,073 m³.

FRAGTRATETALLET FOR MAJ 1927

Fragtratetallet er for Maj beregnet til 112,3, hvilket er 4½ pCt. lavere end Tallet for April.

Jan.—Marts 1925. gsnll.	100,0		
Maj 1926	93,0	Decbr. 1926	136,1
Juni —	97,2	Januar 1927	126,9
Juli —	104,4	Febr. —	121,5
August —	112,8	Marts —	117,7
Septbr. —	129,8	April —	117,5
Oktbr. —	159,5	Maj —	112,3
Novbr. —	159,0		

Nedgangen hidrører især fra, at Trælastfarten nu er i Gang i alle de Ruter, der er med i Opgørelsen, og Noteringerne for Trælastfragt i Foraars og Forsommeren er i Reglen noget lavere end Vinterfragterne og de sidste Efteraarsfragter. — Indekstallene for de andre Ruter i Maj var med enkelte Undtagelser enten omtrent uforandret som i April eller viste en mindre Nedgang.

DIESELMOTORSKIBET »DRONNING ALEXANDRINE«

I vort sidste Nr. bragte vi en Meddelelse om den Prøvetur som D. F. D. S.'s nye Islandsbaad foretog med Kongen og Dronningen om Bord og vil nedenfor give nogle Detailler angaaende Selskabets pragtfulde og velindrettede Nybygning.

»Dronning Alexandrine« er som bekendt bygget af Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri og er udrustet med Dieselmotorer, leverede af Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: 263' 0" × 38' 10" × 26' 2", Brutto Tonnage 1854 Tons, Netto



Tonnage 1090 Tons, Dødvægt 1654 Tons, Fart paa Prøvetur ca. 14 Knob.

Skibet er bygget til at befordre Passagerer og Last mellem Danmark og Island.

Det egentlige Skibsskrog har 3 Dæk, nemlig Awningdæk, Hoveddæk og Mellemdæk.

Paa Awningdækket findes forskellige Opbygninger, forude en Bak og midtskibs og agter Dækshuse. Over den midtskibs Del af Awningdækket er Promenadedækket. Skibet deles ved 6 vandtætte Skodder i 7 vandtætte Afdelinger og er endvidere forsynet med dobbelt Bund igennem hele sin Længde. Rummene mellem Bundene er vandtæt inddelt i flere mindre Rum, der dels er indrettet til Vandballast og dels benyttes til Opbevaring af Smøre- og Brændselsolie. Desuden er der indbygget en Højtank paa Forkant af Maskinrummet til Brændselsolie.

Indretningen for 1ste Kahyts Passagerer findes midtskibs. De fleste Passagerkamre er indrettet til to Personer. Ialt er der i Kamrene Plads til 95 1ste Kahyts Passagerer.

Til Brug for Kongen og Dronningen under eventuelle Besøg paa Island er 3 af Passagerkamrene indrettet saaledes, at Udstyret let kan fjernes og erstattes med andre Møbler, saa at der under Rejsen findes

en Salon, to Sovekahytter og særligt Bad m. m. til Majestæternes Disposition.

I umiddelbar Nærhed af Passagerkamrene er der vel udstyrede Toiletrum samt Badeværelser, alle forsynet med varmt og koldt Vand.

Opholdssalonerne for 1ste Kahyts Passagerer bestaar af Spisesalon, Rygesalon og Musiksalon.

Spisesalonen findes paa Hoveddækket. Den er bygget ud i Skibets fulde Bredde og har Siddepladser til 64 Passagerer.

Rygesalonen, der ligger paa Awningdækket, har Siddepladser i magelige Lænestole og Sofaer for ialt 40 Personer.

Musiksalonen findes agten for Rygesalonen.

Paa Frontskoddet er anbragt et Maleri af Hendes Majestæt Dronningen.

Endelig skal det fremhæves, at der ved Indretningen af Passagerapteringen er taget det mest vidtgaaende Hensyn til de hygiejniske Fordringer.

Udfor Ryge- og Musiksalon er Skibssiderne bygget op med Skærme saaledes, at Passagererne kan gaa ud paa Dækket fra Salonerne og dog være i Læ.

Promenadedækket er helt lukket paa Forkant og langs begge Sider indtil Dækkets halve Længde saaledes, at der her findes et Opholdssted for Passagererne, hvorfra de gennem brede Vinduer kan nyde Udsigten under Sejladsen uden at være generet af Vejret. Agten for Kaptajnshuset paa Promenadedækket findes en aaben Veranda forsynet med magelige Bænke, hvorfra Passagererne vil have en fri Udsigt agterefter.

Apteringen for Passagererne paa 2den Klasse findes i Agterskibet. Paa Awningdækket ligger en Spisesalon og ved Nedgangen fra denne findes Kamre for 44 Passagerer med Toiletter og Vaskerum for disse.

Kamrene er hvidlakerede og vel udstyret i enhver Henseende og i Toiletrumme findes Vaskekummer med rindende Vand.

Kaptajnens Kahyt og Radiostationen ligger paa Promenadedækket.

Kamre og Messer for Officererne er anbragt paa Awningdækket. Tjener- og Kokkepersonalet har Kamre dels paa Awningdækket og dels agterude paa Hoveddækket, Motormændene agter paa Hoveddækket og Matroserne forude i Bakken.

Kabyssen er indrettet i den agterste Del af Dæks- huset og er forsynet med oliefyret Komfur, elektrisk Bagerovn, Dejgæltmaskine og mange andre hensigtsmæssige Hjælpemidler til et moderne og renligt Køkken. Fra Kabyssen fører en Trappe direkte ned i Proviantrummet, hvor rigelige Kølerum forefindes.

Opvarmningen af Skibet foregaar ved Dampradiatorer. Den friske Luft, der blæses ind i Kamre og Saloner, bliver forvarmet til ca. 12° ved Hjælp af Damp og Elektricitet, hvorved opnaas, at Lufttilførselen ikke føles som Træk saaledes, at Skibet selv i den kolde Aarstid kan holdes vel ventileret.

