

VERDENSHANDELENS MARITIME HOVEDVEJE

At Johannes Humlum.

Da Lederen af Handelshøjskolens Eksportinstitut, Dr. Z. D. Lando, i Foraaret 1940 foreslog mig at publicere en kvantitativ Undersøgelse over Verdenssøfarten, paatog jeg mig saa meget des hellere den Opgave, som der mig bekendt ikke tidligere i Litteraturen har foreligget noget Arbejde af den Art. Der findes forbilledlige analytiske Behandlinger af større eller mindre Omraader indenfor Søfarten, som Ivar Høgbom: »Världssjöfarten» og Sargent: »Seaports and Hinterlands», men ingen sammenfattende, kvantitativ Oversigt omfattende hele Verdenshandelen over Havene. Mine Forudsætninger for at udarbejde en saadan erhvervsgeografisk Skitse af Verdenssøfarten er blevet væsentligt forøget gennem det Førstehaandskendskab til mange af Søfartens Forhold, som jeg tilegnede mig under en Verdensrejse i 1939—40. Jeg vil derfor gerne rette en varm Tak til Det Østasiatiske Kompagni, uden hvis Støtte min Jordomrejse havde været umulig.

En Syntese af Søfartens talrige Elementer byder paa adskillige Vanskeligheder og lader sig kun gøre med en forholdsvis grov Maalestok. Som Basis for den følgende Undersøgelse er derfor benyttet en Enhed paa 100.000 tons og kun ganske undtagelsesvis omtalt Transporter, der er mindre end 50.000 tons (dog er de selvfølgelig medregnet ved den indledende Beregning). Ogsaa en anden Begrænsning har det været nødvendig at foretage, idet der næsten overalt er set bort fra Handelen med egentlige Industrivarer. Disse Varer betyder dog efter en kvantitativ Maalestok forholdsvis lidt for Søfarten sammenlignet med de Næringsmidler og Raastoffer, som der er taget Hensyn til ved denne Undersøgelse. Dertil kommer, at adskillige Halvfabrikata som Raametaller og Papirmasse (endog Papir) er medregnet, saaledes at Oversigten skønsvis efter Vægt omfatter mindst 95 % af alle Transporter over Havene, og Helhedsbilledet vil derfor næppe ændres meget, selv om Industrivarerne blev inddraget i Undersøgelsen.

VERDENSHANDELENS MARITIME HOVEDVEJE

At Johannes Humlum.

Da Lederen af Handelshøjskolens Eksportinstitut, Dr. Z. D. Lando, i Foraaret 1940 foreslog mig at publicere en kvantitativ Undersøgelse over Verdenssøfarten, paatog jeg mig saa meget des hellere den Opgave, som der mig bekendt ikke tidligere i Litteraturen har foreligget noget Arbejde af den Art. Der findes forbilledlige analytiske Behandlinger af større eller mindre Omraader indenfor Søfarten, som Ivar Høgbom: »Världssjöfarten» og Sargent: »Seaports and Hinterlands», men ingen sammenfattende, kvantitativ Oversigt omfattende hele Verdenshandelen over Havene. Mine Forudsætninger for at udarbejde en saadan erhvervsgeografisk Skitse af Verdenssøfarten er blevet væsentligt forøget gennem det Førstehaandskendskab til mange af Søfartens Forhold, som jeg tilegnede mig under en Verdensrejse i 1939—40. Jeg vil derfor gerne rette en varm Tak til Det Østasiatiske Kompagni, uden hvis Støtte min Jordomrejse havde været umulig.

En Syntese af Søfartens talrige Elementer byder paa adskillige Vanskeligheder og lader sig kun gøre med en forholdsvis grov Maalestok. Som Basis for den følgende Undersøgelse er derfor benyttet en Enhed paa 100.000 tons og kun ganske undtagelsesvis omtalt Transporter, der er mindre end 50.000 tons (dog er de selvfølgelig medregnet ved den indledende Beregning). Ogsaa en anden Begrænsning har det været nødvendig at foretage, idet der næsten overalt er set bort fra Handelen med egentlige Industrivarer. Disse Varer betyder dog efter en kvantitativ Maalestok forholdsvis lidt for Søfarten sammenlignet med de Næringsmidler og Raastoffer, som der er taget Hensyn til ved denne Undersøgelse. Dertil kommer, at adskillige Halvfabrikata som Raametaller og Papirmasse (endog Papir) er medregnet, saaledes at Oversigten skønsvis efter Vægt omfatter mindst 95 % af alle Transporter over Havene, og Helhedsbilledet vil derfor næppe ændres meget, selv om Industrivarerne blev inddraget i Undersøgelsen.

Foruden alle oversøiske Ruter eller Rutebaand omfatter Undersøgelsen ogsaa de vigtigste Søruter indenfor hver enkelt Verdensdel. Ved Behandlingen af de oversøiske Ruter er Verdensdelene som Regel behandlet som Enheder. En Undtagelse gælder dog Afrika og Asien. »Afrika« omfatter saaledes kun afrikanske Havne udenfor Middelhavet, og svarende hertil er Nordvesteuropas Handel med Middelhavsomraadet behandlet under eet uden Hensyn til, om det drejer sig om Handelsforbindelser med sydeuropæiske Lande, vestasiatiske Lande eller Lande i Nordafrika.

For Asiens Vedkommende betragtes tre Omraader. For det første behandles Vestasien, d. v. s. asiatiske Havne ved Middelhavet, som nævnt under ét med hele Middelhavsomraadet. Derudover bliver Syd-asien regnet som en særlig »Verdensdel«, omfattende asiatiske Havne mellem Suez-Kanalen og Indokina, saaledes at Syd-asien foruden Arabien, Iraq, Iran, Britisk Indien og de bagindiske Stater ogsaa indbefatter de ostindiske Øer. Østasien kommer saaledes til at omfatte Philip-pinerne, Kina, Manchukuo, Japan og Havne i den russiske Orient.

Undersøgelsen omfatter næsten alle vigtige Næringsmidler og Raastoffer, som kommer i betydelige Mængder i Verdenshandelen. Dog er der enkelte Raastoffer, som det har været umuligt at tage med ved Beregningen, da det har vist sig overordentlig vanskeligt at faa sikre Oplysninger om, hvor store Kvanta der fragtes over Verdenshavene i international Handel. Navnlig er det beklageligt, at et saa vigtigt Raastof som Salt har maattet udelades af Undersøgelsen. Ialt kommer nemlig flere Millioner tons Salt i international Handel, og Hovedparten fragtes ad Søvejen.

Nedenstaaende Skema giver en Oversigt over alle de Produkter, som er taget i Betragtning ved det foreliggende Arbejde.

*Liste over de Næringsmidler og Raastoffer, som er medregnet
i Undersøgelsen.*

1. *Korn og Mel:* Hvede, Hvedemel, Majs, Ris, Byg, Rug og Havre.
2. *Kartofler og Grøntsager:* Kartofler, Bønner og Løg.
3. *Frugter:* Bananer, Vin, Oranger, Citroner, Æbler, Dadler, Rosiner, Druer, Oliven og Olivenolie.
4. *Kolonialvarer:* Sukker, Kaffe, Kakao, Te, Tobak og Peber.
5. *Kautsjuk.*
6. *Olieholdige Frø og Frugter:* Soyabønner, Jordnødder, Hørfrø, Kopra, Kokosnødder, Bomuldsfrø, Palmekerner, Sesamfrø, Perillafrø og Ricinusfrø.
7. *Vegetabiliske Olier:* Palmeolie, Palmekerneolie, Kokosnøddolie, Jordnøddolie, Soyabønneolie, Hørfrøolie og Bomuldsfrøolie.

8. *Vegetabiliske Tekstilaastoffer*: Bomuld, Jute, Hør og Hamp.
9. *Uld*.
10. *Kød, Huder og Skind*: Huder og Skind, Oksekød, Faarekød, Bacon og Svinekød.
11. *Mælk, Smør, Ost og Æg* (herunder ogsaa Ægprodukter).
12. *Tømmer, Masse og Papir*: Naaletræ og Løvtræ, Kemisk og Mekanisk Papirmasse samt Papir og Pap.
13. *Brændselsstoffer*: Kul, Koks og Mineralolie.
14. *Malme, Metaller og Gødningsstoffer*: Jernmalm, Raajern og Staal, Kobber, Bauxit, Bly, Zink, Tin, Nikkel, Fosfat, Nitrat og Mangan.

Gennem Aarhundreder har Verdens vigtigste maritime Forbindelser krydset Atlanterhavet, og endnu i vore Dage er Atlanterhavet et langt vigtigere Bindeled mellem Verdensdele end Stillehavet og det indiske Ocean, men det kan dog ikke nægtes, at Skibstrafikken over de to sidstnævnte Oceaner har meget større Omfang end for blot en eller to Menneskealdre siden.

For Stillehavets Vedkommende har Skibsfarten endogsaa *relativt* større Betydning end nogensinde tidligere i Historien svarende til, at de to store Stater ved Stillehavet, Japan og U. S. A., i de sidste Menneskealdre har haft en økonomisk Opblomstring, der bedst kan sammenlignes med den vældige Udvikling af Englands Økonomi og Handel, som foregik igennem hele det nittende Aarhundrede.

I Løbet af Aaret 1937 fragtedes ca. 50 Mill. tons Fødevarer og Raastoffer over Atlanterhavet, i Hovedsagen mellem Amerika i Vest og Europa i Øst. Kun en ganske ringe Del af denne transatlantiske Handel foregik paa Ruterne mellem Amerika og Afrika eller Sydasiens. Samme Aar havde den transoceaniske Skibstrafik over det indiske Ocean et Omfang af ca. 19 Mill. tons, og over Stillehavet fragtedes mellem 7 og 8 Mill. tons Fødevarer og Raastoffer mellem Asien, Australien og Amerika.

Selv i de seneste Aar er den transoceaniske Trafik over Atlanterhavet altsaa mellem to og tre Gange saa stor som over det indiske Ocean og syv Gange saa stor som den Trafik, der krydser Stillehavet.

Ved en nærmere Redegørelse for Verdens vigtigste Skibsrunder bliver det nødvendigt at analysere Omfanget og Sættningen af Varetransporten paa disse Ruter. Det vil da være naturligt at begynde med de vigtigste transoceaniske Ruter eller rettere Rutebaand: Europa—Nordamerika og Europa—Sydamerika.

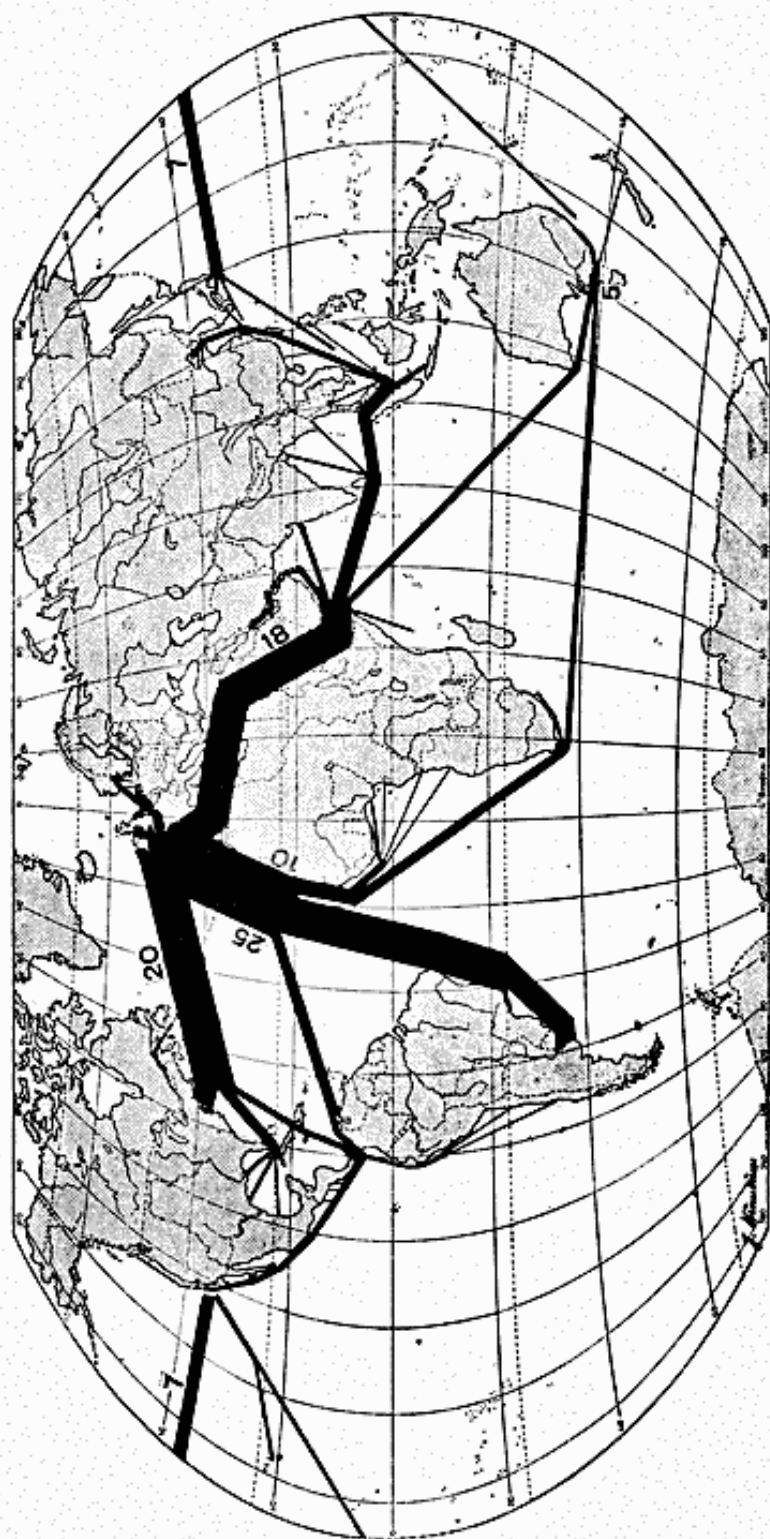
Fra gammel Tid er man vant til at betragte Skibsvejene mellem Europa og Nordamerika som de vigtigste og stærkest trafikerede af alle Forbindelser over Verdenshavene, men denne Opfattelse har det i

de senere Aar vist sig nødvendigt at revidere. Ganske vist krydses Nordatlanten ogsaa i vore Dage af en betydelig større Skibstonnage end noget andet Ocean, men det hænger sammen med, at der selv i 1930-erne har været en overordentlig livlig Passagertrafik mellem Europa og U. S. A. til Trods for de amerikanske Indvandringslove af 1924 og 1929, som har begrænset den aarlige Indvandring til U. S. A. fra over 1 Mill. Mennesker til mellem 100 og 200 Tusinde. Transporterne af Fødevarer og Raastoffer over det nordlige Atlanterhav stagnerede endnu tidligere end Passagertrafikken. For mange Varers Vedkommende kan man i Virkeligheden paavise Stilstand eller Nedgang i Om sætningen allerede i Aarene umiddelbart efter Verdenskrigen.