Skibet er forsynet med 6 kraftige, elektriske Losse- spil samt elektrisk Ankerspil. Roret bevæges ved Hjælp af en elektrisk-hydraulisk Styremaskine, der kontrolleres fra Broen ved Hjælp af Telemotor.

Maskinanlægget bestaar af en enkeltvirkende, langslags 6 Cylinder Dieselmotor af Burmeister & Wain's Fabrikat. Cylinderdiametere er 550 mm., Slaglængden 1500 mm., Omdrejningen per Minut 115, tilsvarende Hestekraft 2100 I.H.K.

Der findes 3 Hjelpe-Dieselmotorer med tilhørende elektriske Dynamoer, der hver kan udvikle 66 K.W. ved 110 Volts Spænding. Strømmen fra disse Dynamoer benyttes til Drift af det øvrige Hjælpemaskineri, Belysning, Radiostation og Retningsfinder.

SKANDINAVIEN-AMERIKA LINJEN

Udvidet Fart

Skandinavien—Amerika-Linien har, i Anledning af den stærkt forøgede transatlantiske Trafik med Passagerskibe og af Hensyn til de andre transatlantiske Liniers i de senere Aar tiltagende Trafik, ogsaa udvidet sin Fart paa Amerika. En medvirkende Aarsag hertil er den stadig tiltagende Godstrafik mellem Amerika og Skandinavien, der stadig stiller større og større Krav om hyppig Skibslejlighed med hurtiggaaende Baade. Skandinavien—Amerika-Linien har derfor ogsaa udvidet sin Fartplan. Allerede fra Begyndelsen af Aaret har Linien haft sine Skibe i regelmæssig Fart med afkortede Ophold i saavel New York

som i København, hvilket er 5 Dage i Amerika og 6 Dage i København.

Dette mindre Ophold i Havnene vil betyde, at Selskabet, medens Skibene i de senere Aar kun har foretaget ca. 27 Rejser, i Aar med sine 4 store Dampskibe »Frederik VIII«, »Hellig Olav«, »Oscar II« og »United States« ialt vil udføre 36 Rundrejser paa Amerika.

Paa Grund af de hyppige Afsejlinger baade fra Danmark via Norge og Canada og fra New York ligeledes via Canada og Norge, vil der blive bedre Lejlighed for det rejsende Publikum til at foretage Rejsen over Atlanten med denne eneste danske nationale Linie.

"DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, d. 21. Juni 1927.

Fragtmarkedet er gaaet ned ad Bakke i de aller sidste Dage; ikke mindst har La Plata og Montreal været en slem Skuffelse. Nu har jo La Plata iaar været ualmindelig god, rent et Særsyn, og absolut Fragtmarkedts Kærne, saa en Reaktion maatte engang komme, men ikke desto mindre er vi tilbøjelige til at tro, at denne pludselige Nedgang er forbigaaende; 12/6d., 13/- ud og 19/- 20/- hjem er virkelig for magert til at kunne drive tilstrækkelig Tonnage Syd over, og det er vel nu Slut med Tilgangen af Ballasttonnage. Befragterne har foreløbig fat i den tykke Ende med de Baade, som er helt prompte eller paa Vej ud usluttede, men dette faar en Ende, og Spørgsmaalet er da, om ikke Markedet igen regulerer sig selv. Montreal og Nord-Staterne er i Sympati med La Plata; i det hele taget er alt, hvad der hedder Kornmarkeder, svagere, og Forklaringen er mangfoldig. En af Grundene er den kolossale Omsætning, som har fundet Sted i de sidste Maaneder. Da hver Ladning repræsenterer store Værdier, er det uhyre Summer, det drejer sig om. Købmændene skal have Tid »to digest«, og naar Hovedmassen af Ladningerne er placerede, kommer de nye Købeordrer automatisk frem. Med de øjeblikkelige lave Rater i de ledende Kornmarkeder er Befragterne meget villige til at tage en Risiko, og netop denne Omstændighed er Tegn paa, at de selv mener, at Markedet ikke kan holdes paa det nuværende Niveau ret længe. — I Østen er Tonnagen for en Gangs Skyld ikke i Overflod. Markedet arbejder sig langsomt fremover, og da der er en Masse Forespørgsler, som snart ventes at blive positive, faar vi forhaabentlig snart et mere aktivt Marked at se med forbedrede Rater. Fra Middelhavet har Erts Befragterne taget en Mængde større Baade til Staterne, rigtignok har Betalingen været under middelmadig, men de store Baade, der her er Tale om, finder det værd at tage en Last paa Kølen, og for at hjælpe paa Raten kan der næsten altid faas endog meget gode Ekspeditioner paa Last- og Losseplads. — Kul ud til Middelhavet og Danmark/Østersøen er ligeledes et daarligt Marked.

Det eneste Marked, som ser ud til ikke alene at kunne hævde Positionen, men ogsaa gaa frem, er:

TRÆLASTMARKEDET

fra Østersøen. Props Raterne til England er betydelig fastere, og store Baade faar nu 43/- 44/- til Østkysten eller Skotland, ligesom Befragterne ikke er uvillige til at slutte paa Lumpsum, Basis 34/- f.i.o. Syd-Finland/West Hartlepool. — Pulpwood Syd-Finland/Calais-Rouen faar endnu Tonnage à 37/6 38/6 og Hfl. 22/50-23 til Holland. Leningrad byder 38/- for Pulpwood til Rotterdam, 17/6 18/- tungt Korn engelsk Kanalhavn, 18/- Oliekager Southampton, 12/- Oliekager, fire danske Havne.

Kotka/Grimsby 1000 std. DBB indikerer 42/6d. Trångsund/Durban og Delagoa Bay, 2500 std. 77/6d. Danzig/Østkysten, 39/- 40/- Liverpool 50/-, 51/- Garston 55/-. Props Danzig/Cardiff 49/. Uleåborg/Rotterdam, pulpwood, Hfl. 23.75. Mariehamn/Rotterdam Hfl. 23.

HVIDEHAVET

har taget ca. 20 Baade i Løbet af nogle faa Dage, bl. a.:

Archangel/London 61/ og 62/, Archangel/Amsterdam, 59/-, Mesane/London, 67/6, Soroka/Cardiff 65/- & 66/6, Soroka/Woodbridge 80/- (340 Std.), Kovda/Wisbech 65/-, Kovda/Sharpness 61/-, og Archangel/Durban og Delagoa Bay noterer 90/- 92/6d. for 1800 std. Korn Murmansk/Havre-Hamburg range 12/6, Gothenburg/Stockholm range 13/6, een Danmark 13/-.

CANADA

har betalt: 70/- een, 72/6 to W. Britain, Parrsboro Lastning og fra andre Lastpladser noteres fra 65/- til 70/.

KUL, KOKS etc.

Kulraterne Østkyst/Danmark er ikke bedre, 5/- med 800 Losning, 5/3 500 Losning er omtrent Maximum for 3000/2000 Tonnere, og mange Baade returnerer derfor i Ballast til Østersøen. Forth/Østnorge har betalt 7/ for 1850 Tonnere. Bunkerpriserne er nede i ca. 14/- for Østkyst Kul 19/6d. Best Admiralty; 16/6d. Danzig og tilsvarende i andre Havne. Rotterdam/Syd Sverige, Koks betaler kun 7/-, London Koks ca. 7/6 og Manchester Kanalen/Danmark 7/9—8/6d. efter Størrelse og Lastplads. Danzig/Danmark ca. 6/6 for 18/2,000 Tonnere. Coasting og Bay har flere Ordres, men Betalingen er lige daarlig.

MIDDELHAVET etc.

Store Baade faar ikke over 9/- 9/3, Tyne/Genoa 8/9 9/-, Wales/Genoa, Wales/Alexandria 10/9 & 11/-, Wales Djibouti 16/-, Singapore & el. Penang 19/3 19/6d., Perim & Colombo 15/- 16/3. Tyne/Algier 9/6, Marseilles 9/6, Palermo 10/3, Valencia 15/6. Rotterdam/Vest Italien 8/9 9/-, og 8/1½d. er akcepteret for 9,500 Tonner, Rotterdam/Alexandria 11/3, Rotterdam/Algiers 8/6 8/9; Danzig/Vestitalien er gjort til 11/6; Danzig/Piræus noterer ca. 14/. Alle hjemgaaende Middelhavsfragter er nærmest uforandrede og rigtig daarlige. Til Staterne er sluttet en hel Del, tildels meget store Baade, bl. a.:

10,500 Tonner, Bizerte/Boston 8/6, 7,000 Tonner, Algiers/Chester 8/6, 6,900 Tonner, Benisaf/Philadelphia 8/6, 8,500 Tonner, Bona/Boston 8/6, 7,000 Tonner, Huelva/Norfolk & Philadelphia, 12/3 Tinto terms, Sfax/Ghent & Antwerpen 7/-, Bona/Rotterdam 4/6d., (10,000 t.), Sfax/Hull 8/6, Bristol 8/3, 8/6d., Helsingborg 8/6, 9/-, Tunis/Tyne 8/3; tre spanske Havne U.K. 22/6d. per cbf. Donau/Antwerpen/Rotterdam

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Dronning Alexandrine«

Det Forenedes sidste Nybygning, Motorskibet »Dronning Alexandrine«, kom i Søndags til København fra Helsingør, hvor det nu er gjort endelig færdig efter sin Prøvetur forleden.

»Dronning Alexandrine« gik ind ved Selskabets Islandsplads, og paa Onsdag tiltræder det sin Jomfrurejse i den direkte Hurtigfart København—Reykjavik. Mandag forevistes det for en Kreds af Indbudte.

Prøvetur

Den 16. ds. foretoges der Prøvetur med det nye Passagerdampskib »Ile de France«. Fartøjet har en Længde af 240 m og en Bredde af 28 m. Det maaler over 43,000 Tons. Dets Turbinemaskineri vil give Skibet en Fart af 23 Knob.

Svenske Rederilaan

»Kommerskollegiet« har indsendt sit Forslag til Fordeling af Rederilaan for indeværende Aar.

Det foreslaas, at Rederiet »Nordstjernan« faar ½ Mill. Kr. som Bidrag til Anskaffelse af et Motorskib paa 7350 Dødvægt Tons. Rederiet »Rex« faar et Laan paa 50,000 Kr. og Rederiet »Transatlantic« 300,000 Kr. Rederiet »Transpacific« faar 550,000 Kr. som yderligere Bidrag til Anskaffelse af to hos Götaverken bestilte Motorskibe.

Strejke i Algier

Fra Algier meddeles den 14. ds., at der er er udbrudt Strejke blandt Arbejderne, der lossere Kul i Havnen. Ti kullastede Dampere ligger i Havnen og venter paa at blive lossede.

Nyt Befragtningsfirma i Haderslev

Hr. Ernst Jørn har nedsat sig som Skibs- og Befragtningsagent i Haderslev. Virksomheden vil tillige omfatte Klarering, Spedition, Kommission og Assurance.

Prøvetur

Fra A/S. Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's søndre Værft foretoges Lørdag en vellykket Prøvetur med Passagerdampskibet »Wellamo«, bygget for Regning Finska Ångfartygs Aktiebolaget, Helsingfors, Finland.

Skibet er bygget til British Lloyd's Klasse 100 A. I. + og er bestemt til Rederiets Rute Helsingfors—København/Helsingfors—Stettin. Dets Hoveddimensioner er: 250' × 40' × 24'9", og Bæreevnen er ca. 1120 Tons d. w.

Maskineriet er en 3-Gangs Expansionsmaskine passende til 13½ Knobs Fart.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

(Fragtmarkedet fortsat.)

16/6d., Hamburg el. Vestkyst U.K. 17/-, Danmark ca. 20/6, 21/- tre Havne for 25/3,000 Tonnere, Mariupol/Vestitalien 10/-, Nicolajeff/Antwerpen/Rotterdam 9/9. Jordnødder Saloum/Cont.—B/H 26/6 27/- og Gambia Lastning ca. 28/- 28/6.