SØRUTERNE MELLEM EUROPA OG SYDAMERIKA

Naar det gælder Ruterne over det sydlige Atlanterhav mellem sydamerikanske Havne og europæiske Havne, viser de sidste Aartier en næsten konstant Vækst, saavel naar det gælder Passagertrafikken, som naar Talen er om Handelen med Næringsmidler og Raastoffer, og navnlig er Stigningen i Vareomsætningen mellem Europa og Sydamerika siden Verdenskrigen foregaaet i et overordentlig stærkt Tempo. Denne Udvikling har medført, at Rutebaandet Europa-Sydamerika i de senere Aar har faaet større Godstrafik end Ruterne mellem Europa og Nordamerika. I 1937 transporteredes saaledes 25,1 Mill. tons Fødevarer og Raastoffer mellem europæiske og sydamerikanske Havne, men kun 20,5 Mill. tons mellem Havne i Europa og Nordamerika. Selv om man medregner Handelen med Færdigvarer, egentlige Industrivarer — og denne Transport er betydelig større over Nordatlanten end over Sydatlanten, men vanskelig at faa nogenlunde nøjagtig Oversigt over — saa er der ingen Tvivl om, at *Skibslinierne mellem Europa og Sydamerika dannede i Aarene før Storkrigens Udbrud i 1939 den vigtigste af Verdenshandelens transoceaniske Hovedveje*. Dette Resultat er navnlig fremkommet som Følge af den Udvikling, der i den sidste Menneskealder har fundet Sted indenfor Verdenshandelen med Majs og Petroleumderivater.

U. S. A. dyrker Halvdelen af Verdens Majs og har gennem Aartier før og efter Aarhundredskiftet domineret Verdenseksporten af Majs. Men Udvidelsen af Majsarealerne i U. S. A. har ikke kunnet holde Trit med den stærke Befolkningstilvækst og den store Forøgelse af Husdyrholdet, saa i de seneste Aar har U. S. A. næppe nok haft Selvforsyning med Majs. Samtidig er *Argentinas Majseksport* vokset, og Argentina udfører stadig Hovedparten af Majshøsten og leverer normalt omkring to Trediedele af de Majsmængder, der kommer paa Verdensmarkedet. I



Verdenshandelens maritime Hovedruter.

Tallene angiver Mill. tons Fædevarer og Raastoffer transporteret i 1937. Dette Skitsekort viser de stærkest trafikerede transoceaniske Ruter eller Rutebaand, nemlig Europas oversøiske Forbindelser med Sydamerika, Nordamerika, Asien, Afrika og Australien samt Søruterne mellem Nordamerika og Asien og mellem Nordamerika og Australien. For Oversigtens Skyld er hele Fremstillingen meget skematiseret; eksempelvis er Stillehavsruterne fra Asien og Australien kun ført ind mod Californien og ikke videre gennem Panama-kanalen til U. S. A.'s Østkyst.

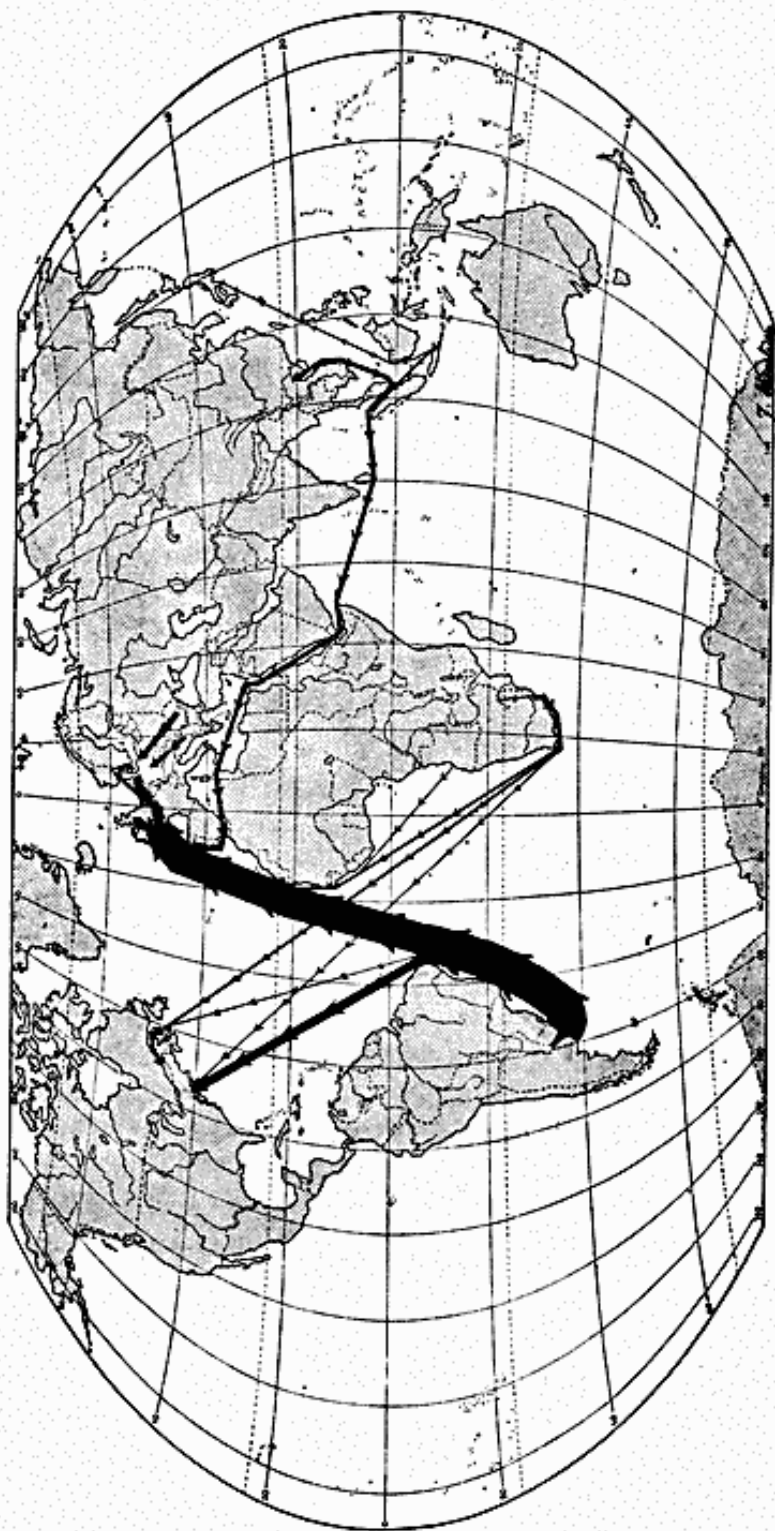
Virkeligheden er Majs den eneste Kornsort, for hvilken Verdenshandelen i saa høj Grad domineres af et enkelt Land. Denne Handel med Majs udgaar fra La Plata Mundingens Storhavne, især Rosario, Buenos Aires, Villa Constitution og San Nicolas, og den er rettet mod Verdens vigtigste Omraade for Kornimport nemlig Landene omkring Nordsøen, først og fremmest England, der kun har ca. en Femtedel af Arealet opdyrket og indfører lige saa meget Korn som de øvrige europæiske Lande tilsammen. Dernæst er Holland, Belgien, Frankrig, Tyskland og Danmark vigtige Importlande for Majs, og i alle disse Lande er Importen af Majs en vigtig Forudsætning for den dyriske Produktion.

Næst efter Kornhandelen er det Handelen med *Brændselsstoffer*, der præger Vareudvekslingen mellem Sydamerika og Europa, stort set saaledes, at Sydamerika sælger Petroleumsprodukter i Europa, medens Europa til Gengæld eksporterer Kul til Sydamerika.

Olien er det nyeste Element i den transoceaniske Skibstrafik mellem Sydamerika og Europa. Venezuelas Oliekilder, som i 1930-erne har ydet lige saa meget Olie som Sovjetunionens, begyndte først at springe i 1923, og Eksporten fik først rigtig Betydning omkring 1930. Det er gaaet med Olien ganske som med Majsen. U. S. A. har indtil 1930-erne domineret baade Produktion og Eksport af Petroleum, og Førstepladsen blandt Olieproducenterne har U. S. A. stadig sikkert i Hænde med omkring tre Femtedele af Verdensproduktionen og langt foran Rusland og Venezuela. Men Forbruget af Mineralolie er enormt i U. S. A., saa Eksporten er stagnerende og siden 1930 mindre end Venezuelas. 1937 indførte Europa — især Storhavnene ved Kanalen og Nordsøen — saaledes næsten dobbelt saa store Oliemængder fra Sydamerika som fra U. S. A. og Mexico. Kun sjældent henter Tankbaadene dog Olien direkte i Venezuela. Den lastes paa to Smaaøer ved Venezuelas Nordkyst, Curaçao og Aruba. »Shell« har store Raffinaderier paa Curaçao, og den Raapetroleum, som »Esso« (»Standard Oil«) borer i Venezuela, raffineres til Benzin, Petroleum og Dieselolie paa Aruba og videreføres derfra.

Sydamerikas dominerende Indflydelse paa den europæiske Olieimport i 1930'erne styrkedes iøvrigt ved Leverancer fra andre Olielande end Venezuela, især Peru, Columbia og Øen Trinidad, der har det britiske Imperiums bedst ydende Oliekilder. (Men trods alt kun 1 % af Verdensproduktionen af Raolie!)

Den europæiske Kuludførsel til Sydamerika er ikke Returfragt paa Olieimporten. Olietransport kræver som nævnt særlige Skibe — Tankbaade. Derimod sendes Kul ofte som Returfragt med de Skibe, der bringer Majs og Hvede til Europa. De engelske Udførselshavne for



Verdenshandelen med Majs i 1937.

Mere end $\frac{3}{4}$ af Verdenseksporten af Majs kom i 1937 fra La Plata Havnene i Argentina, og da disse Havne ganske overvejende eksporterer Majs til Nordsølandene, faar Handelen med Majs navnlig Betydning for Søruterne mellem Sydamerika og Europa. Majs udgør normalt omkring en Trediedel af Europas Import fra Sydamerika og har større Betydning for Linierne Sydamerika—Europa end noget andet Næringsmiddel eller Raastof. Af Argentinas Majseksport udskibedes i 1937 næsten Halvdelen (49 %) over Havnen Rosario. Næst i Betydning kommer Buenos Aires med 23 % af den samlede argentinske Majseksport, fulgt af Villa Constitution (10 %) og San Nicolas (9 %), der ligger nær hinanden et halvt Hundrede km nedefor Rosario. — Verdens samlede Eksport af Majs androg i 1937 13,1 Mill. tons, hvoraf 95 % transporteredes ad Søruterne.

Kul er nemlig, ligesom Ruhromraadets Kuleksporthavne, Duisburg og Rotterdam, samtidig vigtige Importhavne for Korn, og dertil kommer at Hovedparten af Kullene afskibes i Argentina, Uruguay og Brasilien, altsaa i de Havne, som behersker den sydamerikanske Vareudførsel til Europa.

Bortset fra denne Kulhandel og Handelen med Staal og egentlige Industrivarer er Vareudvekslingen mellem Sydamerika og Europa ret ensidig, idet den væsentlig omfatter Udførsel *fra* Sydamerika *til* Europa. Foruden den nævnte Eksport af Majs, Hvede og Mineralolie maa særlig fremhæves Eksporten af Havre, Byg, Rug og Høfrø samt Kød, Uld og Skind fra Argentina.

Argentina er Verdens vigtigste Eksportland for Høfrø og Havre, og kun faa Lande har større Udførsel af Byg og Rug end Argentina. Ogsaa naar det gælder Husdyravlens Produkter, Oksekød og Faarekød samt Uld og Skind, indtager Argentina en fremtrædende Plads blandt Eksportlandene, men disse Varer importerer Europa dog ogsaa i stort Omfang fra Sydafrika, Australien og New Zealand.

Brasilien har fire Gange saa mange Indbyggere som Argentina, og Brasiliens Landbrug er derfor i langt højere Grad end Argentinas indstillet paa Selvforsyning. Majsavlens er saaledes af samme Omfang som Argentinas, men leverer intet til Eksport, og naar det gælder Hvede, har Brasilien tværtimod en meget betydelig Import. Alt i alt udgør Brasiliens Eksport af Landbrugsprodukter derfor kun en Brøkdel af Argentinas. Den omfatter først og fremmest Kaffe, Sukker og Appelsiner; dernæst Bomuld og Tobak, men tilsammen kun et Par Mill. tons.

Chile regnes normalt for den tredievigtigste af de sydamerikanske Stater, og Chile kommer ogsaa paa Trediepladsen, naar det gælder Handelsforbindelserne mellem Sydamerika og Europa, men medens Argentina og Brasilien næsten udelukkende leverer Landbrugsprodukter til Europa, omfatter Chiles Udførsel til de europæiske Lande i alt væsentligt Produkter fra Minedriften, navnlig Nitrat og Kobber. Begge Produkter kommer i Hovedsagen fra Kystbjergene i det nordlige Chile.