NORD-AMERIKA, GULFEN, CANADA

Foruden Kul Wales/Montreal 7/ à 7/6d., Skotland/Montreal ca. 7/-, noteres Sand Antwerpen/Montreal 7/6d. frit ind. Kainit Antwerpen/Nordstaterne og Gulfhavne ca. 12/- og 13/- og flere lignende Laster fra Hamburg, Basis \$3 til Gulfen. Montreal/Antwerpen-Rotterdam er igen gjort til 10 c., Middelhavet 16 c. og 14½ c. Gulfen/U.K. 3/6 pr. qr. og 16¼ cents pr. 100 lbs., Grækenland 4/6d. en Lossehavn. Svovl, Gulf/Rotterdam-Harburg \$4 & \$3.75, London & Hull \$4.90, Kul, Baltimore/Vestitalien \$2.75 og sidst Doll. 2.50, 8000 Tonner; Pitchpine Gulfen/River Plate 163/9d., 167/6d. Cuba/Vancouver \$3.75, Cuba/U.K. ca. 21/6 net Charter; 1/2 Gulfhavne—3/4 Havne La Plata byder \$5; Oliekager Gulfen/Danmark kan maaske endnu slutes til \$7.

SYD-AMERIKA

Wales/Rio endnu ikke over 12/3 12/6d., Lower Plate ports ca. 13/-, Glasgow/Montevideo 13/-. Disse Rater maa stige nu, naar Kornmarkedet ligger saa svagt. De sidste Afslutninger fra La Plata ligger om-

Stranding

Ved 4-Tiden Lørdag Morgen er den finske Bark »Herzogin Cecilie« paa Rejse fra Hamborg til Finland i Ballast i læt Taage strandet udfør Vorupør. Svitzer er tilkaldt. Skibet staar haardt.

Svitzers »Garm« ankom Lørdag Aften til Strandingsstedet og sluttede Kontrakt om Bjergningen.

Skibet staar tæt oppe under Land. »Garm« har paa-begyndt Opnudring for at faa Bunden væk under Skibet.

»Herzogin Cecilie« er Lørdag Morgen Kl. 6½ blevet bragt flot efter 12 Timers Bjergningsarbejde af Svitzers »Garm«.

Barken er bugseret ind til Frederikshavn, hvor den skal dykkerundersøges.

Skibet har en Besætning paa 25 Mand, men desuden har Føreren, Kaptajn Robin des Cloux, sin Hustru og 2 Børn om Bord.

Bekendtgørelse.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder ordinær Generalforsamling Lørdag den 9. Juli 1927, Kl. 3 Eftm. paa Christiansminde Badehotel, Svendborg.

Forslag, der ønskes behandlet paa Generalforsamlingen, maa være indgivet mindst 3 Uger forinden.

Marstal, den 7. Juni 1927.

Bestyrelsen

MEDDELELSE

Herved tillader jeg mig høfligst at meddele Dem, at jeg har nedsat mig som **Skibs- og Befragtningsagent** her paa Pladsen og vil min Virksomhed ogsaa omfatte **Klarering og Spedition**.

Idet jeg beder Dem støtte mit Foretagende forbliver jeg

med Højagtelse

ERNST JØRN, HADERSLEV

Telegram-Adr. »JØRN«. Tel. Nr. 91.

kring 19/6 20/-, Basis U.K. Cont., og det er en betragtelig Nedgang paa faa Dage. Sandsynligvis standser Nedgangen ved disse Afslutninger, og det kan vare en rum Tid, før vi igen ser Rater som 25/- 27/6d.; men lad os ikke forsværge noget som helst; med La Plata véd man aldrig noget, selv de mest nøgterne Beregninger kan slaa fejl.

ØSTEN

Vladivostok/p.p. Cont.-U.K. er gaaet op i 32/6 med 33/9 Esbjerg. Bombay/Karachi fast omkring 23/- 25/- d.w. 21/6 scale. Vestaustralien/Middelhavet-U.K.Cont. derimod lavere og sidst gjort til 37/6, 38/6, 39/6 1/2/3 Lossehavne. Majs Sydafrika/U.K.-Cont. 10/30 Sept. har betalt 26/3 og Kul Durban/Singapore 14/6, Kul Newcastle N.S.W. til Indien, Chile og Peru, Sukker Mauritius/U.K. kan anvende en Del Tonnage, og der lader til at komme mange andre Ladninger i Markedet, men Befragterne er afventende.

TIME-CHARTER

Vestindisk Rundrejse slutes à \$1.45, 3,800 T. Lev. U.S.N.H., 1.60 Levering Cuba. Endel større Baade, Diesel & Damp er taget op for World Trade, og Pacific Rounds til »maintained rates« og for europæisk Fart indikerer ca. 5/ for 4,000 T. 4/6 Mdr., 5/3 5/6 for 3/3,500 T.

POSITIONSLISTE PR. 20. JUNI 1927

»MEDDELT AF DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING«

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jacobsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Aalborg*, Egeholm, pass. Brunshüttel 19.6.
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 s.s. *Aarhus*, Jørgensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Aarø*, Christensen, ank. Grangemonth 18.6.
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Vladivostok 12.6.
 s.s. *Aladdin*, Nielsen, pass. Kiel 19.6. til Leningrad.
 s.s. *Algarve*, Sundvig, afg. Livorno 20.6. til Neapel.
 s.s. *Amalienborg*, Sørensen, ank. Rosario 12.6.
 m.s. *Annam*, Wolff-Jørgensen, pass. Gibraltar 18.6. til Dunkirk.
 s.s. *Anneberg*, afg. Nørre Sundby 4.6. til Porto Rico.
 s.s. *Argentina*, Juul Larsen, afg. Rotterdam 2.6. til Buenos Aires.
 m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Stavanger 19.6.
 s.s. *Arkansas*, Henriksen, ank. Kbhvn. 19.6.
 m.s. *Asia*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 18.6.
 s.s. *Askø*, Hjorth, ank. Ghent 14.6.
 m.s. *Astoria*, Beldring, afg. Colon 19.6.
 s.s. *Astrid*, Bjarke, ank. Kbhvn. 19.6.
 s.s. *Atlantic*, Petersen, ank. Bombay 8.6.
 m.s. *Australien*, Christensen, pass. Las Palmas 17.6. til Fremantle.
 s.s. *Axel*, Kanstrup, ank. Kbhvn. 18.6.

B

s.s. *Beira*, Kjær, oplagt.
 s.s. *Bellona*, Christensen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Benedikt*, Nikolajsen, i Kbhvn.-Nykøbing F. og Kbhvn.-Mariagerfjord Ruten.
 s.s. *Bergenshus*, Andresen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 m.s. *Bhanurangsi*, Halling, afg. Aden 15.6. til Singapore.
 s.s. *Birte*, Christensen, afg. Kbhvn. 17.6. til Makslahti.
 s.s. *Bjarke*, Petersen, ank. Grimsby 17.6.
 s.s. *Bogø*, Rasmussen, ank. Windau 16.6.
 s.s. *Bolivia*, Prahl, ank. Perth (W. A.) 15.6.
 s.s. *Bornholm*, Hansen, ank. New York 17.6.
 s.s. *Bothal*, Larsen, ank. Gdynia 20.6.
 s.s. *Botnia*, Botfeldt, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Bottenhavet*, Vaaben Hansen, afg. Genoa 18.6. til Neapel.
 s.s. *Brasilien*, Brock, afg. Santos 17.6. til Rio.
 s.s. *Brattingsborg*, Thøgersen, ank. Hamburg 13.6.
 s.s. *Bretagne*, Hartmann, afg. Kbhvn. 18.6.
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn 20.6. til Danzig.
 s.s. *Broholm*, Mikkelsen, ank. Liverpool 12.6.
 s.s. *Brynhild*, Huus, afg. Tunis 19.6. til algiersk Havn.
 s.s. *Børglum*, Lund, afg. New York 17.6.

C

s.s. *C. P. A. Koch*, Madsen, i Kbhvn.-Aalborg Ruten.
 m.s. *California*, Wenck, afg. Buenos Aires 16.6. til Brasilien.
 s.s. *Charkow*, Holst, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 m.s. *Chile*, Mauritzen, ank. Hull 17.6.
 s.s. *Christiansborg*, Lund, pass. Ushant 19.6.
 s.s. *Cimbria*, Pedersen, i Kbhvn.-Randers Ruten.
 s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Bordeaux 17.6.
 s.s. *Copenhagen*, Hansen, ank. Iggesund 17.6.

D

s.s. *Dagmar* (D.F.D.S.), Rosenhøj, i Dok i Kiel siden 4.6.
 s.s. *Danfæll*, Voss, afg. Danzig 18.6. til London.

SKIBS- PROVIANTERINGS- HANDLERE

København:

Th. Møller, Nyhavn 45-47.

Aalborg:

A. Chr. Berthelsens Eftf.

Aarhus:

Andreas Skaarup, Skolegade 29 og Havnegade 26.

Fredericia:

Fredericia Skibsprovianteringsforretning ved Ejnar Christensen (fhv. Skibsfører), Telf. 567.

Frederikshavn:

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

Horsens:

Morten Jensen & Keller.

Nyborg:

Gotfred Petersen, Skibshandler, Telefon 134.

Randers:

A. L. Nielsen. (aut. Forbyringsagent).

s.s. *Danevirke*, Stage, ank. Hangø 13.6.
 s.s. *Dania*, Bencke, afg. Cardiff 16.6. til Las Palmas.
 m.s. *Danmark*, Knudsen, afg. Aden 19.6. til Penang.
 s.s. *Dansborg*, Mathiasen, afg. Hampton Roads 13.6.
 s.s. *Diana*, Nielsen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Duoro*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 20.6. til Aalborg.
 s.s. *Dronning Maud*, Block, i Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

E

s.s. *Ebro*, Ankersø, afg. Leningrad 18.6. til London.
 s.s. *Egholm*, Tønnesen, afg. Antwerpen 15.6. til Tanger.
 s.s. *Ella*, oplagt.
 s.s. *Ellensborg*, Jensen, pass. Brunshüttel 18.6.
 s.s. *Elsborg*, Palm, pass. Brunshüttel 19.6.
 s.s. *Emanuel*, Svane, pass. Kielerkanalen 18.6. til Søderhamn.
 s.s. *Energi*, Christensen, ank. Antwerpen 16.6.
 s.s. *Erik B.*, Lerche, ank. Trångsund 13.6.
 s.s. *Erindring*, Nielsen, ank. Danzig 16.6.
 s.s. *Esbjerg*, Jensen, i Aalborg-Hamburg Ruten.
 s.s. *Estland*, Sørensen, afg. Cardiff 18.6.
 s.s. *Estonia*, Paulsen, afg. Newcastle o. T. 17.6. til Halifax.
 s.s. *Expres*, oplagt.

F

s.s. *Falken*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sydfynske m. fl. Pladser.
 m.s. *Falstria*, Krarup, afg. Genoa 17.6. til Leixoes.
 s.s. *Fanø*, Michelsen, pass. Kbhvn. 18.6. til Manchester.
 s.s. *Feddy*, Matthiessen, ank. Kbhvn. 19.6.
 s.s. *Ficaria*, Nielsen, i Dok i Kiel siden 10.6.
 s.s. *Fiona*, Petersen, i Rutefart Kbhvn.-sønderjydske Pladser.
 m.s. *Fioni*, Heindorn, afg. Colombo 9.6. til Suez.
 s.s. *Flora*, Rindby, i Esbjerg-London Ruten.
 s.s. *Florida*, Holm, afg. Boston 18.6. til Philadelphia.
 s.s. *Flyndenborg*, Grove, ank. London 16.6.
 s.s. *Fredensborg*, Sonnichsen, ank. Neapel 16.6.
 s.s. *Fredensbro*, Olsen, ank. Kiel 14.5.
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. New York 13.6.
 s.s. *Frederiksborg*, Wendt, afg. Norfolk, 15.6.
 s.s. *Frigga*, Sørensen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 s.s. *Frode*, Petersen, i Dok i Fr.havn siden 12.6.