Til Slut skal det nævnes, at Kolonierne Britisk og Hollandsk Guayana har en meget stor Produktion af Bauxit, der er Raastof for Aluminium-Fremstillingen. Store Mængder af denne Bauxit udføres over Havnene Paramaribo og Surinam til Europa.

Af den foregaaende Fremstilling har man faaet et tydeligt Indtryk af, at der gaar langt større Transporter fra Sydamerika til Europa end i modsat Retning. Dertil kommer, at den sydamerikanske Eksport af Næringsmidler og Raastoffer omfatter store Mængder af mange forskellige livsvigtige Varer. Derimod leverer Europa kun eet Raastof i store Mængder til Sydamerika nemlig Stenkul.

Alt i alt leverede i 1937 de sydamerikanske Lande 20 Mill. tons Næringsmidler og Raastoffer til Europa, der til Gengæld kun afskibede 5 Mill. tons Kul til sydamerikanske Havne. Her, som paa andre oversøiske Ruter, betales den europæiske Overskudsimport af Renterne af Kapitalanbringelser i oversøiske Lande, Skibsfartens Indtægter og Industrivareeksporten.

SØRUTERNE MELLEM EUROPA OG NORDAMERIKA

Som det vil ses, er der god Grund til at fremhæve de senere Aars stærke Vækst i Vareomsætningen mellem Sydamerika og Europa. Men Skibstrafikken mellem Nordamerika og Europa formidler dog vedblivende en overordentlig stor Udveksling af Fødemidler og Raastoffer, saa stor, at disse Ruter alene i Kraft af Godstrafikken danner en maritim Hovedvej af første Rang. Dertil kommer den meget omfattende Passagertrafik, som igen har medført en særlig stor økonomisk Indsats fra de Rederier, som sejler mellem U. S. A. og Europa. Fra et alment Skibsfartssynspunkt maa man saaledes endnu betragte Rutebaandet Nordamerika—Europa som Verdens vigtigste, selvom Varetransporten er mindre end for Rutebaandet mellem Sydamerika og Europa.

Ved en Analyse af Varehandelen mellem Nordamerika og Europa viser det sig, at denne er ligesaa ensidig østgaaende som paa Ruterne mellem Sydamerika og Europa. Godstransporten fra Nordamerika til Europa er ca. fire Gange saa stor som i modsat Retning. Et andet karakteristisk Træk findes i den nordatlantiske Varehandels Sammensætning. Korn og Brændselsstoffer dominerer ikke paa samme Maade som mellem Sydamerika og Europa, men maa dele Pladsen med Skovbrugets Produkter: Tømmer, Papirmasse og Papir samt med Malme, Metaller og Gødningsstoffer.

Vi vil begynde med at se paa den første af de fire Grupper, *Kornhandelen*. Canada er Verdens vigtigste Eksportland for Hvede og eksporterer især via Montreal, New York og Baltimore til de europæiske Nordsølande. Samme Veje følger den mindre betydelige Eksport af Hvedemel, Byg og Havre fra Nordamerika til Europa. U. S. A. har ikke i 1930'erne haft samme store Andel i Europas Kornforsyning som for en Menneskealder siden. Den vældige Majs-, Hvede- og Bygavl sluges næsten helt af Landets store Hjemmemarked, og kun efter gode Høstaar udfører U. S. A. saa store Kornmængder, at det faar væsentlig Andel i Verdenshandelen med Korn. Udviklingen gaar saaledes i samme Retning som i Sovjetunionen, og selvom U. S. A. ikke som U. S. S. R. nærmer sig Selvforsyningsstadiet, er U. S. A.s Eksport af Fødevarer og

Raastoffer dog nu saa ensidig sammensat, at Europa i stadig stigende Grad maa hente sit Importbehov i Sydamerika, Afrika, Indien og Australien.

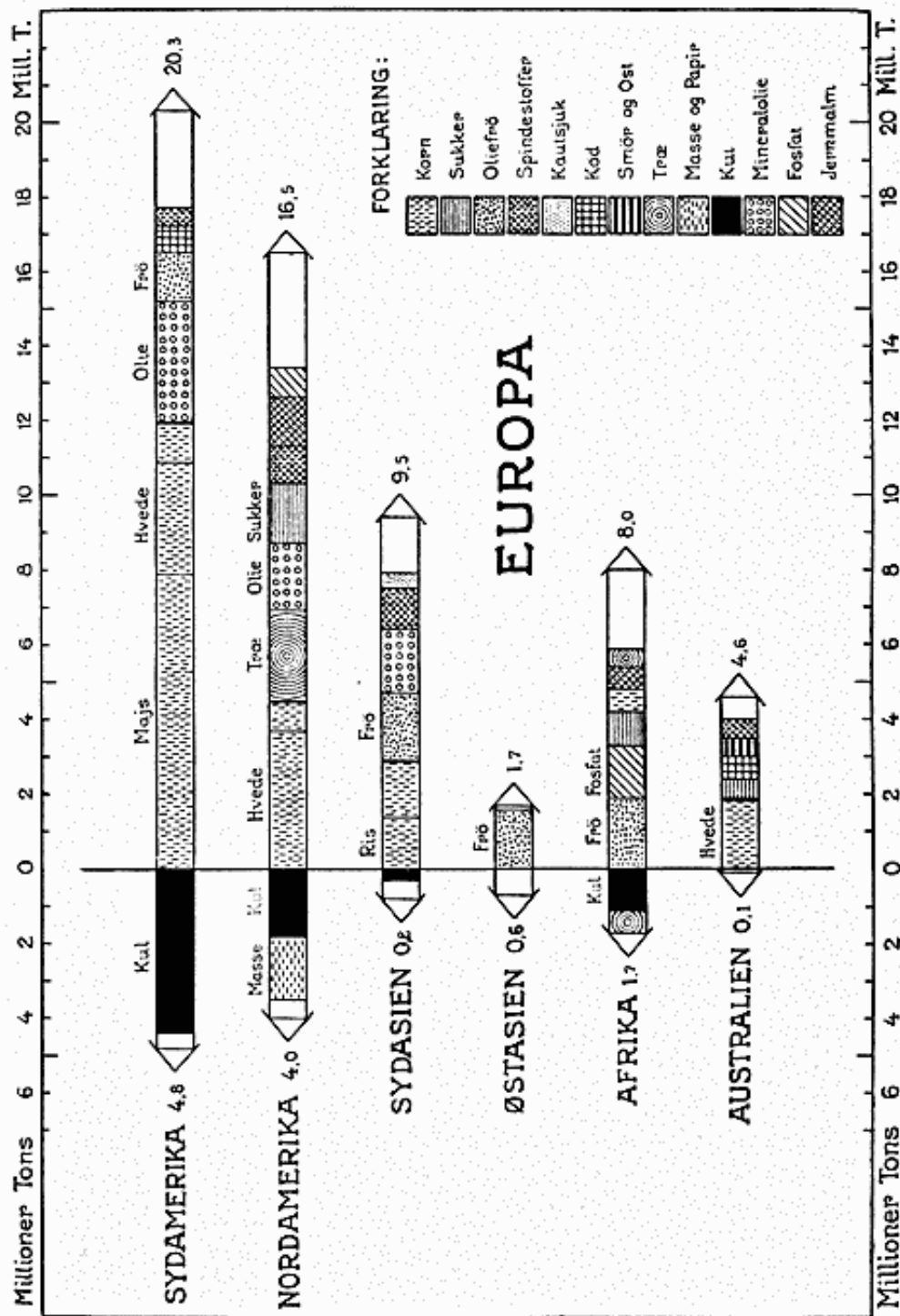
Den anden Gruppe, som præger Varehandelen mellem Europa og Nordamerika, er *Skovbrugets Frembringelser*. Produkter fra Skovbrug og Skovbrugsindustrierne har større Betydning for Skibsruterne mellem Nordamerika og Europa end paa nogen anden af Skibsfartens transoceaniske Ruter. Denne Omsætning havde ligesom Handelen med Korn mellem Nordamerika og Europa et Omfang af ca. 4½ Mill. tons i 1937. Vigtigst var den store Udførsel af Tømmer fra Canada og U. S. A. til England. Meget betyder ogsaa den Eksport af Papirmasse, der gaar fra svenske og finske Østersøhavne til New York og andre amerikanske Østkysthavne. Ad samme Veje eksporteres ogsaa en Del Papir og Pap til U. S. A.

Vigtig for Vareomsætningen mellem Europa og Nordamerika er som nævnt ogsaa Udvekslingen af *Brændselsstoffer*. U. S. A.s Udførsel af Petroleumprodukter til europæiske Havne androg i Slutningen af 1930'erne op imod 2 Mill. tons aarlig, og ogsaa fra Mexico gik en Del Olie til Europa.

Omvendt har Tyskland og især England en stor Eksport af Kul til Canada. Ogsaa andre nordamerikanske Lande importerer Stenkul fra Europa, og i 1937 havde denne Transport i alt et Omfang af 1,8 Mill. tons, hvilket er et godt Udtryk for normale Forhold i 1930'erne.

Handelen med *Malme, Raametaller og Gødningsstoffer* over Nordatlanten omfatter lignende Mængder som Handelen med Brændselsstoffer — 4,1 Mill. tons i 1937. Vigtig er navnlig Udførselen af Jernmalm fra Newfoundland til Tyskland og England — og Udførselen af Fosfat fra U. S. A. til Tyskland og andre europæiske Lande. Hertil kommer, at der aarlig sendes flere Hundrede Tusinde tons af Raajern og Staal samt Kobber, Bly og Zink fra Nordamerika til Europa.

Foruden de her nævnte fire Hovedgrupper gaar kun faa vigtige Transporter over det nordlige Atlanterhav. Igennem et Par Aarhundreder efter Amerikas Opdagelse udgjorde Sukkereksperten fra Vestindien til Europa det vigtigste Led i Samhandelen mellem Amerika og Europa. I vore Dage sælger Vestindien Hovedparten af sin Sukkerproduktion i U. S. A., der er Verdens vigtigste Importland for Sukker. Der gaar dog stadig mellem ½ og 1 Mill. tons Sukker fra Cuba og den Dominikanske Republik til England og andre europæiske Lande. Det er langt større Sukkermængder, end Europa købte i Vestindien i det 17. og 18. Aarhundrede, men *relativt* har den vestindiske Sukkerekspert nu langt mindre Betydning for Atlanterhavets Søruiter, end det dengang var Tilfældet.



De vigtigste Varetransporter mellem Europa og de fremmede Verdensdele i 1937.
 »Pilene« til højre for den lodrette Linie angiver Europas Import fra fremmede Verdensdele, medens »Pilene« til venstre for Linien fremstiller Europas Eksport til de fremmede Verdensdele.

Ogsaa U. S. A.s Eksport af Bomuld maa nævnes. U. S. A. dyrker Halvdelen af Verdens Bomuld og leverer ogsaa Halvdelen af de Mængder, der kommer i international Handel. Vigtige for Eksporten er navnlig Golfhavnene, Galveston, Houston og New Orleans, og herfra gaar stadig store Mængder af Bomuld til de europæiske Bomuldsindustriomraader. Endvidere bør det omtales, at Europa har en betydelig Indførsel af Frugter fra Nordamerika. Vigtig er navnlig Transporterne af Bananer fra Mellemamerika, Mexico og Jamaica til Nordsøhavnene. Æbler og Appelsiner indføres derimod fra U. S. A., og ogsaa disse Frugter købes i Hovedsagen af de nordvesteuropæiske Lande.

* * *

Efter de to transatlantiske Rutebaand maa blandt de Skibsfartslinier, som forbinder Verdensdele, særlig omtales de, der knytter Europa til Afrika og Sydasiens. Begge disse Rutenet havde i 1937 en Gods-transport paa ca. 10 Mill. tons Fødevarer og Raastoffer; tilsammen altsaa omtrent samme Trafik som den, der finder Sted mellem europæiske og nordamerikanske Havne.