G

s.s. *Garonne*, Hansen, i Kbhvn.-Antwerpen Ruten.
 s.s. *Gautatyr*, Rasmussen, pass. Brunshüttel 19.6. til Antwerpen.
 s.s. *Gorm*, Christensen, ank. Port Talbot 20.6.
 s.s. *Grønland*, Andersen, ank. Sharpness 18.6.

H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Piteå 16.6. til Antwerpen.
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 19.6.
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Riga 20.6. til Reval.
 s.s. *Halland*, Haure Petersen, ank. Lovisa 16.8.
 s.s. *Hammershus*, Rosenhøj, afg. Barbados 10.6.
 s.s. *Hans Tavsén*, ank. Danzig 19.6.
 s.s. *Harald*, Bastholm, afg. Algier 19.6. til Arzew.
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, i Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.
 s.s. *Hellig Olav*, Peronard, ank. Kbhvn. 14.6.
 s.s. *Helling B.*, Jørgensen, ank. Bjørkø 15.6.
 s.s. *Hermod*, Rasmussen, ank. Godthaab 13.6.
 s.s. *Hindholm*, Møller, ank. Danzig 13.6.
 s.s. *Hjelm*, oplagt.
 s.s. *Hjortholm*, Hejede, afg. Aalborg 20.6. Odense.
 s.s. *Hroar*, Gotthardt, i Kbhvn.-Hull Ruten.

I

m.s. *Indien*, Jacobsen, afg. Antwerpen 20.6.
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Kaolack 20.6. til Dakar.
 s.s. *Island*, Lydersen, i Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.
 s.s. *Ivar*, Folkenberg, ank. Kbhvn. 14.6.

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. Bjørkø 14.6.
 m.s. *Java*, Hjernum, afg. Hamburg 18.6. til Rotterdam.
 s.s. *Jelling*, Knudsen, ank. New York 17.6.
 s.s. *Jolantha*, Fjeldborg, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.

VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21. Juni 1927.

London	18,16	Madrid	64,35
New York	374,50	Amsterdam	150,10
Berlin	88,70	Stockholm	100,35
Paris	14,80	Oslo	96,90
Antwerpen	52,10*)	Helsingfors	9,44
Zürich	72,10	Prag	11,11
Rom	21,10	Wien	52,75

*) Ny Møntenhed — 100 Belgas = 500 Frcs.

KØBENHAVN

GENFORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

“ROSSIA”

KØBENHAVN

tegnar

SØ- & TRANSPORT-FORSIKRINGER

løvrigt overtages
 ALLE ARTER FORSIKRINGER
 til de billigst mulige
 Præmier
 *

AKTIEKAPITAL
 6 MILLIONER KRONER
 FULDT INDBETALT

HOVEDKONTOR: BORNHOLMSGADE 8
 TELEFON: 12216 · TELEGRAM-ADR.: ROSSIA GEN

KØBENHAVN

DANSKE REDERES ULYKKESFORSIKRINGS- 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.

ESBJERG

BRUG KUN

Hempels



Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS

KØBENHAVN

ESBJERG MASKINFABRIK

JERN- & METALSTØBERI
 CHRISTOFFERSEN & LARSEN

Specialitet:

ELEKTRISK SVEISNING · SKIBS-, MASKIN- OG KEDELARBEJDE
 HURTIG STØBNING AF METAL OG JERN
 KOBBERARBEJDE UDFØRES

JOHN P. BEST & CO. GHENT

ANTWERPEN · BRUGES · BRUXELLES · VLISSINGEN · TERNEUZEN

Skibsmæglere · Befragtere

KOMMISSIONS-, SPEDITIONS OG ASSURANCE-AGENTER

Telegram Adr.: "Grainbags Montreal". Telf.: Matr 2418 · 6956

SENDEL & GORDON SÆKKE OG SEPARERINGSKLÆDE 21, DUKE STREET, MONTREAL

FILIAL: 26, NELSON STREET, ST. JOHN, N. B.

VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

Skibsredere, Skibsmæglere og
 Befragtningsagenter

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

GHENT

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

LAMBERT BROTHERS LIMITED

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

FILIALER:

Telegr.-Adr.:

CARDIFF, The Exchange	} Lamberte
Newport, Mon., 151, Dock Street	
Port Talbot, Exchange Buildings	
NEWCASTLE-ON-TYNE, Exchange Bldgs.	} Lambrose,
Tyne Dock, 67, Hudson Street	
Blyth, 19, Ridley Street	
West Hartlepool, Victoria Terrace	} Lamberte
GLASGOW, 78, St. Vincent Street	
Methil, 82, East High Street	
Burntisland, 20, High Street	} Lamberte
HULL, Prudential Buildings	
GRIMSBY, 9, Cleethorpe Road	
Immingham, Dock Offices	} Lambrose, Grimbsby

LONDON

AMSTERDAM

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

s.s. *Jomsborg*, Andersen, pass. Gibraltar 14.6.
 s.s. *Josey*, Petersen, afg. Antigua 19.6 til Montreal.
 s.s. *Jungshoved*, Horn, ank. Hamburg 10.6.
 m.s. *Jutlandia*, Kragelund, pass. Perim 13.6. til Port Said.
 m.s. *Jylland*, Nielsen, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Jægersborg*, Petersen, afg. London 17.6.

K

s.s. *Kai*, Christensen, afg. St. Peters 19.6. til Newport News.
 s.s. *Kalø*, Andresen, afg. Leningrad 19.6. til London.
 s.s. *Katholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 17.6. til Manchester.
 s.s. *Kentucky*, Nielsen, afg. Montreal 16.6. til Kbhvn.
 s.s. *Kina*, Broner, ank. Wallaroo 16.6.
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Christensen, i Kbhvn.-Aarhus Ruten.
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Hull 16.6.
 s.s. *Knud*, Clemmensen, afg. Sfax 13.6. til Honfleur.
 s.s. *Koldinghus*, Roholm, i Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.
 s.s. *Kong Haakon*, Pape, i Kbhvn.-Oslo Ruten.
 s.s. *Kronborg*, Mortensen, pass. Fernando Noronha 17.6.
 m.s. *København*, Christensen, ank. Falmouth 17.6.

L

m.s. *Lalandia*, Dahl, afg. Bangkok 18.6. til Singapore.
 s.s. *Lifland*, Meinertz, afg. Lødingen 18.6.
 s.s. *Lilleborg*, Dam Larsen, ank. Cardiff 10.6.
 s.s. *Limfjorden*, Larsen, i Rutefart Kbhvn.-Limfjordsstationerne.
 s.s. *Lise*, Hansen, afg. Dunston 21.6.
 s.s. *Lithuania*, Rasmussen, afg. New York 14.6 til Cuxhaven.
 s.s. *London*, Caspersen, afg. Åbo 18.6. til London.
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rotterdam 9.6. til Buenos Aires.

M

s.s. *M. G. Melchior*, Lepper, i Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.
 s.s. *Magnus*, Nielsen, afg. Havre 16.6. til Bordeaux.
 s.s. *Maine*, Andersen, i Timecharter paa Nordamerika.
 s.s. *Maja*, Hansen, i Aarhus-Hamburg Ruten.
 m.s. *Malaya*, Kruse, afg. Shanghai 19.6. til Moji.
 s.s. *Manø*, Rathje, ank. Wiborg 20.6.
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Holtenau 20.6. til Kotha.
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, i Kbhvn.-London-Danmark Ruten.
 s.s. *Martin Carl*, Larsen, afg. Kemi 17.6. til Kings Lynn.
 s.s. *Maryland*, Thomsen, afg. Rio 2.6. til Skandinavien.
 m.s. *Mexico*, Eggers, afg. New Orleans 12.6. til Landsend f. O.
 s.s. *Middelhavet*, Olsen, afg. Aalborg 18.6. til Jacobstad.
 s.s. *Minsk*, Egense, afg. Oporto 18.6. til Kbhvn.
 s.s. *Møen*, Tvergaard, i Kbhvn.-Stege og Kbhvn.-Nakskov Ruten.

N

s.s. *Natal*, Madsen, afg. Durban 4.6.
 s.s. *Nevada*, Jørgensen, afg. Rotterdam 25.5. til Buenos Aires.
 s.s. *Nidaros*, Snedker, i Kbhvn.-Riga Ruten.
 s.s. *Niels Ebbesen*, Jacobsen, i Kbhvn.-Danzig Ruten.
 s.s. *Normandiet*, Haure Petersen, ank. New York 15.6.

O

m.s. *Odense*, Vierø, i Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.
 s.s. *Odin*, Nielsen, i Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.
 s.s. *Olaf*, Kolster, afg. Nakskov 17.6. til Maksлахii.
 s.s. *Oluf Bager*, oplagt.
 m.s. *Oregon*, Holst, ank. Buenos Aires 8.6.
 s.s. *Orion*, Olsen, afg. New York 11.6. til Chicoutuni.
 s.s. *Oscar II*, Schmidt, ank. Kbhvn. 21.6.

P

s.s. *Pacific*, Nielsen, ank. Galveston 16.6.
 m.s. *Panama*, Væring, afg. Kbhvn. 20.6. til Hamburg.
 s.s. *Parana*, Lund, ank. Birkenhead 2.6.
 m.s. *Parkeston*, Rasch, i Esbjerg-Parkeston Ruten.
 s.s. *Pennsylvania*, Herskind, afg. Liverpool 20.6. til Cardiff.
 m.s. *Peru*, Borch, afg. Galveston 11.6. til Fremantle.
 s.s. *Phønix*, Rutefart Esbjerg-Hamburg.
 s.s. *Polaris*, Holm, afg. Danzig 16.6 til Rouen.
 s.s. *Primula*, Jørgensen, i Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Åbo 16.6.

R

s.s. *Rhodesia*, Nørregaard, ank. St. Nazaire 18.6.
 s.s. *Rhone*, Andersen, i Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.
 s.s. *Rita*, Hav, i Kbhvn.-Hamburg Ruten.
 s.s. *Romø*, Olesen, ank. Malmø 18.6.
 s.s. *Rosenberg*, Gam, pass. Pillau 17.6.
 s.s. *Rota*, Rivold, i Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

S

s.s. *Saga*, Tandrup, afg. Kbhvn. 20.6. til Antwerpen.
 s.s. *Scandia*, Madsen, afg. New York 15.6. til Nyborg.
 s.s. *Scotia*, Rosbæk, afg. Danzig 20.6.
 s.s. *Seine*, le Barzic, afg. Kbhvn. 18.6. til Danzig.
 m.s. *Selandia*, Sørensen, ank. Rotterdam 19.6.
 m.s. *Siam*, Frandsen, afg. Fowey 17.6 til St. Thomas.
 s.s. *Sigrun*, Jensen, afg. Antwerpen 19.6. til Aarhus.
 s.s. *Silkeborg*, Hansen, ank. Hull 18.6.
 s.s. *Simone*, Albertsen, ank. Blyth 17.6.
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Sharpness 14.6.
 s.s. *Skanderborg*, Andresen, ank. Bathurst 17.6.
 s.s. *Skjold*, Nielsen, afg. Kbhvn. 18.6. til Antwerpen.
 s.s. *Skodsborg*, Andersen, ank. Kbhvn. 18.6.
 s.s. *Steipner*, Dahm, i Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.
 s.s. *Slesvig*, Berendsen, ank. Riga 15.6.
 s.s. *Spigerborg*, Clausen, ank. Danzig 15.6.
 s.s. *Stal*, Clausen, afg. New York 17.6. til Santiago.
 s.s. *Stegelborg*, Nielsen, afg. Yxpila 18.6.
 s.s. *Svanhild*, Hjorth, afg. Port Talbot 11.6. til Montreal.
 s.s. *Svanholm*, Petersen, afg. Liverpool 18.6. til Swansea.
 s.s. *Svava*, Christensen, ank. Seydisfjord 15.6.
 s.s. *Søborg*, Madsen, pass. Lizard 20.6.
 s.s. *Sønderborg*, Larsen, afg. Sharpness 17.6.
 s.s. *Sønderjylland*, Falk, i Kbhvn.-Bogense-Vejle Ruten.