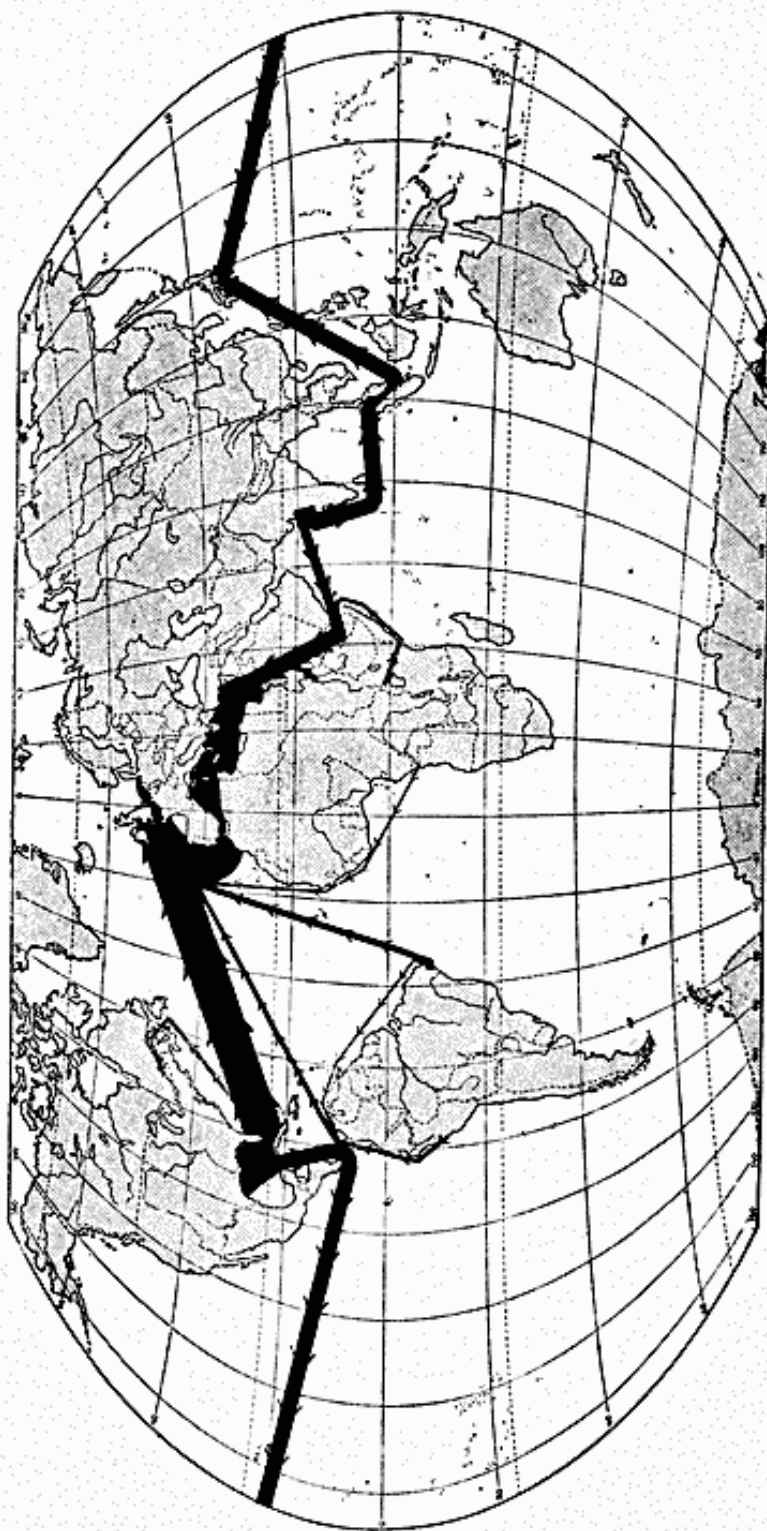
SØRUTER MELLEM EUROPA OG SYDASIEN

Lige fra Vasco da Gamas Dage har Indien haft overordentlig stor Betydning for Europas Forsyning med tropiske Fødevarer og Nydelsesmidler. Denne Stilling blev styrket ved Gennemgravningen af Suez-tangen i 1869, hvorved Søvejen mellem Europa og Indien halveredes, og først i det 20. Aarhundrede er Indiens Andel i den europæiske Indførsel af Tropeprodukter blevet væsentlig formindsket navnlig paa Grund af Konkurrencen fra de amerikanske Tropelande. Selv i 1930'erne dannede Skibsfartslinierne mellem sydasiatiske og europæiske Havne dog stadig det vigtigste oversøiske Rutebaand paa den østlige Halvkugle.

Monsunasiens store Husdyrhold er væsentlig anlagt med Henblik paa Udnyttelse af den dyriske Trækkraft og leverer næsten intet til Eksport. Samtidig er Indiens Befolkning — en halv Milliard Mennesker — for fattig til at kunne importere større Mængder af dyriske Produkter, saa Handelen med saadanne Varer betyder næsten intet for Samhandelen Europa-Sydasiens.

Ogsaa Handelen med Skovbrugsprodukter — Import af Teak og andre tropiske Træsarter til Europa og Eksport af Papir fra Europa til Indien — betyder kun lidt for Vareudvekslingen.

Mellem $\frac{2}{3}$ og $\frac{3}{4}$ af den samlede Omsætning paa Søruterne mellem Sydasiens og Europa udgøres nemlig af de europæiske Landes Indførsel



Verdenshandelen med Bomuld i 1937.

De vigtigste Eksportlande for Raabomuld er U. S. A., Britisk Indien og Ægypten, og da Europa køber Hovedparten af den Bomuld, som kommer paa Verdensmarkedet, faar Transporterne af Bomuld især Betydning for Søruterne over det nordlige Atlanterhav og for Middelhavsruterne. I Aaret 1937 androg Verdensseksporten af Raabomuld 3,3 Mill. tons, og heraf fragledes mere end 95 % over de transoceaniske Skibsruuter.

af indiske Agerbrugsprodukter specielt indiske Plantageprodukter. Derudover drejer det sig ganske særlig om Handel med Brændselsstoffer, idet Europa i 1937 indførte 1,7 Mill. tons Olie fra ostindiske og især fra iranske Havne. Omvendt solgtes nogle Hundrede Tusinde tons engelske og tyske Kul i Aden, Colombo og Straits-Havne (Singapore, Penang m. fl.).

Det kan endelig nævnes, at Europas Leverancer af Raajern og Europas Import af indisk Manganmalm vægtmæssig kommer i samme Størrelsesklasse som Kulhandelen. Det drejer sig om 2—4 Hundrede Tusinde tons aarlig.

Men det er som sagt det indiske Agerbrugs forskelligartede, tropiske Afgrøder, som fylder mest i Skibslasterne, og særlig maa nævnes to Grupper — *Korn og olieholdige Frø* — der tilsammen udgør henimod Halvdelen af de Vægtmængder, som indgaar i den europæisk-sydasiatisk Samhandel.

Først og fremmest gaar store Rismængder fra Burma, Indokina og Thailand til Europa; dernæst sender Indokina Majs til europæiske Havne. Forindien leverer Hvede, og Irak baade Byg og Hvede i store Kvantiteter. Hvad Eksporten af olieholdige Frø angaar, skaffes den europæiske Olie- og Margarineindustri store Forbrug af Raastoffer i Hovedsagen fra 4 oversøiske Omraader: nemlig Argentina, der leverer Hørfrø, det tropiske Afrika, hvorfra Europa henter Jordnødder og Palmekærner og Østasien, som især udfører Soyabønner, samt *Indien*. Fra Forindien kommer navnlig Jordnødder (over Madras og andre Havne paa Sydøstkysten), men ogsaa store Mængder Hørfrø. Kopro udføres fra de ostindiske Øer, først og fremmest Celebes, dernæst Sumatra, Borneo og Ny Guinea. Ogsaa Straits Settlements og Ceylon har en stor Eksport af dette Raastof for den europæiske Margarine- og Sæbeindustri. Sammen med Philippinerne dominerer disse asiatiske Tropelande Verdensproduktionen af Kopro. Baade naar det gælder Kautsjuk og Kopro leverer Sydøstasien mere end $\frac{9}{10}$ af de Mængder, der kommer i Verdenshandelen.

Europa køber en Trediedel af Indiens Udførsel af Kautsjuk. De største og bedst ydende Plantager af Paragummitræet ligger paa Halvøen Malaya og paa de ostindiske Øer, især Java, Sumatra og Borneo. Ogsaa Colombo paa Ceylon har dog en stor Eksport af Kautsjuk, og i de allersidste Aar har desuden Fransk Indokina og Burma oparbejdet en betydelig Kautsjukavl, saaledes at disse Lande ogsaa leverer ret store Mængder til det europæiske Marked.

Blandt det indiske Landbrugs Frembringelser til Eksport maa efter Korn, Kautsjuk og Raastoffer for den vegetabiliske Olieindustri frem-

hæves Textilraastoffer og visse Kolonialvarer som Te, Sukker, Kaffe og Tobak.

Ingen vegetabiliske Textilraastoffer har saa stor Betydning som Bomuld og Jute, og Indien har for begge disse Raastoffers Vedkommende en stærk Stilling. Næsten al Verdens Jute avles i Bengalen i og omkring Ganges og Brahmaputras Delta. Omkring Halvdelen forarbejdes til Sække og andre Jutefabrikater i Calcutta, og Bengalen har større Juteindustri end noget andet Omraade i Verden og beskæftiger herved $\frac{1}{3}$ Mill. Arbejdere i ca. 100 store Fabriker. Den anden Halvdel af Bengalens Juteproduktion eksporteres, og Hovedparten gaar til Europa, der aarlig køber mellem 600 og 700 Tusind tons Jute fra Calcutta.

Naar det gælder Bomuldsavl, kommer Britisk Indien paa Andenpladsen efter U.S.A. Ogsaa omkring Halvdelen af Bomulden forarbejdes i den indiske Industri, navnlig i Bombay, der ligger nær Bomuldsomraadet. Denne By leverer ogsaa Hovedparten af Eksporten af Bomuld, der gerne har et lignende Omfang som Eksporten af Jute, men af Bomulden gaar i de senere Aar kun ca. Halvdelen til Europa, og Resten sælges til japanske Bomuldsfabriker.

Det indiske Agerbrug er rigt og varieret og omfatter ogsaa en stor Avl af mange vigtige Kolonialplanter; Te frembringes saaledes baade i Assam og i det sydligste Indien paa Cardamombjergene samt paa Ceylon, og Eksporten af Te udgaar derfor især fra Calcutta og Colombo. Blandt Sydasiens Teeksportomraader maa endvidere fremhæves Java med Udførselshavnen Batavia. Hovedparten af denne store indiske Teeksport afskibes til engelske Havne, mens Holland er Nummer 2 af de europæiske Teimportlande. Europas Import af Kaffe kommer derimod i Hovedsagen ind til Nordsøens Kontinentalhavne, og det gælder ogsaa den Del af den europæiske Kaffeimport, som stammer fra Ostindien og navnlig fra de hollandske Øer Java og Sumatra. Disse Øer udgør et af de rigeste tropiske Koloniriger med en overordentlig rigt varieret Produktion og Eksport af tropiske Landbrugsprodukter. Sukker har gennem Aartier været en af dette Øriges vigtigste Frembringelser til Eksport. Hovedparten avles paa det østlige Java, hvor man har den Tørtid, der er nødvendig for Modningen af Rørsukkeret. Udførselen gaar derfor ganske væsentlig over den store østjavanske Havn Soerabaya, men kun en mindre Del af denne Udførsel er rettet mod europæiske Lande, idet Hovedparten købes af Indien og Japan. Soerabaya udfører ogsaa, ligesom Havne i det nordlige Sumatra, store Mængder af Tobak til Europa.

SØRUTERNE MELLEM EUROPA OG AFRIKA

Det fjerdevigtigste transoceaniske Baand forbinder Afrika med Europa. Som det allerede tidligere er fremhævet, tages Afrika her dog i noget indskrænket Betydning, idet der ses bort fra Middelhavshavnene. Hvis man tager hele den afrikanske Vareudveksling med Europa i Betragtning, saa vil de afrikanske Sørunder indtage Trediepladsen, foran dem, der knytter Europa til Asien. I 1937 fragtedes 9,7 Mill. tons mellem Europas Havne og afrikanske Havne Syd for Middelhavet. Af denne samlede Omsætning med Næringsmidler og Raastoffer udgjorde Transporterne af dyriske Produkter kun et Par Procent. Det er den syd-afrikanske Union, som eksporterer Uld, Kød, Huder og Skind til Europa (især England).

Vigtigere for Samhandelen mellem Europa og Afrika er dog Udvekslingen af Tømmer, som efter Vægt svarer til en halv Snes Procent af de samlede Varemængder, som transporteres paa Sørunderne mellem europæiske og afrikanske Havne. En Række af det tropiske Afrikas Kolonier udfører Løvtræ til Europa. Betydning har i de senere Aar navnlig Kamerun, Nigeria og Congo, der i de seneste Aartier har udviklet Skovbruget saa stærkt, at Eksporten af Tømmer fra disse Lande nu har lige saa stor Betydning for Verdenshandelen med Tømmer som Eksporten fra et af de middelstore europæiske Tømmereksporlande. Til Gengæld for Afrikas Leverancer af tropisk Løvtræ til Europa sender Østersølandene hvert Aar store Mængder af Naaletræ til Sydafrika, og efter Rumfang importerede Afrika i 1937 lige saa meget Tømmer fra Europa, som det solgte i Europa.

Dominerende i den europæisk-afrikanske Vareomsætning er dog Handelen med Agerbrugets og Minedriftens Produkter, og disse to Grupper har omtrent samme Betydning.

Det afrikanske Landbrug udfører især store Mængder af olieholdige Frø og Kolonialvarer til Europa. Blandt de afrikanske Tropelande, som eksporterer Jordnødder i stor Stil, er der særlig Grund til at fremhæve Nigeria og Senegambien. Den store vest-afrikanske Havn Dakar har større Udførsel af Jordnødder end nogen anden Havn i Verden og eksporterer næsten udelukkende til Europa, navnlig til Frankrigs store Olieindustriby Marseille men ogsaa til adskillige andre europæiske Havnebyer med en betydelig Olieindustri. Naar det gælder Eksport af Jordnødder, maa Guineakysten dog konkurrere med adskillige andre Omraader, navnlig Indien og Kina. Derimod har Landene langs Guineakysten indtil de seneste Aar været næsten eneraadende, naar det gælder Eksporten af et andet vigtigt Raa-

stof for Olieindustrien nemlig Oliepalmens Frugter. Det vigtigste Eksportland for Palmekerner er den engelske Koloni Nigeria. I det 20. Aarhundrede har Eksporten af Palmekerner dog ogsaa faaet Betydning for Britisk Malaya, men medens Guineakysten foruden Palmekerner aarlig udfører flere Hundrede Tusinde tons Palmeolie til Europa, er der for Malayas Vedkommende næsten udelukkende Tale om Eksport af Raastoffet. Naar det gælder Palmeolie, er Konkurrencen stærkere fra Hollandsk Indien. Kopra er dog langt vigtigere for Malayas og Hollandsk Indiens Eksport, men dette Raastof for den vegetabiliske Olieindustri eksporteres til Gengæld kun i forholdsvis smaa Mængder fra Afrika. Kystegnene ved det indiske Hav og navnlig Mosambique og Zanzibar sælger dog mellem 50.000 og 100.000 tons aarlig til Europa.

Blandt de afrikanske Kolonialvarer, som udføres til Europa, er Sukker vigtigst, dernæst kommer Kakao og Kaffe. Sukker udføres ligesom Kopra fra Kystegnene ved det indiske Hav, især Natal og Mosambique. Derudover har den engelske Ø Mauritius og den franske Reunion en stor Avl og Eksport af Sukker til Europa.

Kakaotræet er et af de mest sarte af Tropernes Kulturplanter. Det stammer fra Sydamerika, men er omkring Aarhundredskiftet overført til Afrika, og i Nutiden har Guineakysten Verdens største Avl og Eksport af Kakao. Alene Udførselen til Europa andrager aarlig ca. 300.000 tons, hvoraf langt over Halvdelen kommer fra Guldskysten. Naar det gælder Eksport af Kaffe, har Afrika langt mindre Betydning, men Avlen af Kaffe har dog været i meget stærk Stigning igennem den sidste Menneskealder, og de vigtigste Eksportlande: Madagaskar, Østafrika og Guineakysten, leverer nu tilsammen over 100.000 tons Kaffe aarlig.

Foruden olieholdige Frø og Kolonialvarer køber Europa ogsaa Majs i Afrika. Næsten hele denne Import — ca. $\frac{1}{2}$ Mill. tons aarlig — kommer fra Sydafrika, hvor Durban er en vigtig Eksporthavn.

Endelig maa det nævnes, at de canariske Øer leverer et Par Hundrede Tusinde tons Bananer til Europa, og foruden de store Mængder af Bomuld, som Ægypten aarlig sender til Europa (og som ikke kommer i Betragtning for de Søruiter, der her er Tale om), leverer det østafrikanske Søhøjland betydelige Mængder af Bomuld fra de nye Kulturer i de engelske Kolonier Uganda, Kenya og Tanganyika.

Afrikas Minedrift eksporterer først og fremmest Fosfat og Jernmalm til Europa. Raafosfat kommer fra Casablanca i Marokko, og ogsaa Jernmalm udføres fra Marokko, men desuden har den engelske Jernindustri siden 1935 haft en stadig voksende Indførsel af Malm fra de nye Miner i Kolonien Sierra Leone paa Guineakysten. Ogsaa Mangan-

malm henter de europæiske Lande fra Guineakysten, men denne Eksport beherskes af en anden engelsk Koloni nemlig Guldkysten. Desuden køber Europa Kobbermalm og Raakobber fra Katanga og Rhodesia.

Alt i alt andrager de ovennævnte Laster af Mineralier henimod 3 Mill. tons aarlig, medens Kultransporterne fra England og Tyskland til Afrika (stadig undtagen Middelhavslandene) kun omfatter 1 Mill. tons, og Kul udgør dog den vigtigste Transport i Retning fra Europa til Afrika.

* * *

Følgende Tabel giver en Oversigt over Trafikken paa en Række af de sekundære transoceane Rutebaand:

Transport af Fødevarer og Raastoffer i 1937:

Mellem Nordamerika og Østasien.....	5,1	Mill. tons		
» Europa og Australien	4,7		»	»
» Europa og Østasien	2,3		»	»
» Nordamerika og Australien	1,7		»	»
» Nordamerika og Sydasien.....	1,6		»	»
» Amerika og Afrika	1,8		»	»
» Asien og Australien	1,6		»	»
» Asien og Afrika	1,4		»	»
» Sydamerika og Asien	0,6		»	»

Der er intet at de øvrige vigtige Rutebaand, som blot tilnærmelsesvis har samme Betydning som de førstbehandlede fire. Men det skal dog lige nævnes, at det Rutebaand, der i Omsætning kommer dem nærmest, udspringer ikke i Europa, men forbinder Østasien og Nordamerika. Nær derefter kommer et femte europæisk Baand, nemlig det, der knytter Europa til Australien.

SØRUTERNE MELLEMEUROPA OG AUSTRALIEN

Ved en Analyse af den samlede Varetransport mellem Europa og Australien viser det sig, at Handelen er ualmindelig *ensidig*, idet det næsten udelukkende drejer sig om Transport af australske Raastoffer til de europæiske Industrilande. Vigtigst er Udførselen af Hvede og Hvedemel fra Melbourne, Adelaide og Fremantle til Nordsølandene og navnlig til England; men af stor Betydning er desuden Sukkereksperten fra Queensland og Australiens og New Zealands Eksport af Husdyravlens Produkter, Uld, Faarekød, Smør og Oksekød samt i mindre Mængder

Ost, Huder og Skind. Endnu maa det nævnes, at det australske Landbrug aarlig leverer betydelige Mængder af Frugt til europæiske Lande. Denne Eksport omfatter navnlig Æbler og Rosiner.

Blandt de Varer, som udføres fra Øerne i Stillehavet, har kun et Par Produkter Betydning for Samhandelen med Europa. Det drejer sig om Kopra, som navnlig udføres i store Mængder fra New Guinea og Fiji. Den sidstnævnte Øgruppe har desuden en stor Sukkerekseport til England.

Europas Udførsel til Australien omfatter foruden de egentlige Industrivarer kun én vigtig Gruppe, nemlig mekanisk og kemisk Papirmasse, som kommer fra Østersøomraadet og forarbejdes i Sydney og Melbourne. Ialt drejer det sig dog kun om nogle faa Procent af den samlede Omsætning paa Rutebaandet Europa-Australien.

SØRUTERNE MELLEM EUROPA OG ØSTASIEN

Betydningen af Europas Forbindelse med Østasien bliver i Regelen overvurderet. Mellem Europa og Kina-Japan fragtes nemlig kun et Par Mill. tons aarlig, og Østasiens stærkeste Arme strækker sig i vor Tid paa Trods af alle Modsætninger mellem Japan og U. S. A. over Stillehavet til Nordamerika. For Østasien er Søruterne til Nordamerika i moderne Tid langt vigtigere end Ruterne til Europa. I de senere Aar har Skibsfartsruterne mellem Europa og Østasien endog ikke tilnærmelsesvis samme Betydning som de Sørunder, der forbinder Europa med Australien. I 1937 var den samlede Omsætning af Fødevarer og Raastoffer mellem Europa og Australien ca. dobbelt saa stor som Transporterne mellem Europa og Østasien.

Den samlede Vareomsætning mellem Europa og Østasien androg i 1937 ca. 2,4 Mill. tons. Ogsaa paa disse Ruter drejer det sig overvejende om Import til Europa; men Samhandelen er dog ikke nær saa ensidig som mellem Australien og Europa, idet den europæiske Eksport til Østasien andrager omkring 25 % af den samlede Omsætning af Fødevarer og Raastoffer. Europa sælger store Mængder af Skovprodukter i Østasien, navnlig Papirmasse, men ogsaa Raatømmer og færdigt Papir. Endvidere køber Østasien og navnlig Japan aarligt store Mængder af Raajern og Staal i Europa, og endelig har navnlig Holland Eksport af kondenseret Mælk til de tropiske Dele af Østasien.

I Eksporten fra Østasien til Europa er et enkelt Produkt fuldstændig dominerende. Det drejer sig om Soyabønner, som eksporteres fra Manchukuo over den japanske Havn Dairen. I noget mindre Omfang udføres Soyabønner fra Nordkinas store Havne. Denne Eksport af Soya-

bønner udgør normalt mellem 1 og $1\frac{1}{2}$ Mill. tons aarligt — i 1937 svarende til ca. 60 % af den samlede Vareudveksling mellem Østasien og Europa. Det vigtigste Importland i Europa er Tyskland, i anden Række kommer Danmark og England i Betragtning.

Af andre olieholdige Frø eksporterer Østasien navnlig Jordnødder og Sesamfrø. Det er ogsaa Manchukuo, der dominerer Eksporten af Jordnødder, og de sælges navnlig i Holland og Tyskland. Sesamfrø kommer derimod især fra Kina og sælges i Hovedsagen i Italien, Holland, Tyskland og Danmark.

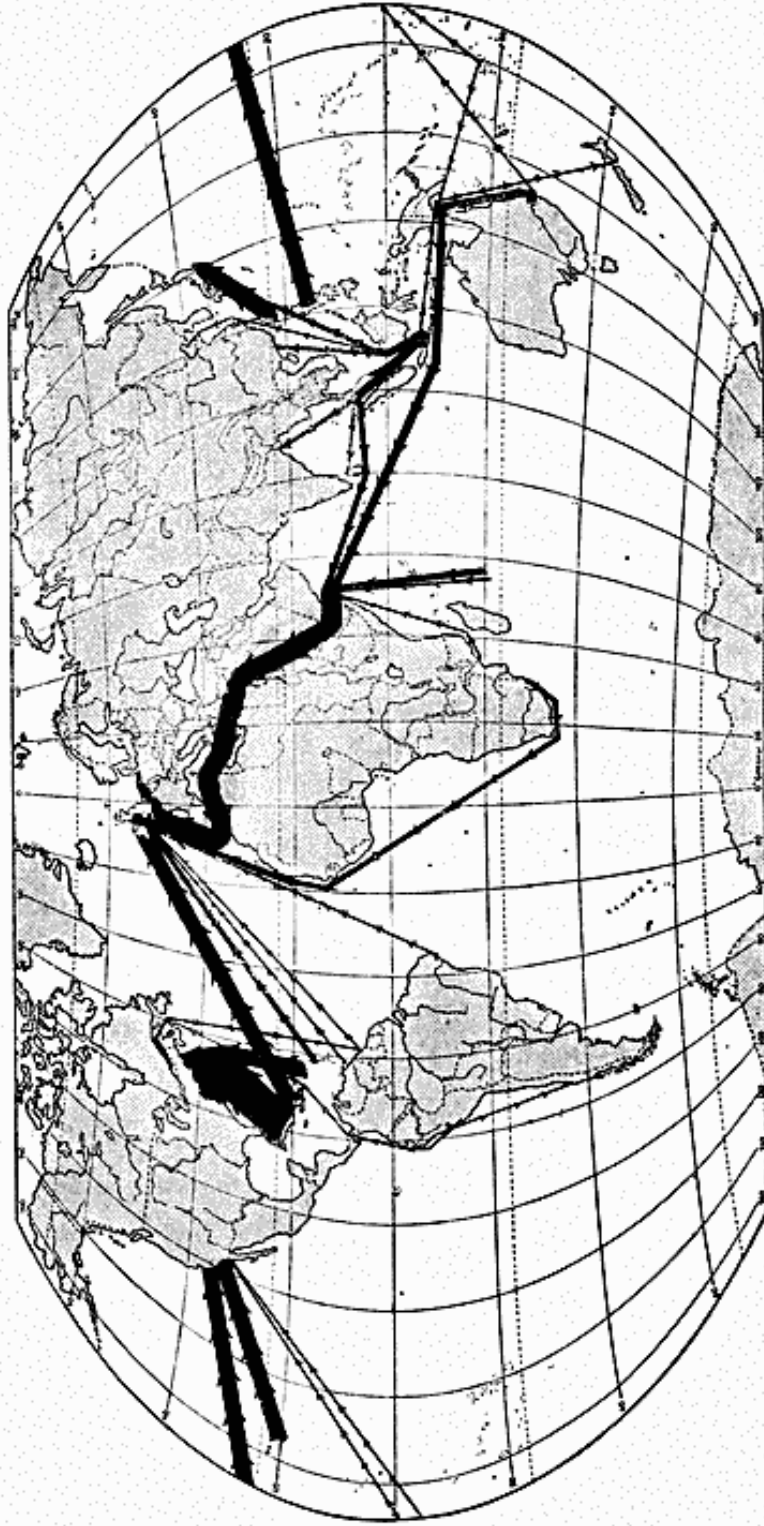
Endvidere har den manchuriske Olieindustri efterhaanden udviklet sig saa stærkt, at den har kunnet gøre sig gældende ogsaa paa det europæiske Marked, og Soyabønne-Olie eksporteres i betydelige Kvanta til Europas Industrilande. Endelig maa det nævnes, at Kina igennem Aartier har udført forskellige Ægprodukter til Europa.

SØRUTER MELLEML NORDAMERIKA OG ØSTASIEN

Østasiens vigtigste oversøiske Forbindelser gaar som allerede nævnt i moderne Tid over Stillehavet til Nordamerika. Disse Ruter havde i 1937 en samlet Varetransport paa 5,1 Mill. tons eller mere end dobbelt saa stor Omsætning som de Ruter, der forbinder Østasien med Europa, og Østasiens Forbindelser med Nordamerika er i langt højere Grad gensidige, end det er Tilfældet overfor Europa; ja, i Virkeligheden transporteres større Varemængder fra Nordamerika til Østasien end i omvendt Retning.

Vigtige er navnlig Transporterne af Naaletræ fra de store Skovbrugsstater Washington og Oregon i det nordvestlige U. S. A., og ogsaa Britisk Columbia i Canada leverer meget Tømmer til Japan og Kina. Dernæst maa fremhæves U. S. A.'s Eksport af Malm samt gammelt Jern og Staal til Japan, og desuden køber Japan store Mængder af Kobber i U. S. A. I det hele taget er Østasiens Import fra Nordamerika næsten identisk med Japans Import fra Nordamerika.

Foruden de allerede nævnte Grupper skal endnu fremhæves, at Japan køber Hundrede Tusinder tons af Fosfat, Petroleum og Bomuld i U. S. A. Petroleum sælger U. S. A. dog ogsaa store Mængder af paa Philippinerne og i Kina. Normalt henter Japan Hovedparten af sit Forbrug af Mineralolie i U. S. A. I 1937 kom saaledes mellem $\frac{2}{3}$ og $\frac{3}{4}$ af Japans samlede Import af Petroleum fra U. S. A. Ogsaa naar det gælder Bomuld, indtager U. S. A. en fremtrædende Plads blandt de Lande, der forsyner Japan, men i haard Konkurrence med Britisk Indien, der i 1937 leverede lidt over Halvdelen af Japans samlede Import af Raabomuld.



De maritime Hovedruter for Verdenshandelen med Sukker i 1937.

Verdenshandelen med Sukker androg 11,9 Mill. tons i 1937; heraf transporteredes 11,2 Mill. tons over Havene. Det drejer sig saaledes om en Omsætning, der er af samme Størrelsesorden som Majs-handelen, men medens Majs er dominerende for Liniernes Sydamerika-Europa, har Sukker kun ringe Andel i deres Omsætning. Til Gengæld er Handelen med Sukker vigtig for de fleste andre Søruiter, og som det fremgaar af Kortet, for de interamerikanske, nordatlantiske, pacifiske og interasiatiske Linier.

Blandt de Næringsmidler, som Japan importerer, kommer Hovedparten fra andre asiatiske Lande. I Importen fra Nordamerika har kun Hvede og Hvedemel Betydning.

Medens den vestgaaende Handel over Stillehavet saaledes navnlig omfatter Produkter fra Skovbrug og Minedrift, udgøres den østasiatiske Eksport til Nordamerika ganske overvejende af Agerbrugsprodukter. Omkring Halvdelen falder paa Sukkerekporten fra Philippinerne til U. S. A. Fra samme Øgruppe eksporteres Kopra og Kokosolie samt betydelige Mængder af Tropetræ, og endelig er Philippinerne Eksport af Manilahamp i overvejende Grad rettet mod Nordamerika.

Mindre Betydning har Kinas Eksport af Bomuldsfrøolie til U. S. A. og Manchukuos og Nordkinas Eksport af Bønner, der direkte eller via U. S. A. gaar til Vestindien.

SØRUTERNE MELLEM NORDAMERIKA OG SYDASIEN

Har Nordamerika end i nyere Tid udkonkurreret Europa i Handelen med Østasien, saa udgør Nordamerikas Andel i Sydasiens oversøiske Handel til Gengæld kun en Brøkdel af Europas.

I 1937 transporteredes 1,6 Mill. tons Næringsmidler og Raastoffer paa Ruterne mellem Nordamerika og Sydasiens. Der er næsten udelukkende Tale om Eksport fra Indien til U. S. A. Et enkelt Produkt dominerer Samhandelen med ca. 50 %, nemlig Kautsjuk, som U. S. A. navnlig importerer fra Britisk Malaya, Hollandsk Ostindien og Ceylon, og U. S. A. køber omkring Halvdelen af hele Verdenseksporten af dette vigtige Raastof for Automobilindustrien.

Hollandsk Ostindien sælger endvidere store Mængder af Palmekerner og Palmeolie til U. S. A. Derimod kommer den amerikanske Import af Ris navnlig fra Bagindien, og Kokosnødder henter U. S. A. paa Ceylon. Af Betydning for Samhandelen mellem Indien og U. S. A. er ligeledes den amerikanske Import af Textilraastoffet Jute, der som tidligere nævnt saa godt som udelukkende dyrkes i Bengalen, saaledes at Calcutta dominerer Udførselen.

Produkter fra Skovbrug og Minedrift (Tømmer og Jern) har mindre Betydning for Vareomsætningen mellem Sydasiens og U. S. A.

SØRUTERNE MELLEM NORDAMERIKA OG AUSTRALIEN

De Sørunder, der knytter Nordamerika til Australien, havde i 1937 en Vareomsætning paa ialt 1,7 Mill. tons, altsaa en Transport af samme Omfang som paa Linierne mellem Sydasiens og Nordamerika. Over

Halvdelen af denne Samhandel repræsenteres af Sukkereksperten fra Hawaii til U. S. A. Blandt Landbrugsprodukter har iøvrigt kun Uld og Kopra Betydning. Uld køber U. S. A. i Australien og New Zealand, Kopra faar det fra adskillige af Stillehavssøerne. Vigtigere end de to sidstnævnte Produkter er dog den nordamerikanske Eksport af Tømmer og Mineralolie til Australien. Omvendt har ogsaa Australien og New Zealand nogen Udførsel af specielle Træsarter til U. S. A.

SØRUTERNE MELLEM AMERIKA OG AFRIKA

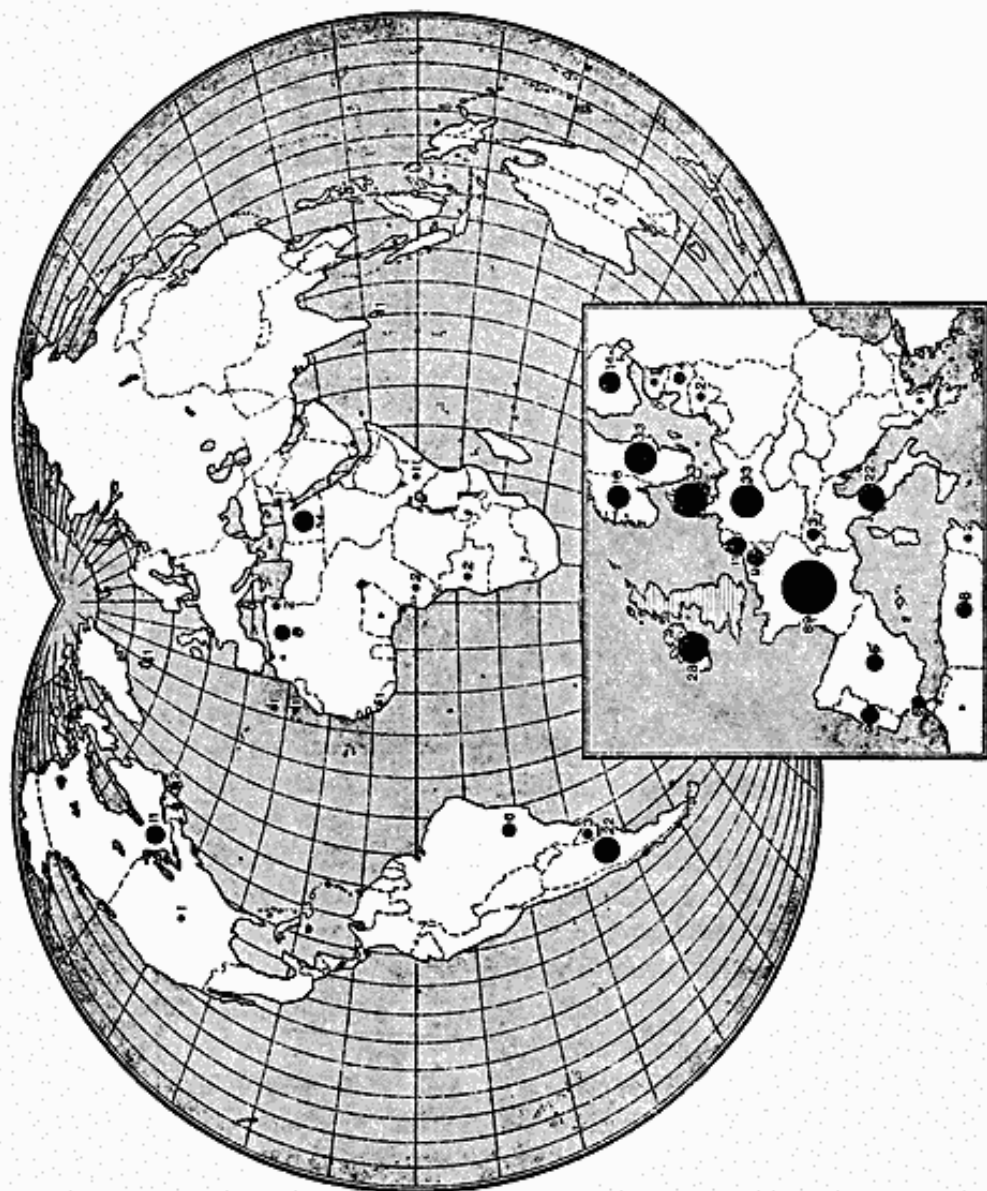
Nord- og Sydamerikas samlede Vareomsætning med Afrika er af ganske samme Størrelsesorden som Nordamerikas Handel med Indien eller Australien (1937 1,8 Mill. tons). En væsentlig Del af denne Om-sætning omfatter Kornsorterne Hvede og Majs. Endvidere har U. S. A. en stor Indførsel af Kakao fra Guineakysten. Ogsaa Bomuld importeres fra Afrika, især fra Ægypten; men iøvrigt har Amerika en betydelig Udførsel af Raastoffer til Afrika. Vigtigst er Chiles Eksport af Salpeter — næsten udelukkende rettet mod Ægypten. Endvidere sælger U. S. A. store Mængder Petroleum i Sydafrika, og den sydafrikanske Union har endvidere en stor Import af Tømmer fra Nordamerika.

SØRUTERNE MELLEM SYDAMERIKA OG ASIEN

Blandt Amerikas oversøiske Skibsfartsveje mangler vi nu kun at omtale dem, der forbinder Sydamerika og Asien. De har kun ringe Betydning, idet den aarlige Transport kun andrager omkring en halv Mill. tons. Der er kun Grund til at fremhæve to Produkter, nemlig Hvede og Petroleum. Argentina har fra La Plata-Området en stor Hvede-Eksport til Kina og Japan, og de samme Lande køber betydelige Mængder af Mineralolie fra den lille hollandske Ø Curaçao i Vestindien.

SØRUTERNE MELLEM ASIEN OG AUSTRALIEN OG MELLEM ASIEN OG AFRIKA

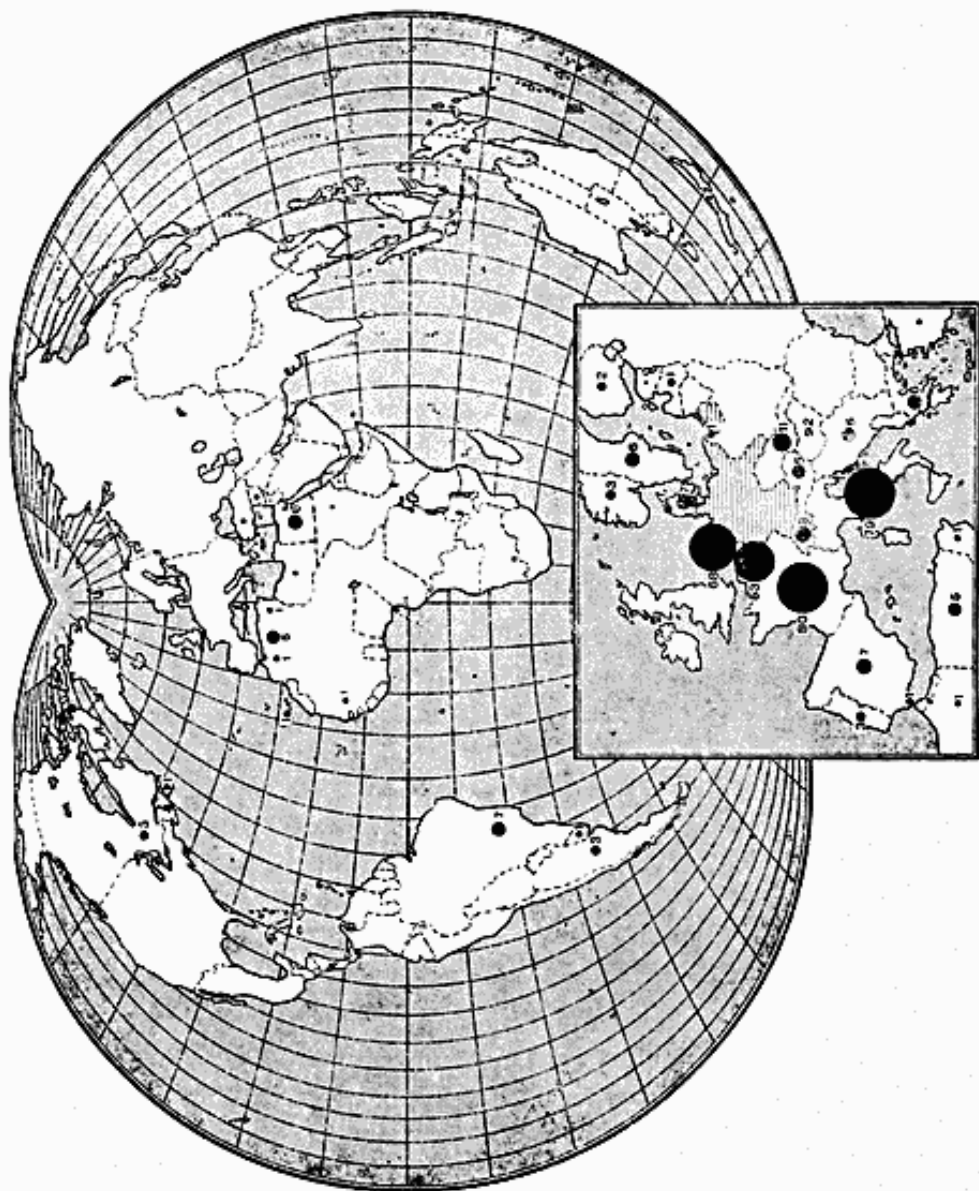
Naar man har behandlet de oversøiske Skibsveje, der forbinder Europa og Amerika med fremmede Verdensdele, bliver kun to Rutebaand af Betydning tilbage, nemlig det, der forbinder Asien med Australien, og det, der forbinder Asien med Afrika. Disse Ruter havde i 1937 omtrent samme Varetransport, resp. 1,6 og 1,4 Mill. tons Fødevarer og Raastoffer.



Englands Kul eksport fordelt paa Importlande.

Tallene angiver 100.000 tons i 1937.

Den samlede engelske Kul eksport androg i 1937 40,3 Mill. tons, hvoraf $\frac{1}{3}$ solgtes til europæiske Lande og $\frac{1}{5}$ i oversøiske Lande. Af Verdens samlede Kul eksporter — 135 Mill. tons — transporteredes i 1937 90 Mill. tons eller ca. $\frac{2}{3}$ over Havene, og efter Vægt udgjorde Stenkul næsten en Trediedel af alle Varetransporter ad Søvejen. Navnlige har Kul Betydning for den intereuropæiske Søfart og for Søruterne fra Europa til Amerika og Afrika.



Tyskland Kuleeksport fordelt paa Importlande.
 Tallene angiver 100.000 tons i 1937. Den samlede Kuleudførsel androg i 1937 38,6 Mill. tons eller kun et Par Mill. tons mindre end Englands. Men medens omkring $\frac{1}{3}$ af Englands Kuleeksport gik til oversøiske Lande, drøjer det sig kun om $\frac{1}{12}$ af Tysklands Eksport. Mindre end Halvdelen af Tysklands Kuleeksport har Betydning for Søfarten, Resten transporteres — især til Frankrig, Holland og Belgien — med Pramme ad Floder og Kanaler.

Samhandelen mellem Asien og Australien har udviklet sig meget stærkt i den sidste Menneskealder. Betydning har navnlig Eksporten af Mineralolie fra Hollandsk Indien til Australien og New Zealand. Til Gengæld sælger Australien en Del Landbrugsprodukter til Kina og Japan, navnlig Hvede og Mel, men ogsaa betydelige Mængder af Sukker. Derudover er der kun Grund til at nævne, at Japan har nogen Import af Kul fra New South Wales og af Fosfat fra Mandatøerne i Stillehavet.

I Vareudvekslingen mellem Asien og Afrika er det især Brændselstoffer, der har Betydning, idet Sydafrika (Durban) eksporterer Kul til Asien og til Gengæld importerer Mineralolie fra flere af de sydasiatiske Felter.

Den store Udførsel af Fosfat fra Ægypten til Japan er iøvrigt den eneste vigtige Transport, der indgaar i dette Rutebaand. Eksporten af Ris fra Indien til Afrika og den afrikanske Eksport af Bomuld til Asien er kun af ganske underordnet Betydning.

SØRUTER, DER FORBINDER NORDVESTEUEROPAS HAVNE

I det foregaaende har vi udelukkende omtalt de Skibsfartsruter, som forbinder Verdensdele over Oceanerne. Selv de vigtigste af disse oversøiske Rutebaand har dog ikke tilnærmelsesvis samme Tonnagetrafik som de vigtigste europæiske »Lokalruter«.

Der er især Grund til at fremhæve Varetransporterne mellem nord- og vesteuropæiske Havne indbyrdes, i 1937 ialt 86,5 Mill. tons. I anden Række kommer Transporterne mellem Middelhavsområdet og Nordvesteuropa. Disse sidstnævnte Transporter omfattede samme Aar 48,7 Mill. tons. For begge disse Rutebaand har Vareomsætningen en overordentlig sammensat Karakter, og den efterfølgende Analyse giver kun de allergroveste Træk.

Efter Vægt udgør Brændselstofferne Kul og Koks omkring Halvdelen af den samlede Lokalomsætning mellem Nordvesteuropas Havne. I 1937 omfattede denne Handel først og fremmest de engelske Kultransporter til Kontinentet, men stor Betydning havde ogsaa Tysklands Udførsel af Kul og Koks fra Ruhr via Rotterdam til Nord- og Vesteuropas Havne. Den polske Kuleksport fra Øvre-Schlesien gik, forsaavidt som den benyttede Søvejen, via Gdynia og Danzig og var navnlig rettet mod Nordeuropa.

Omkring en Fjerdedel af den vesteuropæiske Lokaltrafik udgjordes af Jernmalm-Transporterne; herunder maa navnlig fremhæves den svenske Malmeksport fra Lapland via Narvik og Rotterdam til Ruhr.

Betydning har ogsaa Englands Import af Jernmalm fra Lapland og Spanien.

Den tredievigtigste Gruppe, der udgjorde omkring $\frac{1}{6}$ af den samlede Vareomsætning, omfatter Skovbrugsprodukter, Tømmer, Papirmasse og Papir. Denne Handel har en udpræget vestgaaende Karakter, idet Eksporten udgaar fra næsten alle Havne ved Østersøen og er rettet mod Havne omkring den sydlige Del af Nordsøen, ganske overvejende de britiske Havne, idet England importerer omkring Halvdelen af Østersøomraadets Eksport.

Løvrigt er der i den nordvesteuropæiske Lokaltrafik en overordentlig livlig Omsætning med Landbrugsprodukter som Korn, Sukker, Kartofler, forskellige Frugter samt Kød, Smør, Mælk, Ost og Æg. Tilsammen har Handelen med disse Varer dog kun et Omfang af ca. 4 Mill. tons, saaledes at de efter Vægt kun faar mindre Betydning for det omtalte Rutebaand.

SØRUTER MELLEM MIDDELHAVET OG NORDVESTEUROPA

Det Rutebaand, der forbinder Middelhavets Havne (d. v. s. Sydeuropa, Vestasien og Nordafrika) med Nordvesteuropas Havne, har som nævnt en Vareomsætning paa næsten 50 Mill. tons. Heraf udgjorde Landbrugsprodukter i 1937 mellem 10 og 11 Mill. tons, og Landbrugsprodukter har saaledes langt større Betydning for den Skibsfart, der knytter Nordvesteuropa til Middelhavet, end i den nordvesteuropæiske Lokaltrafik. Middelhavslanene udfører et Væld af Landbrugsprodukter til Industrieuropa, Hvede fra Nordafrika og Rusland, Majs og Byg fra Sydøsteuropa; ialt har Korntransporterne et Omfang af over 5 Mill. tons.

I anden Række kommer Middelhavslanenes Eksport af Frugtavlens Produkter i Betragtning. Vigtigst er Eksporten af Vin fra Nordafrika til Frankrig og Eksporten af Oranger og Citroner fra Spanien, Italien og Palæstina til Nordvesteuropa. I mindre Omfang sendes Rosiner, Vindruer, Olivenolie og Æbler fra Middelhavslanene til nordlige Dele af Europa, og desuden maa det nævnes, at Ægypten eksporterer Bomuldsfrø og Løg, tilsammen omkring 1 Mill. tons aarligt. Endvidere eksporteres ogsaa Kartofler, Bønner og Tobak i store Mængder fra Sydeuropa ad Søvejen til Nordvesteuropa. Det eneste Produkt, som Middelhavslanenes Husdyravl leverer i nævneværdige Mængder til Eksport, er Æg.

Ligesom det er Tilfældet i den nordvesteuropæiske Lokaltrafik, udgør Brændselsstofferne omkring Halvdelen af de Vægtmængder, der transporteres mellem Middelhavshavne og Havne i Nordvesteuropa. Det

er overvejende Transport af engelske og tyske Kul og Koks til Italien og Nordafrika. I omvendt Retning sendes et Par Mill. tons Petroleum fra russiske og rumænske Sortehavshavne til Nordsøeuropa. Ogsaa Transporten af Mineraler er vigtigt, saaledes især Jernmalm fra Atlaslandene til England og Tyskland; endvidere Bauxit fra Sydfrankrig, Italien og Jugoslavien, Manganmalm fra Rusland, Fosfat fra Atlaslandene og Ægypten, næsten alt til Nordsøeuropa. Mindst Betydning i Middelhavstrafikken har Handelen med Skovbrugsprodukter. Den italienske og øvrige sydeuropæiske og nordafrikanske Indførsel af Tømmer og Papir har et samlet Omfang af mellem 1 og 1½ Mill. tons.

* * *

Udenfor Europa er der særlig to lokale Rutebaand, som har Betydning, nemlig det interamerikanske og det interasiatiske. I 1937 androg den samlede Varetransport paa disse Skibsfartslinier resp. 21.6 og 25,0 Mill. tons.

DEN INTERAMERIKANSKE SØFART

Den interamerikanske Lokaltrafik omfatter med henimod Halvdelen Landbrugsprodukter. Det er U. S. A.'s Import af Sukker, Bananer og Appelsiner fra det tropiske Amerika, og næsten lige saa stor Betydning har Sydamerikas Eksport til U. S. A. af Majs, Hørfø og Kaffe. I mindre Omfang indgaar Kakao og Bomuld samt Huder og Skind i den interamerikanske Vareudveksling.

Næsten samme Betydning som Landbrugsprodukterne har de mineralske Raastoffer; vigtig er navnlig Eksporten af Kul fra U. S. A. til canadiske Havne. Dernæst maa nævnes U. S. A.'s Import af Jernmalm fra Cuba og New Foundland samt Importen af Chilesalpeter fra Chile og Importen af Bauxit fra Guayana og endelig Eksporten af Olie fra U. S. A. og Vestindien til oliefattige amerikanske Lande.

Til Slut maa nævnes Vareudvekslingen med Skovbrugsprodukter. Det drejer sig overvejende om U. S. A.'s Import af canadisk Naaletræ og Papir. I mindre Omfang gaar der Eksport fra Nordamerika til sydamerikanske Lande.

DEN INTERASIATISKE SØFART

Hovedparten, normalt omkring 60 %, af den interasiatiske Vareomsætning omfatter Brændselsstoffer og ganske overvejende Japans Import af Kul fra Manchukuo, Nordkina og Fransk Indokina. Vigtig for

de interasiatiske Søruiter er dernæst den japanske Import af Jernmalm. Ogsaa denne kommer for en stor Del fra Manchukuo og Kina men desuden i betydeligt Omfang fra Britisk Malaya. Endvidere maa nævnes den japanske Indførsel af Mineralolie fra Hollandsk Ostindien; i 1937 leverede de rige Oliefelter paa det østlige Borneo og det sydlige Sumatra omkring en Fjerdedel af Japans samlede Indførsel af Petroleum, og ogsaa Britisk Borneo og det helt nye Oliefelt paa Bahrein-Øen i den persiske Havbugt eksporterede Mineralolie til Japan.

Omkring en Trediedel af den interasiatiske Handel omfatter Landbrugsprodukter. Først og fremmest er der en stor Eksport af Ris fra Bagindien til Kina, Japan og Indonesien. Japan henter endvidere store Mængder af Ris i Kolonierne Korea og Formosa. Formosa leverer desuden Hovedparten af Japans Forbrug af Sukker, $\frac{3}{4}$ til 1 Mill. tons aarlig. Ogsaa Java har en Sukkerekspert af denne Størrelsesorden, men denne Eksport er bedre fordelt paa Markedet. Den gaar bl. a. til Europa og New Zealand, men asiatiske Lande som Indien, Kina og Japan køber dog Hovedparten.

Til Slut skal det nævnes, at Japan har en stor Indførsel af Soya-bønner og andre olieholdige Frø som Jordnødder, Bomuldsfrø og Perillafrø fra Manchukuo og Nordkina. Det drejer sig tilsammen om Mængder paa betydeligt over 1 Mill. tons. Endelig importerer Japan henimod $\frac{1}{2}$ Mill. tons Raabomuld fra Britisk Indien, og i 1937 havde Indien større Eksport af Bomuld til Japan end til alle europæiske Lande tilsammen.

DEN INTERAFRIKANSKE SØFART

Skibstrafikken mellem afrikanske Havne indbyrdes har forholdsvis ringe Betydning. I 1937 androg de samlede Transportmængder kun 0,8 Mill. tons, næsten udelukkende Produkter fra Minedriften og navnlig Transporter af Kul fra Natal til det øvrige Afrika samt Transporter af Fosfat fra Marokko til Sydafrika. Den interafrikanske Handel med Hvede, Træ, Jordnødder, Sukker og Ris har kun et forholdsvis ringe Omfang.

DEN INTERAUSTRALSKE SØFART

Blandt de Søruiter, der forbinder det australske Fastland med de mange Øgrupper i Stillehavet, er kun faa af større Betydning. De vigtigste Transporter er Australiens og New Zealands Import af Fosfat fra Gilbert og Ellice Øerne (navnlig Nauru og Ocean). I 1937 udgjorde denne Omsætning ca. 1 Mill. tons.

* * *

Transporter af Fødevarer og Raastof

Milli

	1	2	3	4	5	6	7	
	Verdens Eksport 1937	Heraf gik over Havene	Mellem Europa og Syd- amerika	Mellem Europa og Nord- amerika	Mellem Europa og Syd- asien	Mellem Europa og Afrika	Mellem Europa og Au- stralien	Ne Eks og 24
I Korn og Mel.....	42,2	39,2	11,9	4,5	2,9	0,6	1,9	
II Kartofler og Grøntsager.....	2,9	2,7	0,3	—	—	—	—	
III Frugter	8,4	8,3	0,3	0,9	0,1	0,2	0,2	
IV Kolonialvarer	15,2	14,5	0,7	2,0	0,7	1,3	0,5	
V Kautsjuk	1,4	1,4	—	—	0,4	—	—	
VI Olieholdige Frø og Frugter.....	10,3	10,3	1,3	—	1,8	1,9	0,1	
VII Vegetabiliske Olier.....	1,5	1,5	—	—	0,1	0,3	—	
VIII Vegetabiliske Tekstilraastoffer ...	4,8	4,7	0,3	1,0	1,1	0,1	—	
<i>Agerbrug og Plantagedrift.....</i>	<i>86,7</i>	<i>82,6</i>	<i>14,8</i>	<i>8,4</i>	<i>7,1</i>	<i>4,4</i>	<i>2,7</i>	
IX Uld	1,1	1,1	0,2	—	—	0,1	0,5	
X Kød, Huder og Skind.....	2,5	2,5	0,9	0,1	—	0,1	0,6	
XI Mælk, Smør, Ost og Æg	1,7	1,7	—	—	0,1	—	0,5	
<i>Husdyravl.....</i>	<i>5,3</i>	<i>5,3</i>	<i>1,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,2</i>	<i>1,6</i>	
XII Tømmer, Masse, Papir (Skovbrug)	33,6	28,1	0,2	4,3	0,3	1,1	0,1	
XIII Brændselsstoffer	166,8	108,5	7,7	3,7	2,0	1,2	—	
XIV Malme, Metaller og Gødningsstoffer	78,7	55,7	1,3	4,0	0,8	2,8	0,3	
<i>Minedrift og Sværindustri.....</i>	<i>245,5</i>	<i>164,2</i>	<i>9,0</i>	<i>7,7</i>	<i>2,8</i>	<i>4,0</i>	<i>0,3</i>	
Ialt: Fødevarer og Raastoffer ...	371,3	280,4	25,1	20,5	10,3	9,7	4,7	
Procent af Verdenshandelen	100%	75,5%	9,0%	7,3%	3,7%	3,5%	1,7%	0,5

Verdenshandelens maritime Hovedveje.

i 1937.

	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Mellem Afrika og Asien	Mellem Nord- amerika og Syd- asien	Mellem Nord- amerika og Au- stralien	Mellem Amerika og Afrika	Mellem Syd- amerika og Asien	Mellem Asien og Au- stralien	Mellem Asien og Afrika	Mellem nord- og vesteuro- pæiske Havne ind- byrdes	Mellem Middel- havet og Nord- vest- europa	Mellem ameri- kanske Havne ind- byrdes	Mellem asiatiske Havne ind- byrdes	Mellem afri- kanske Havne ind- byrdes	
0,2	0,1	—	0,8	0,2	0,4	0,1	0,8	5,1	2,1	3,4	—	I
0,1	—	—	—	—	—	—	0,7	0,9	0,1	0,4	—	II
—	—	—	—	—	—	—	0,2	3,7	2,0	0,4	—	III
0,9	0,1	0,9	0,2	—	0,1	—	0,6	0,1	3,9	1,9	—	IV
—	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	0,2	0,1	V
0,2	0,2	0,1	—	—	—	—	—	0,6	0,9	1,3	—	VI
0,3	0,2	—	—	—	—	—	0,1	—	—	—	—	VII
0,4	0,1	—	0,1	0,1	—	0,1	0,2	—	0,1	0,5	—	VIII
—	1,4	1,0	1,1	0,3	0,5	0,2	2,6	10,4	9,1	8,1	0,1	
—	—	0,1	—	—	—	—	0,1	—	—	0,1	—	IX
—	—	—	—	—	—	—	0,5	—	0,2	—	—	X
—	—	—	—	—	—	—	0,9	0,1	—	—	—	XI
—	—	0,1	—	—	—	—	1,5	0,1	0,2	0,1	—	
0,4	0,1	0,3	0,2	—	—	—	14,6	1,4	3,0	0,3	—	XII
0,2	—	0,3	0,2	0,3	1,0	0,9	44,8	25,6	5,8	12,2	0,5	XIII
0,4	0,1	—	0,3	—	0,1	0,3	23,0	11,2	3,5	4,3	0,2	XIV
0,5	0,1	0,3	0,5	0,3	1,1	1,2	67,8	36,8	9,3	16,5	0,7	
2,1	1,6	1,7	1,8	0,6	1,6	1,4	86,5	48,7	21,6	25,0	0,8	
0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,2%	0,6%	0,5%	30,9%	17,4%	7,7%	8,9%	0,2%	

Transporter af Fødevarer og Raastoffer til Verdenshandelens maritime Hovedveje.

Millioner i 1937.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
	Verdens Eksport 1937	Herafgik over Havene	Mellem Europa og Sydamerika	Mellem Europa og Nordamerika	Mellem Europa og Syd-Asien	Mellem Europa og Afrika	Mellem Europa og Australien	Mellem Europa og Asien	Mellem Nordamerika og Syd-Asien	Mellem Nordamerika og Australien	Mellem Amerika og Afrika	Mellem Sydamerika og Asien	Mellem Asien og Australien	Mellem Asien og Afrika	Mellem nordvesteuropiske Havne Indbyrdes	Mellem Middelhavet og Nordvest-europa	Mellem amerikanske Havne Indbyrdes	Mellem asiatiske Havne Indbyrdes	Mellem afrikanske Havne Indbyrdes		
I Korn og Mel.....	42,2	39,2	11,9	4,5	2,9	0,6	1,9	0,2	0,1	—	0,8	0,2	0,4	0,1	0,8	5,1	2,1	3,4	—	I	
II Kartofler og Grøntsager.....	2,9	2,7	0,3	—	—	—	—	0,1	—	—	—	—	—	—	0,7	0,9	0,1	0,4	—	II	
III Frugter.....	8,4	8,3	0,3	0,9	0,1	0,2	0,2	—	—	—	—	—	—	—	0,2	3,7	2,0	0,4	—	III	
IV Kolonialvarer.....	15,2	14,5	0,7	2,0	0,7	1,3	0,5	0,9	0,1	0,9	0,2	—	0,1	—	0,6	0,1	3,9	1,9	—	IV	
V Kautsjuk.....	1,4	1,4	—	—	0,4	—	—	—	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,2	0,1	V
VI Olieholdige Frø og Frugter.....	10,3	10,3	1,3	—	1,8	1,9	0,1	—	0,2	0,1	—	—	—	—	—	0,6	0,9	1,3	—	VI	
VII Vegetabiliske Olier.....	1,5	1,5	—	—	0,1	0,3	—	—	0,2	—	—	—	—	—	0,1	—	—	—	—	—	VII
VIII Vegetabiliske Tekstilstoffer.....	4,8	4,7	0,3	1,0	1,1	0,1	—	—	0,1	—	0,1	—	—	0,1	0,2	—	0,1	0,5	—	—	VIII
Agerbrug og Plantage drift.....	86,7	82,6	14,8	8,4	7,1	4,4	2,7	—	1,4	1,9	1,1	0,3	0,5	0,2	2,6	10,4	9,1	8,1	0,1	—	
IX Uld.....	1,1	1,1	0,2	—	—	0,1	0,5	—	—	0,1	—	—	—	—	0,1	—	—	0,1	—	—	IX
X Hud, Huder og Skind.....	2,5	2,5	0,9	0,1	—	0,1	0,8	—	—	—	—	—	—	—	0,5	—	0,2	—	—	—	X
XI Mælk, Smør, Ost og Æg.....	1,7	1,7	—	—	0,1	—	0,5	—	—	—	—	—	—	—	0,9	0,1	—	—	—	—	XI
Husdyravl.....	5,3	5,3	1,1	0,1	0,1	0,2	1,6	—	—	0,1	—	—	—	—	1,5	0,1	0,2	0,1	—	—	
XII Tømmer, Masse, Papir (Skovbrug).....	33,6	28,1	0,2	4,3	0,3	1,1	0,1	—	0,1	0,2	0,2	—	—	—	14,6	1,4	3,0	0,3	—	—	XII
XIII Brændselstoffer.....	166,8	108,5	7,7	3,7	2,9	1,2	—	—	—	0,3	0,2	0,3	1,0	0,9	44,8	25,6	5,8	12,2	0,5	—	XIII
XIV Malme, Metaller og Gødningstoffer.....	78,7	55,7	1,3	4,0	0,8	2,8	0,3	—	0,1	—	0,3	—	0,1	0,3	23,0	11,2	3,5	4,3	0,2	—	XIV
Minedrift og Søerindustri.....	245,5	164,2	9,0	7,7	2,8	4,0	0,3	—	0,1	0,3	0,5	0,3	1,1	1,2	67,8	35,8	9,3	16,5	0,7	—	
Ialt: Fødevarer og Raastoffer.....	371,3	280,4	25,1	20,5	10,3	9,7	4,7	—	1,6	1,7	1,8	0,6	1,6	1,4	86,5	48,7	21,6	25,0	0,8	—	
Procent af Verdenshandelen.....	100%	75,5%	9,0%	7,3%	3,7%	3,5%	1,7%	—	0,6%	0,6%	0,6%	0,2%	0,6%	0,5%	30,9%	17,4%	7,7%	8,9%	0,2%	—	

Til Slut bør det fremhæves, at man bedst skaffer sig et Overblik over Søfartens store Betydning for Verdenshandelen ved at undersøge, hvor stor en Del af den samlede internationale Handel med Næringsmidler og Raastoffer der under normale Forhold transporteres ad Søvejen.

De Næringsmidler og Raastoffer, der omsættes i størst Mængde, er Brændselsstofferne Kul, Koks og Olie; dernæst kommer Malme og Raametaller og Korn samt Skovbrugets Produkter, Tømmer, Papirmasse og Papir.

Af den samlede Verdenshandel med Brændselsstoffer (Kul, Koks og Olie) transporteredes i 1937 65 % helt eller delvis ad Søvejen, og for Malme, Raametaller og Gødningsstoffer drejede det sig om 70 % af de Mængder, der kom i den internationale Handel. For Landbrugets og Skovbrugets Produkter er Søfartens Andel i Verdenshandelen endnu mere dominerende. For disse to Erhvervs vigtigste Varegrupper, henholdsvis Korn og Tømmer, Papirmasse og Papir, drejede det sig i 1937 om henholdsvis 93 % og 83 % af alle internationale Transporter.

Tages hele Verdenshandelen under eet, viser det sig, at der i 1937 gik ca. 370 Mill. tons i international Handel; heraf transporteredes 280 Mill. tons eller ca. 76 % over Havene og Hovedparten mellem Europas Havne indbyrdes eller i oversøisk Fart mellem Europa og fremmede Verdensdele. I den Forbindelse er der Grund til endnu en Gang at fremhæve, at det vigtigste af alle de oversøiske Rutebaand, der føder Europa, var allerede før Krigen og vil efter al Sandsynlighed endnu mere udpræget i Fremtiden blive det, der forbinder Europa med Sydamerika. Der har i den sidste Menneskealder, men navnlig nu under den europæiske Storkrig, i U. S. A. været en tydelig Tendens til at overtage Formidlingen af den europæiske Import fra Sydamerika. Men en saadan Formidling kan aldrig blive i Europas Interesse, saavist som Forbrugeren aldrig er interesseret i unødige Mellemløbsavance. Enhver Indskrænkning i Europas Forbindelser med de fremmede Verdensdele hemmer vor Verdensdels Forsyning med livsvigtige Næringsmidler og Raastoffer og svækker derved Europas ledende Stilling indenfor Kultur og Civilisation.

For gode Vink under Udarbejdelsen af denne Undersøgelse vil jeg gerne rette en varm Tak til Docent, Dr. Z. D. Lando, Professor, Dr. phil. Gudmund Hatt og Dr. polit. M. Christoffersen.

Ligeledes vil jeg gerne takke Adjunkt Halfdan Madsen, der har oversat det engelske Resumé, og Frk. W. Bøving, som har udført et stort og grundigt Arbejde med Korrekturen.

RESÜMEE.

Die maritimen Hauptwege des Welthandels.

Im Jahre 1937 kamen etwa 371 Mill. Tonnen Lebensmittel und Rohstoffe in den Welthandel. Hiervon wurden etwa 280 Mill. Tonnen über die Meere befördert.

Die wichtigsten Schifffahrtslinien verbinden die Häfen von Nord- und Westeuropa miteinander (87 Mill. Tonnen) und das Mittelmeergebiet mit Nordwesteuropa (49 Mill. Tonnen). Auch die interasiatische und die interamerikanische Schifffahrt hat heutzutage einen gewaltigen Umfang, 1937 25 bzw. 22 Mill. Tonnen.

Unter den überseeischen Linien sind keine so wichtig wie die beiden, die Europa mit Südamerika und Nordamerika verbinden. Im Jahre 1937 hatten diese beiden Linien-Bänder einen gesamten Warenumsatz von 25,1 bzw. 20,5 Mill. Tonnen. Nach diesen beiden Bändern müssen die Schifffahrtslinien nach Südasien (10,3) und Afrika (9,7) hervorgehoben werden; von geringerer Bedeutung ist die Verbindung Europas mit Australien (4,7) und Ostasien (2,3). Diese beiden letzteren Linien-Bänder bleiben an Bedeutung sogar hinter demjenigen zurück, das Nordamerika mit Ostasien verbindet (5,1).

Es kennzeichnet alle Linien-Bänder, die Europa mit fremden Weltteilen verbinden, dass die Warentransporte ganz vorwiegend gegen Europa gerichtet sind. Es ist in Wirklichkeit nicht von einem Warenaustausch sondern von europäischer Wareneinfuhr die Rede. Es gehen viermal so grosse Transporte von Amerika nach Europa wie von Europa nach Amerika, und in der Verbindung mit Afrika, Asien und Australien ist das Verhältnis noch auffälliger. Wichtig für Europa ist besonders die Einfuhr von Mais und Weizen, vegetabilischen Rohstoffen für die Pflanzenölindustrie sowie Mineralöl, Eisenerz und Düngermittel. Von Bedeutung ist auch die europäische Wareneinfuhr von Textilrohstoffen und Zucker.

SUMMARY

Highways of the World's Sea-borne Trade.

In 1937 the world's trade conveyed about 371 mill. tons of foodstuffs and raw-materials. Of these about 280 mill. tons were carried across the seas.

The most important trade-routes connect the ports of Northern and Western Europe (87 mill. tons) and the basin of the Mediterranean with North Western Europe (49 mill. tons). Also Inter-Asiatic and Inter-American sea-traffic has grown to an enormous extent in our times (1937: 25 and 22 mill. tons respectively).

Among the overseas shipping routes none are as important as the two connecting Europe with South America and North America. In 1937 these two trade routes carried a total of 25,1 and 20,5 mill. tons respectively.

After these two routes must be mentioned the shipping routes to Southern Asia (10,3 mill. tons) and Africa excluding African ports of the Medi-

terranean sea (9,7 mill. tons). Of less importance is Europe's trade with Australia (4,7 mill. tons) and Eastern Asia (2,3 mill. tons). The two latter trade-routes rank in importance after that connecting North America with East Asia (5,1 mill. tons).

It is a characteristic feature of all the trade routes connecting Europe with the other continents that the stream of merchandise is to a high degree directed towards Europe. In reality it is not a question of exchange of commodities but of importation of goods into Europe. Shippings from America to Europe are four times as great as from Europe to America and the routes to Africa, Asia and Australia present an even more striking picture.

Of importance to Europe is especially the importation of maize and wheat, vegetables, raw materials for the oil-industry, mineral oil, iron ore, and fertilizers. Likewise the European import of sugar and raw materials for the textile industry is considerable.

LITTERATUR.

- M. Christoffersen*: Rutebart. 1931.
Gudmund Hatt: Stillehavsproblemer. 1936.
 — : Afrika og Østasien. 1938.
 — : Sydamerika. 1939.
Ivar Högbom: Världssjöfarten. 1934.
A. J. Sargent: Seaports and Hinterlands. 1938.

terranean sea (9,7 mill. tons). Of less importance is Europe's trade with Australia (4,7 mill. tons) and Eastern Asia (2,3 mill. tons). The two latter trade-routes rank in importance after that connecting North America with East Asia (5,1 mill. tons).

It is a characteristic feature of all the trade routes connecting Europe with the other continents that the stream of merchandise is to a high degree directed towards Europe. In reality it is not a question of exchange of commodities but of importation of goods into Europe. Shippings from America to Europe are four times as great as from Europe to America and the routes to Africa, Asia and Australia present an even more striking picture.

Of importance to Europe is especially the importation of maize and wheat, vegetables, raw materials for the oil-industry, mineral oil, iron ore, and fertilizers. Likewise the European import of sugar and raw materials for the textile industry is considerable.

LITTERATUR.

- M. Christoffersen*: Rutebart. 1931.
Gudmund Hatt: Stillehavsproblemer. 1936.
 — : Afrika og Østasien. 1938.
 — : Sydamerika. 1939.
Ivar Högbom: Världssjöfarten. 1934.
A. J. Sargent: Seaports and Hinterlands. 1938.