T

s.s. *Taarborg*, Rasmussen, ank. Stettin 18.6.
 s.s. *Taarholm*, Jørgensen, ank. Danzig 16.6.
 m.s. *Tacoma*, Røder, ank. New Westminster 15.66.
 s.s. *Texas*, Dragsdahl, i Dok i Kiel siden 4.6.
 s.s. *Thyra* (D.F.D.S.), Kann, afg. Aalborg 20.6. til Svendborg.
 s.s. *Tiber*, Sonne, ank. Dunkirk 20.6.
 s.s. *Tjaldur*, zum Vohrde, i Leith-Thorshavn-Reykjavik Ruten.
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Frederikshavn 20.6. til Kbhvn.
 m.s. *Tongking*, Kolls, ank. Everett 15.6.
 s.s. *Transvaal*, Ridderborg, ank. Bremen 19.6.
 s.s. *Trondhjem*, Pedersen, i Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.
 s.s. *Tula*, Andersen, i Dok i Helsingør fra 20.6.
 s.s. *Tyr*, Christensen, afg. Kbhvn. 18.6. til Leningrad.

U

s.s. *Uffe*, Jørgensen, ank. Boness 17.6.
 s.s. *Ulf*, Rasmussen, ank. Aabenraa 19.6.
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 11.6. til New York.
 s.s. *Uranienborg*, Rise, afg. Montevideo 3.6.

V

s.s. *Vega*, Nielsen, ank. Munksund 8.6.
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 19.6. til Lemvig.
 s.s. *Venus*, Nielsen, ank. Philadelphia 17.6.
 s.s. *Vera*, Kolster, ank. Blyth 14.6.
 s.s. *Veratyr*, Jacobsen, pass. Hook of Holland 20.6. til Ostende.
 s.s. *Viborg*, Hansen, pass. Cape Wrath 18.6.
 s.s. *Victoria*, Nielsen, afg. Danzig 19.6. til Aarhus.
 s.s. *Vidar*, Paulsen, i Esbjerg-Grimsby Ruten.
 Bark *Viking*, Clausen, henligger i Pachacamac.
 s.s. *Virginia* (D.F.D.S.), henligger i Kbhvn.
 m.s. *Virginia* (Ø.K.), Andersen, afg. Kbhvn 16.6. til Hook of Holland.

W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Olsen, ank. Kbhvn. 16.6.

Y

s.s. *Ydun*, Jensen, i Kbhvn.-Horsens Ruten.
 s.s. *Yokohama*, Andersen, afg. Vlaadingen 9.6. til Baltimore.
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, i Aarhus-Hamburg Ruten.

Ø

s.s. *Ørkild*, Møllerup, ank. Progreso 13.6.
 s.s. *Ørneborg*, Rasmussen, afg. Grangemouth 17.6.

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

Telefoner { Grimsby No. 621
Immingham No. 31

Telegrams: "SUTCLIFFE"

FILIALER:

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

JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

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

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

J. A. FINZI & YOUNG

8, FENCHURCH BLDGS.
LONDON, E. C. 3
TELEFON: AVENUE 8289

SKIBSMÆGLERE OG BEFRAGTERE

KRUSE & BLEICHWEHL

SKIBSHANDLERE
HAMBURG, 11

Telegramadr.: Krublei

Neptunhaus

JOHN CARLBOM & CO. (LONDON), Ltd.

SKIBSMÆGLERE

Direktorer: John O. Carlbom (svensk) · Frank G. Castleton, F. I. C. S.

Kontorer: JOHN CARLBOM & CO., Ltd.

GRIMSBY · HULL · IMMINGHAM · NEWCASTLE-ON-TYNE

Telegram-Adresser: Receptive, London (Foreign),
Carlbom, Grimsby · Carlbom, Hull · Carlbom, Newcastle-on-Tyne.
Coder: Scott's, A. B. C., Baltic.

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

INTERNATIONAL STEVEDORING

ALFRED MUNTE HAMBURG

STEINHOFT 9 · TELEGR.-ADR.: "ALFMUNT"

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

E. VON MEHREN & CO.

GLASGOW · NEWCASTLE · GREENOCH

Telegram-Adresse: »Vonnehren»

SKIBSMÆGLERE

BUNKERKUL ENTREPRENØRER

HANS VOSS

SKIBSMÆGLERKONTORET WISMAR

WISMAR

TELEGRAM ADRESSE: "SCHIFFSMAKLER VOSS"
TELEFON: 79

FRITHJOF L. PETERSEN

(Thomas W. Armour & Sons Efterf.)

GLASGOW

90, BROOMIELAW

SKIBSUDRUSTNING OG SKIBSPROVIANTERING

TELEGR. ADR.: "CHANDLERY"

BALTISCHES FRACHTKONTOR

AKTIESELSKAB

BEFRAGTNINGSAGENTER · SKIBSMÆGLERE

DANZIG

Telegram Adr.: »Aegire · Coder: Watkins, Scott's 10 Edition, Boe.

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. ANNE PLADS 26 · KØBENHAVN K.

JOHAN BECKMANN

SKIBSMÆGLER · BEFRAGTER · STEVEDOR.

Dansk Vicekonsulat

ENESTE DANSKE SKIBSMÆGLER I PORTUGAL

Etableret 1916

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

WIESE & CO., LISSABON

Telegram-Adr.: WIESECO

AGENCIA MARITIMA LTD., FARO

Telegram-Adr.: SHIPPING

Dampskibsagenter & Mæglere · Bunkerkul Entreprenører

DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. %

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

TM.: 1535 · 5836. Statstlf.: 527

*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO