

TRAFIKFORSKYDNINGER I DE NORDISKE FARVANDE SIDEN 1914,

særlig med Henblik paa de Forandringer, der er foregaaet
indenfor de nordiske Landes samt Hamburgs
og Bremens Ruterederier.

Foredrag i Nationaløkonomisk Forening den 7. Februar 1928.

Af Jens Vestberg.

Fæster man Blikket paa det nordeuropæiske Trafikomraade og spørger, hvilke Forskydninger der er i Besejlingen af de hertil hørende vigtigere Havne i Tiden fra før Krigen til de seneste Aar, viser de tilgængelige statistiske Data, at de nuværende og tidligere russiske Havne har været udsat for de største Omvæltninger. Af det svenske Havneforbunds omfattende geografisk-statistiske Undersøgelser over Østersøhavnenes Trafikforhold, som udkom i Fjor, ses det saaledes, at Leningrads Trafik i 1923/24 kun udgjorde ca. 18 % af den tilsvarende Trafik før Krigen, eller med andre Ord, at Nedgangen udgjorde 82 % i Forhold til Aarene 1912/13. Og tager man t. Eks. den sidste Udgave af det tyske Riges statistiske Aarbog vil man finde, at Leningrads udenlandske Trafik i 1925/26 var 71 % ringere end i 1912. I dette Tilfælde som i de følgende er Maalestokken Nettoregistertons. Gaar man til Byer som Riga, Libau og Windau, viser den lige nævnte svenske Kilde her en Nedgang i Trafiken paa ca. 60 % i Perioden 1912/13—1923/24, og den tyske Aarbog angiver t. Eks. for Libau en Trafikformindskelse paa 70 % fra 1912 til 1926. Til Gengæld er Trafiken paa Riga i Tidsrummet 1912 til 1925 dog kun reduceret med 53 %, og hvad endelig Reval angaar, da har denne By procentvis været udsat for en langt ringere Trafikformindskelse.

Søger man derefter ned til den tidligere og nuværende tyske Østersøkyst, finder man for samtlige Havne — naar undtages Danzig — Nedgang i Trafiken. Det svenske Havne-

forbunds Undersøgelser viser saaledes for Königsbergs Vedkommende en Trafikformindskelse paa 13 0/0, for Stettins Vedkommende en Formindskelse paa 24 0/0, for Lübeck endog en Nedgang paa 45 0/0 og for Flensborg en Nedgang paa 30 0/0. Kun Danzig indtager en Særstilling paa denne Kyst med en Trafikforhøjelse paa ikke mindre end 75 0/0 i Perioden 1912/13—1923/24, og endda er Danzigs Trafik senere gaaet yderligere i Vejret, takket være det store Opland, den nydannede Stat Polen har tilført denne By. Yderligere kommer hertil den Trafik, som den nybyggede Havn Gdynia drager til sig.

Vender man dernæst Blikket nordpaa, viser det sig, at den nye finsk-russiske Grænse i Forbindelse med det Opsving, der har præget den finske Republiks økonomiske Liv, har skabt en meget betydelig Trafikforøgelse i Byer som Viborg, Kotka og Helsingfors; derimod har Åbo og Havnene ved den botniske Bugt, hvad enten det nu er finske eller svenske Havne, gennemgaaende haft ringere Trafik. Selv en By som Stockholm har nærmest stagneret, derimod kan Norrköping opvise en virkelig anselig Trafikforøgelse (nemlig 27 0/0), men denne By ligger ogsaa i et Opland, der har været præget af et stærkt Opsving.

Kommer man nu til Øresund og op i Kattegat, møder her en Række Byer med en betydelig Trafikforøgelse — idet jeg dog ser bort fra Færge- og anden Lokal-Trafik. Tager man til Eks. København, viser Besejlingen her — bortset fra Færgefarten København—Malmö, — ifølge Havnevæsenets Statistik følgende Udvikling:

I 1913 udgjorde den indgaaede Tonnage	4,72	Mill.	N. R. T.
I 1924	4,94	.	.
I 1927	5,54	.	.

Fremgangen i Forhold til 1913 har saaledes først været følelig i de allersidste Aar, men tages det svenske Havneforbunds Statistik, der ikke blot udskiller Færgetrafik, men ogsaa den daglige Trafik paa Malmö, viser Trafiken paa Københavns Havn i 1923/24 10 0/0 højere Tal end i 1912/13, hvilket maa siges at være en meget anselig Stigning, naar det tages i Betragtning, at København allerede før Krigen var Østersøens største Importby. Paa svensk Side har Malmö i samme Tidsrum en Trafikforøgelse paa 14 0/0 og Helsingborg en Trafikforøgelse paa 26 0/0 — men ogsaa bortset fra Lokal- og Færgetrafik.

I Kattogatomraadet er der navnlig 2 Byer, der viser en mægtig Trafikforøgelse, nemlig Göteborg og Aalborg. Fremgangen i Perioden 1912/13 til 1923/24 er her henholdsvis 30 og 118 %. Regner man med absolute Tal, er Fremgangen lige stor for disse 2 Byer og omtrent den samme som Fremgangen i Danzig. Endda er alle 3 Byers Trafik i de sidste Aar yderligere vokset; saaledes er Göteborgs Trafik fra 1913 til 1926 vokset med 42%. Ogsaa Aarhus og Odense viser betydelig Trafikforøgelse, henholdsvis 27 og 68% i Perioden 1912/13—1923/24. Af de større norske Byer viser Bergen en Trafikforøgelse fra 1913—1925 paa 43%; derimod er Fremgangen i Oslo forholdsvis meget ringere.

Hæfter man sluttelig sin Opmærksomhed paa Hamburg og Bremen, da har disse Byer — i Modsætning til alle de tyske Østersøbyer — en stor Trafikforøgelse at opvise. Saaledes er Hamburgs samlede Besejling fra 1913 til 1926 steget med 18% og Bremens endog med 52%, og tager man den udenlandske Trafik alene, er denne for Hamburgs Vedkommende i det her omhandlede Tidsrum steget med 16% og for Bremens Vedkommende med 51%.

Disse Forskydninger i Havnetrafikken viser tydeligt, at det økonomiske Tyngdepunkt i Norden tenderer *mod Vest*, og undersøger man dernæst den Udvikling, de nordiske Landes Ruterederier er undergaaet, faar man i endnu højere Grad Indtryk af, at Blikket er rettet mod Vest — bort fra Europa — og at det er de *oversøiske* Pladser, som i stigende Grad drager den regulære Trafik til sig. Dette skete allerede før Krigen, men er blevet endnu mere udpræget under og efter denne.

For ret at forstaa den Udvikling, der her har fundet Sted, er det nødvendigt i store Træk at optegne *det nordiske Ruterederis Historie*. Dette er af forholdsvis ny Dato. Det Bergenske Dampskibsselskab i Bergen, Det nordenfjeldske Dampskibsselskab i Trondhjem, det lille Hallands Ångbåts A/B. staar med en Alder af ca. 70—75 Aar som de allerældste Ruterederier i Norden. Til Veteranerne maa ogsaa regnes Det Forenede Dampskibs-Selskab, stiftet 1866, der endnu den Dag i Dag er det største Ruterederi under nordisk Flag, samt Svenska Lloyd i Göteborg og Rederiaktiebolaget Svea i Stockholm. Alle disse Selskaber er stiftet i Perioden 1851—1871 eller kun faa Aar efter at Hamburg—Amerika Linien og Norddeutsche Lloyd begyndte deres glørværdige Løbebane.

Men medens hverken de her nævnte norske eller svenske Ruterederier før 1914 vovede sig ud over Kystruterne og

nærmere eller fjernere europæiske Ruter, tog Det Forenede Dampskibs-Selskab allerede dette Spring i Midten af Halvfemserne i forrige Aarhundrede, efter at det i det foregaaende Tiaar havde udbygget og konsolideret sin Stilling i saavel den nord- som sydeuropæiske Fart og samlet praktisk talt hele Landbrugseksporten fra Danmark i sin Haand. I November 1894 aabnedes Københavns Frihavn for Trafikken, og allerede i 1895 etableredes Fragtlinien New Orleans—København. I 1898 overtog D. F. D. S. Thingvallaselskabets Baade, der havde fungeret som Udvandrerlinie fra 1880, og 1. Oktober 1898 aabnedes Ruten under Navnet Skandinavien—Amerikaliniien. De følgende Aar var D. F. D. S.'s store glansfulde Periode, hvor Farten paa Amerika undergik en stærk Vækst ved Anskaffelsen af store, dengang moderne Passagerbaade, og allerede i 1904 var Stillingen den, at D. F. D. S. havde en Flaade paa ikke mindre end 62,000 Br. R. T. i regelmæssig Fart mellem U. S. A. og Skandinavien (se Tavle I p. 101).

Paa dette Tidspunkt kendte hverken Sverige, Norge eller Finland noget til *oversøisk Rute*fart. Men Danmark var ikke alene Foregangsland i Nordamerika-Farten. Ved Dannelsen af Det Østasiatiske Kompagni i 1897 havde vi ogsaa taget Têten i den regulære Fart paa det fjerne Østen og havde i 1904 mellem 30 og 40,000 Br. R. T. i regelmæssig Fart paa disse Himmelstrøg, samt paa Sydafrika (fra 1900) og Vestindien (fra 1904), og dette Kompagni skulde i de følgende Aar gennemgaa en Udvikling, der kom til at sikre det en enestaaende Stilling i Skibsfartens Historie derved, at det i 1911 introducerede det første Motorskib i den oversøiske Fart, nemlig „Selandia“.

Naar jeg er standset ved 1904, er det, fordi just dette Aar blev det første store Mærkeaar for det *svenske Ruterederi*, idet det paa dette Tidspunkt lykkedes Skibsrederen Wilhelm Lundgren efter flere Aars energisk Arbejde at faa en regulær Rutetrafik i Stand paa Sydafrika, hvilket blev Begyndelsen til det nu saa mægtige A/B. Transatlantic i Gøteborg. Den ny Linie havde i Begyndelsen store Vanskeligheder at kæmpe med, men det lykkedes at komme over dem, og da det kneb med at finde Returlaster fra Afrika, udstrakte Selskabet fra 1907 sin Fart til Australien. Siden har Selskabet desuden oparbejdet Linier paa den persiske Bugt, Forenede Stater, Cuba, Mexico, den nordlige Pacifickyst og Australien. Paa den sidste Rute har fra 1914 dette Selskab, den norske Afrika- og Australinien og Det Østasiatiske Kompagni haft Samsejling paa denne Verdensdel. For yderligere at forbedre Besejlingen paa Australien

Tavle I.

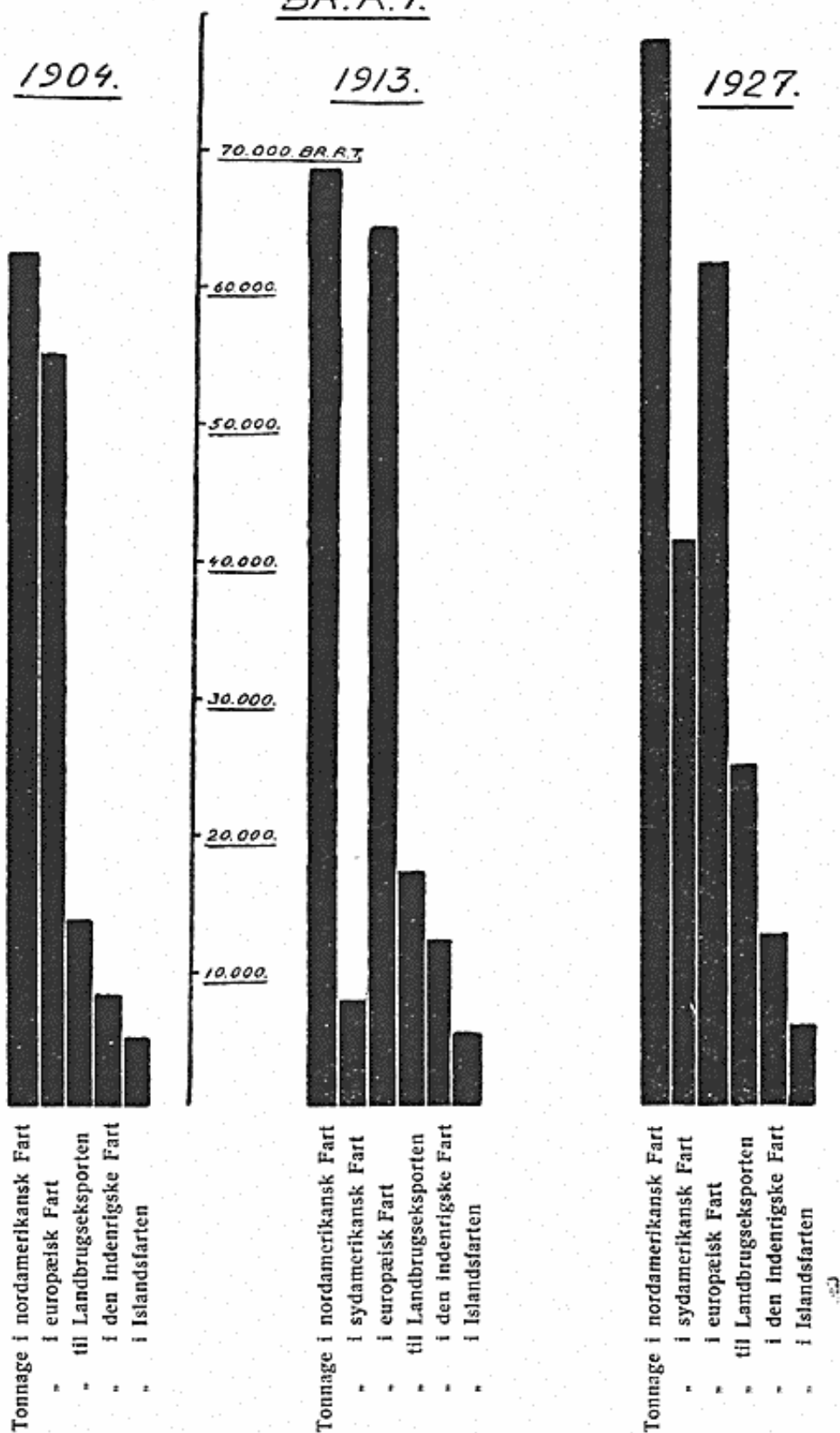
D.F.D.S.

BR.R.T.

1904.

1913.

1927.



har Transatlantic i 1926 gennem Aktietegning medvirket til Dannelsen af et nyt Rederiselskab under Navnet Transpacific, som i 1927 har overtaget to tidligere bestilte Motorskibe paa hver 9000 Tons d. w. med en Sejlhastighed af 15 Knob. Disse Skibe er bygget paa et svensk Værft.

Omtrent samtidig med at Wilhelm Lundgren aabnede sin Sydafrika-Linie, tog Generalkonsul Axel Johnson i Stockholm Initiativet til Etableringen af en Linietraffic paa Sydamerika, først paa Argentina og lidt senere paa Brasilien, og i 1907 kom ogsaa Danmark med her, idet D. F. D. S. da aabnede sin Rute paa Argentina, og i 1914 — efter Verdenskrigens Udbrud — sin Rute paa Brasilien. Ogsaa Johnson Linien havde i Begyndelsen mange Besværligheder at kæmpe med, men den arbejdede sig efterhaanden fremad, og i 1914 oprettede Selskabet — som forøvrigt ogsaa bærer Navnet Rederiaktiebolaget Nordstjernen — to Linier paa Pacifickysten, henholdsvis mod Nord og Syd, et Skridt, som det herværende Østasiatiske Kompagni allerede havde taget i Slutningen af 1911 ved Sejlads sønden om Sydamerika, idet Panamakanalen først aabnedes for Trafik i 1914. Nordstjernen er i Dag — ligesom Det Østasiatiske Kompagni — udelukkende Motorskibsrederi, og adskillige af Selskabets Baade er bygget hos Burmeister & Wain i København.

I 1907 — eller 10 Aar senere end Danmark — fik Sverige sit Svenska Ostasiatiska Kompagniet i Göteborg. Planerne hertil udgik oprindeligt fra Minister G. O. Wallenberg i Tokio, som havde faaet Øje paa de store Muligheder, der var for svensk Handel paa Østasien. Efter at Forhandlinger havde fundet Sted med det danske Østasiatiske Kompagni, startedes den nye Linie under svensk Flag. Selskabet udviklede sig hurtigt, og i 1913 etablerede det i Samarbejde med norske, tyske og engelske Rederier en Linie paa Britisk Indien. Denne fik Navnet „Indienlinien“ til Adskillelse fra den ældre „Kina og Japan Linie“.

Det næste Led i Sveriges transoceaniske Linietraffic blev Dannelsen af A/B. Svenska America—Mexico Linien, som startedes i 1912 paa Initiativ af Dan Brostrøm. Dette Selskabs Opgave blev at varetage de svenske Søfartsinteresser paa Nordamerika, Mexico, Centralamerika og Vestindien. I 1914 deltes Farten paa disse Landomraader i hovedsagelig to Ruter, en nordlig og en sydlig, den første omfattende de nordatlantiske Havne som Boston, New York, Baltimore og Philadelphia, den sidste Havanna paa Cuba, Havnene ved den mexicanske Bugt,

New Orleans og Galveston. Selskabet har drevet og driver Samsejling med A/B. Transatlantic og A/S Norge Mexico Gulf Linien.

Med Svenska America—Mexico Linien var det første Skridt taget til Udviklingen af en regulær Godstrafik med de Forenede Stater. Kombineret Passager- og Godstrafik, som Danmark havde opretholdt paa U. S. A. allerede før Aarhundredskiftet, fik Sverige derimod først i 1914 ved Dannelsen af Rederi A/B. Sverige Nordamerika eller som Selskabet nu hedder A/B Svenska Amerika-Linien. Planen til dette Foretagende udgik fra den allerede før nævnte initiativrige Reder Wilhelm Lundgren, men han naede aldrig at se denne sin store Tanke virkeliggjort, idet han døde, faa Maaneder før Selskabet holdt konstituerende Generalforsamling. Sjælen i det nye Foretagende blev da Dan Brostrøm. Paa Grund af Verdenskrigens Udbrud traadte Ruten først i Virksomhed i December 1915 med Afsejlingen af den i Holland indkøbte Dampers „Stockholm“ fra Göteborg til New York. „Stockholm“ maaler 12,600 Br. R. T. og er saaledes lidt større end D. F. D. S.'s Frederik VIII. Noget senere kom yderligere Passagerbaaden „Drottningholm“ til og i 1925 Motorskibet „Gripsholm“. Disse Baade maaler henholdsvis 11,200 og 17,000 Br. R. T., og „Gripsholm“ er forsynet med B. & W.'s Motorer. Til Udbygning af Passagertrafikken har Selskabet endvidere sat Damperen „Borgholm“ ind paa Ruten Finland—Stockholm for ad denne Vej at tilføre Amerikaliniens finske Emigranter.

Det gunstige Indtryk, som M/S „Gripsholm“ gjorde paa sin første Rundrejse, gav Selskabets Ledere Anledning til at optage Tanken om Bygning af endnu en Passagerbaad. I Januar 1926 afgav den svenske Stat Løfte om at ville yde Selskabet et Laan paa 8 Mill. Kr. til 5 % Rente, hvis Skibet byggedes i Sverige, og et Laan paa 6 Mill. Kr. til samme Rente, hvis Skibet byggedes i Udlandet. Til Trods for at Laanesummen saaledes sattes lavere, hvis Skibet byggedes i Udlandet, blev Resultatet alligevel, at det i Oktober 1926 bestemtes, at Skibet skulde bygges hos Blohm & Voss i Hamburg, at Hovedmaskineriet skulde leveres fra B. & W. i København, og at Hjælpemaskineriet skulde leveres fra A/B. Götaverken i Göteborg. Det nye Skib, som kommer til at bære Navnet „Kungsholm“, regnes at ville være færdigt den 1. November i Aar. „Kungsholm“ skønnes at faa et Displacement paa 25,200 Tons og kan tage 1625 Passagerer.

Jeg har allerede kortelig omtalt Rederierne „Svea“ og

„Svenska Lloyd“. Medens det første hovedsagelig trafikerer svenske og nordeuropæiske Havne, sejler det andet særlig paa Frankrig og Sydeuropa. Dette sidste gælder i endnu højere Grad om den i 1911 af Dan Brostrøm startede Svenska Orientlinien, som navnlig trafikerer det østlige Middelhav, og for saa vidt kan siges at staa paa Grænsen mellem Nær- og Fjertrafik.

Naar man anfører de regulære svenske Ruterederier, bør man maaske ogsaa nævne Trafik-A/B. Grängesberg—Oxelösund, der til en vis Grad driver regulær Trafik med sine 11 Motor- og 13 Dampskibe, som tilsammen laster 174,000 Tons d. w., og med hvilke Selskabet udskiber sine store Malmlaster over Narvik, Luleå og Oxelösund til Rotterdam og andre Havne.

Vender vi Blikket mod *Norge* og undersøger den Udvikling, der samtidig er foregaaet dér paa Linietraffikkens Omraade, vil man gøre den samme Iagttagelse som for Sveriges Vedkommende, nemlig at det norske Ruterederi til noget ind i dette Aarhundrede i væsentlig Grad var optaget af at pleje den indenrigske Trafik og en Række Ruter paa nordøst- og vesteuropæiske Havne. Hertil kom yderligere, for enkelte Selskabers Vedkommende, en Besejling af den pyrenæiske Halvø og Middelhavet. I 1908 stiftede Skibsreder G. M. Bryde imidlertid Norge—Mexico Gulflinien, der hurtig etablerede et Samarbejde med den svenske Amerika—Mexicolinie og Transatlantic, og i 1911 dannede Firmaerne Wilh. Wilhelmsen og Fearnley & Eger i Forening Den norske Afrika- og Australinie, som fra 1920 har været disponeret af Wilh. Wilhelmsen alene, og i Dag, efter at have optaget Mexico-Gulflinien i sig, er Norges største Ruterederi, idet Selskabet raader over en Flaade, der er større end det danske Østasiatiske Kompagnis, og hvis Skibes Gennemsnitsalder ikke er stort over 6—7 Aar. Selskabet opretholder nu faste Ruter paa Syd-Afrika, Australien, Britisk Indien, Birma, Straits, Kina, Japan, U. S. A.'s Østkysthavne, Cuba samt Mellemamerika. I 1910 dannedes Den norske Amerikalinie, som i 1913 fik to store Passagerbaade, S/S. „Bergensfjord“ og S/S. „Kristianiafjord“, som begge maalte 10,700 Br. R. T. (Lastevne 7300 Tons). I 1917 strandede imidlertid sidstnævnte og blev Vrag, men i 1918 fik Selskabet Erstatning herfor i en endnu større Passagerbaad S/S. „Stavangerfjord“ (13,200 Br. R. T.).

I Sommeren 1914 begyndte dernæst Det nordenfjeldske Dampskibsselskab, Otto Thoresens Linie og Det Bergenske Dampskibsselskab en fælles Rutetrafik paa Sydamerika.

Den drives i Dag af sidstnævnte Selskab i Forbindelse med et andet Bergen-Selskab, nemlig J. Ludvig Mowinckels Rederi, startet 1912, og Fred. Olsen & Co.'s Firma i Oslo. Endvidere kan det nævnes, at Aktieselskabet Borgaa, der ligeledes disponeres af Firmaet Fred. Olsen & Co., i de seneste Aar har gennemført en Rutesejlad paa Pacifickysten, hvilket ogsaa i den seneste Tid er Tilfældet med Knut Knutsen i Hauge-sund, som just ved dette Aarsskifte har startet en Linie paa Syd-Pacific, fortrinsvis Chile, og indsat flere store moderne Motor- og Dampskibe.

Hvor mægtigt det norske Ruterederi — for saa vidt angaar Farten mellem Norge og Udlandet — har udviklet sig i Tiden fra før Verdenskrigen til i Aar, fremgaar af følgende Tal:

1911 udgjorde norsk Tonnage i Rutefart mellem Norge og Udlandet.....	134,000	Br. R. T.
1914 var den steget til	197,000	" " "
1921 yderligere til	233,000	" " "
1927 var den oppe paa.....	465,000	" " "

hvilket udtrykt paa anden Maade vil sige, at medens Norge i 1911 kun havde 9,2 % af sin samlede Tonnage i Rutefart mellem Norge og Udlandet, var den tilsvarende Procent i 1927 16,8. Samtidig er imidlertid den indenrigske Rutefart procentvis gaaet lidt tilbage, nemlig fra 3,8 til 3,4 %, uagtet den deri beskæftigede Tonnage i 1911 udgjorde 65,000 Br. R. T. og i 1927 93,000 Br. R. T. Forklaringen herpaa maa naturligvis søges deri, at Norges Handelsflaade som Helhed er vokset saa meget stærkere. Men Norge er endda ikke nøjedes med at udbygge sit eget Rutenet overfor Udlandet, det har til-lige haft Initiativ og Kraft til at etablere en Række Rutelinier mellem fremmede Pladser indbyrdes, hvilket fremgaar deraf, at medens Norge i 1911 kun havde 4000 Br. R. T. i Rutefart mellem udenlandske Pladser for norsk Regning, var det tilsvarende Tal i 1927 218,000 Br. R. T. Et af de mest interes-sante Eksempler paa en saadan rent udenlandsk Rutefart afgiver Wilhelmsens Dampskibsaktieselskab i Oslo, der har etableret en delvis Triangelsejlad paa den Maade, at en hel Flaade gaar i Rutefart mellem New York og Sydamerika. Halvdelen af Flaaden gaar tilbage samme Vej, medens den anden Halvdel gaar i Rutefart fra Sydamerika til det nordvestlige Europa, for atter via Antwerpen at gaa direkte til U. S. A.

Hvad endelig angaar *Finland*, da har dette Land kun en ret beskeden Handelsflaade, hvoraf tilmed næsten en Trediedel er Sejlskibe, saaledes at den finske Sejlskibsflaade i Dag om-

Tavle II.

HANDELSFLAADER.

BR. R. T.

500.000 BR. R. T.

Det nederste Felt af Søjerne angiver Sejlskibsflaaden.

Primo 1914 : 5,460,000 Br. R. T.

Tysklands Handelsflaade

30. Juni 1921 : 720,000

Primo 1928 : 3,330,000

Norges Handelsflaade

30. Juni 1913 : 2,460,000

Primo 1928 : 2,855,000

Sveriges Handelsflaade

30. Juni 1913 : 1,050,000

Primo 1928 : 1,380,000

Danmarks Handelsflaade

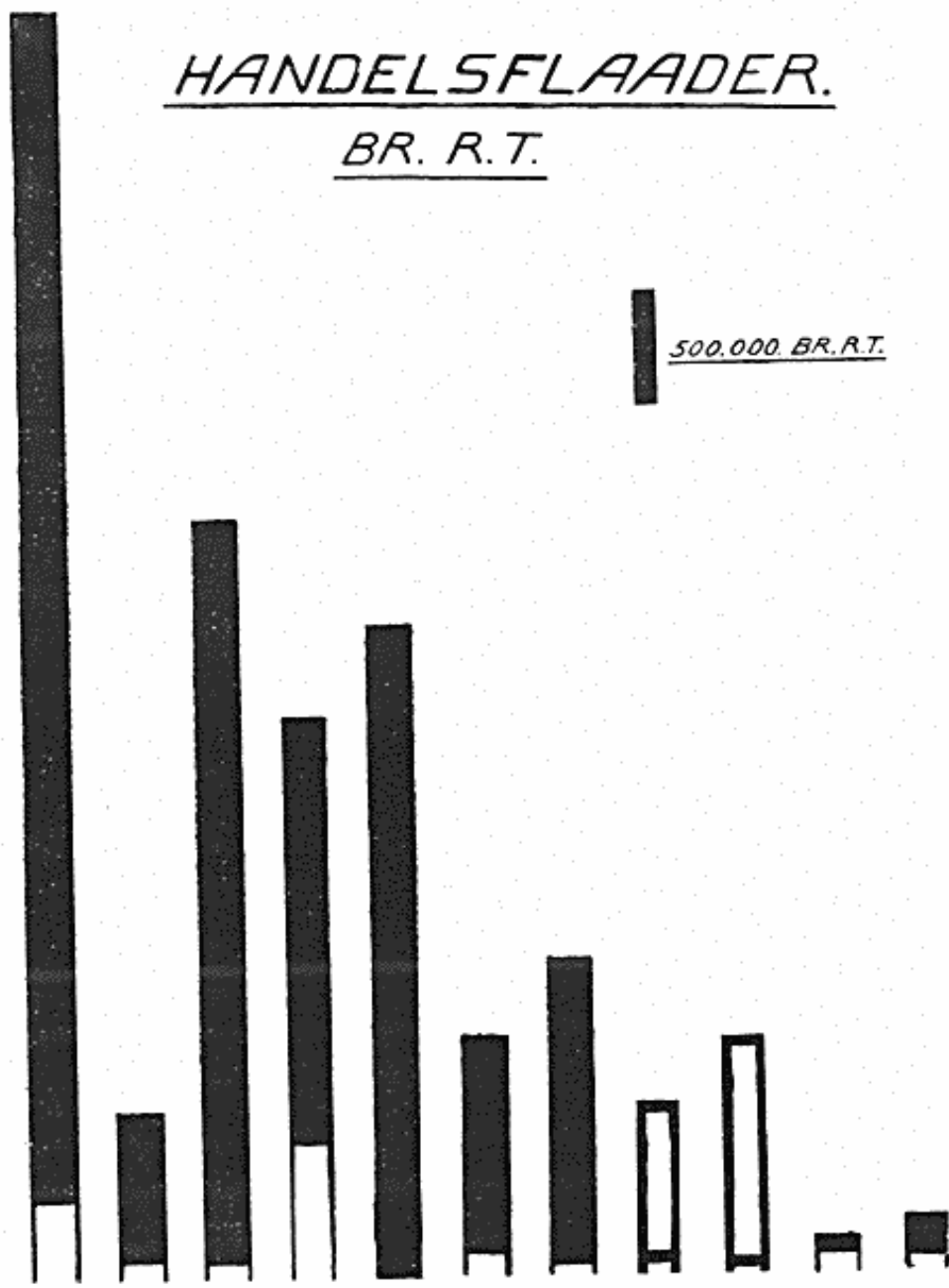
30. Juni 1913 : 760,000

Primo 1928 : 1,040,000

Finlands Handelsflaade

30. Juni 1920 : 166,000

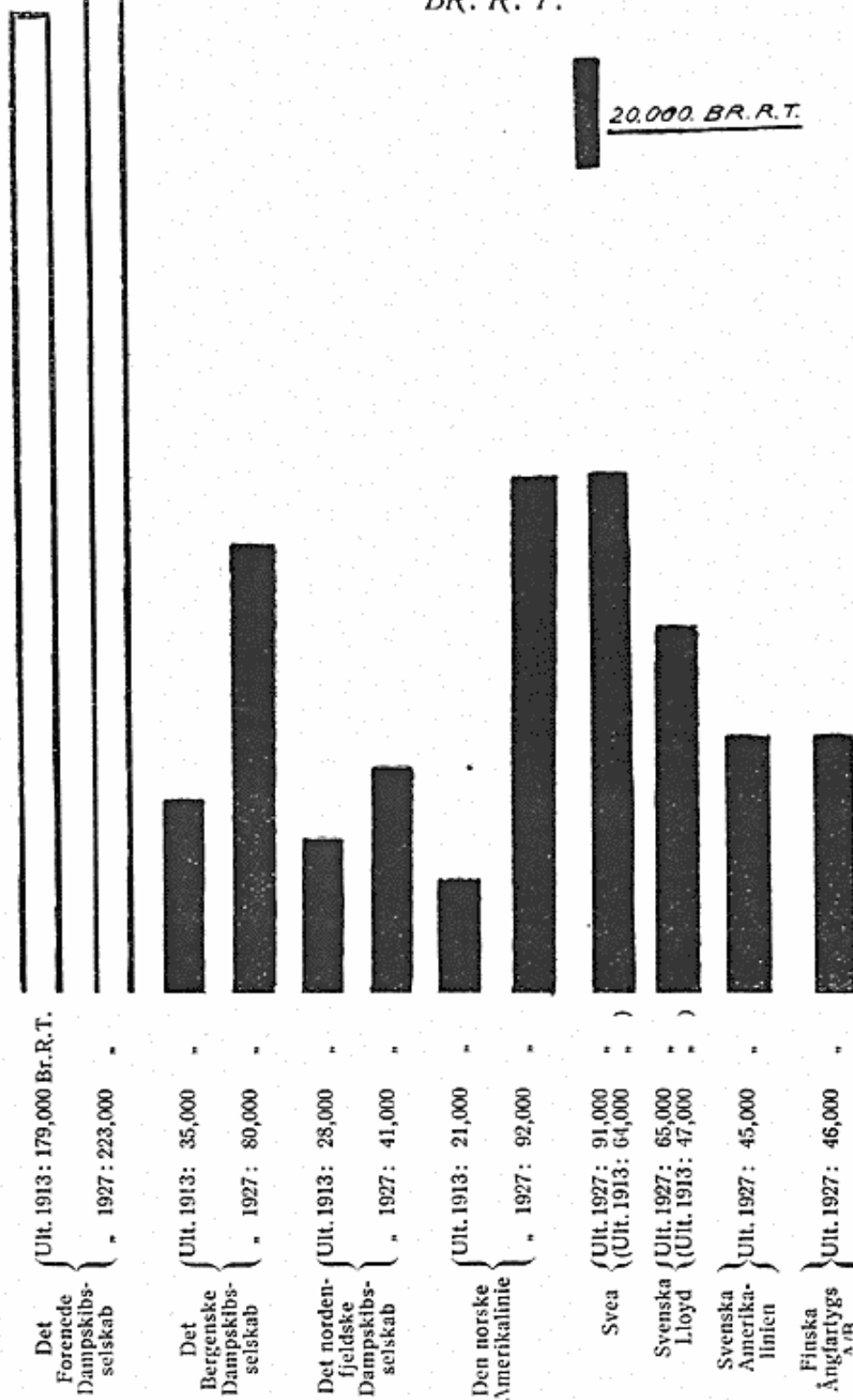
Primo 1928 : 250,000



Tavle III.

OVERVEJENDE PASSAGER- OG
STYKGODS-REDERIER.

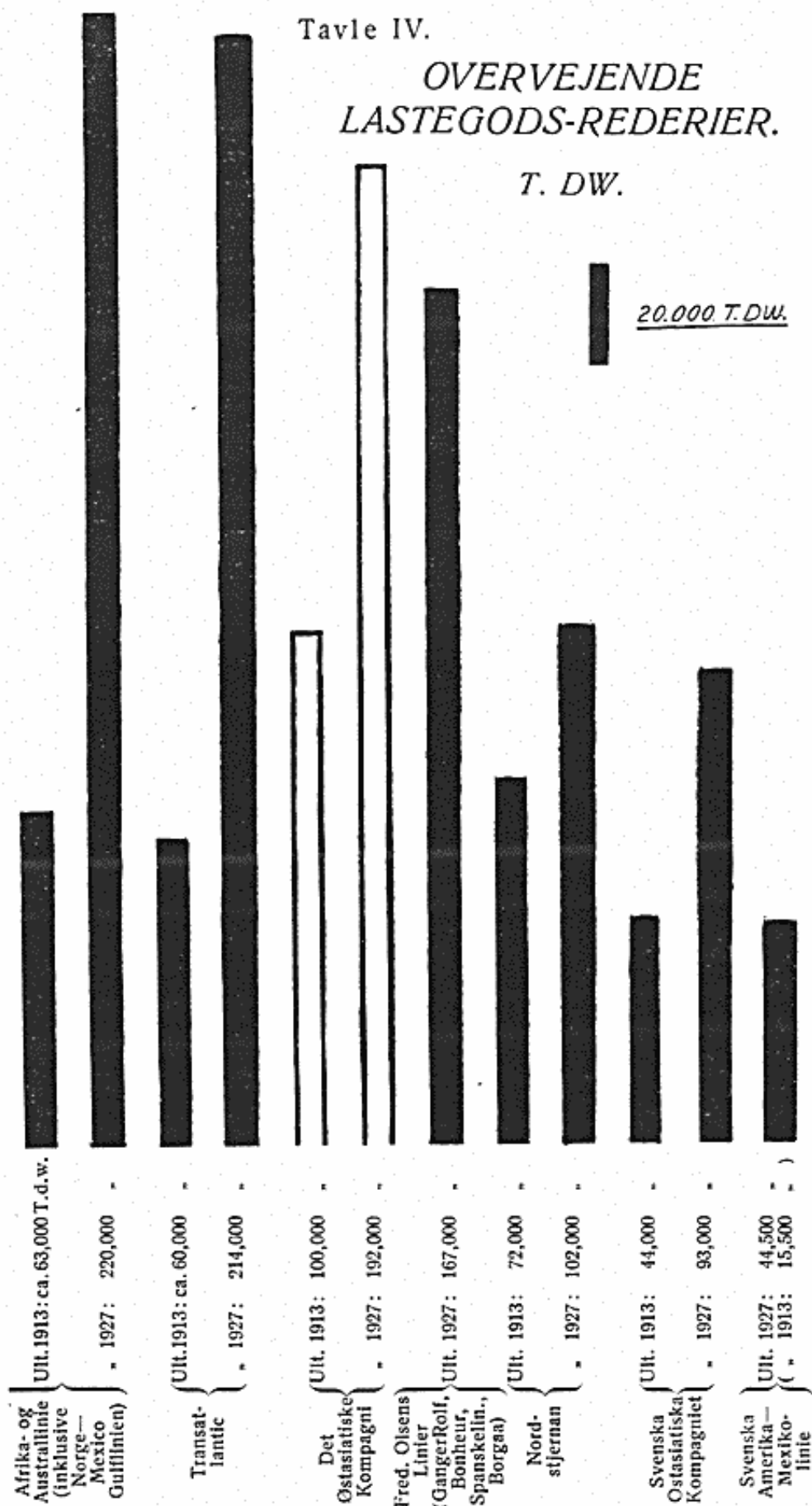
BR. R. T.



Tavle IV.

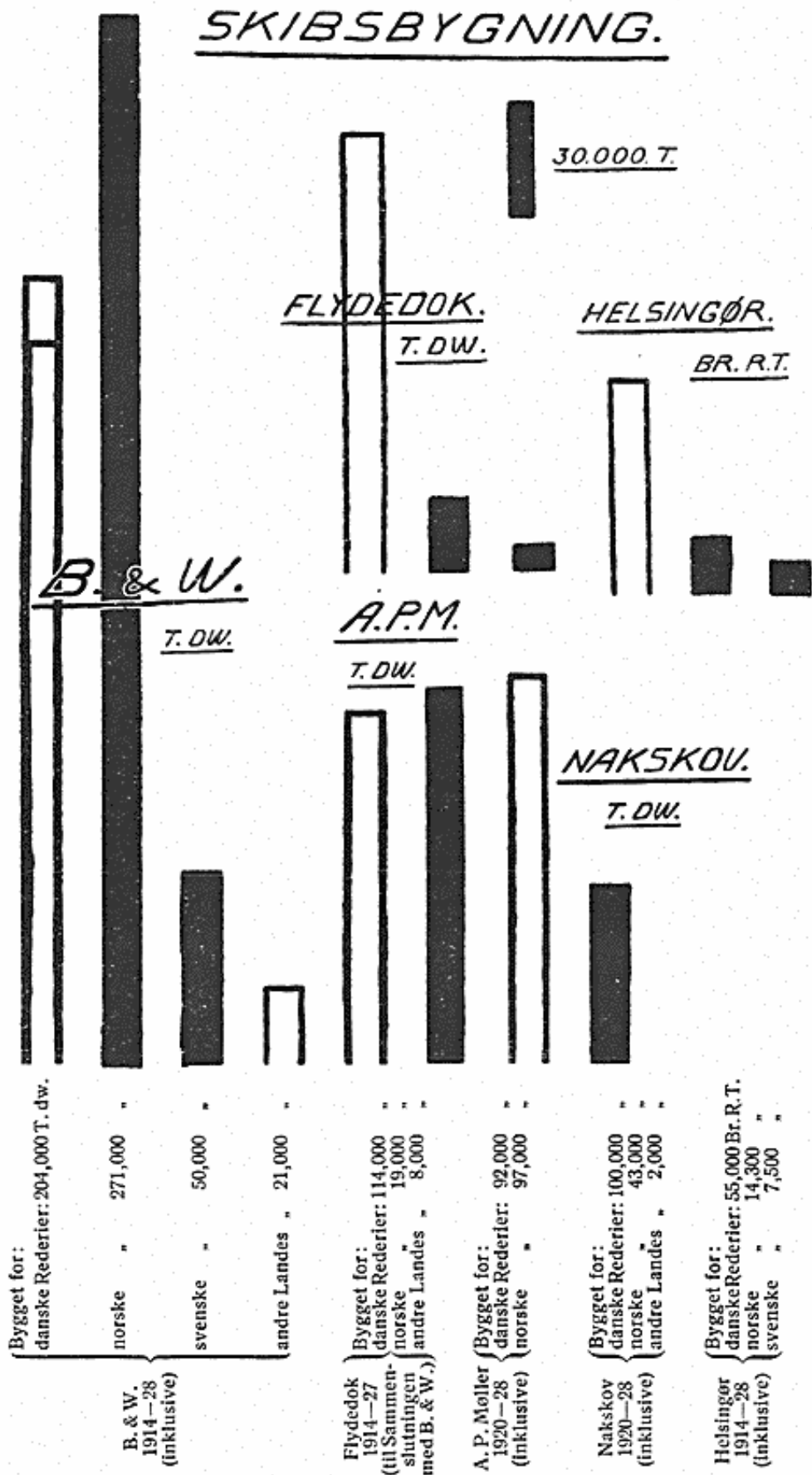
OVERVEJENDE
LASTEGODS-REDERIER.

T. D.W.



Tavle V.

SKIBSBYGNING.



trent er lige saa stor som Norges, Sveriges og Danmarks Sejlskibsflaader tilsammen. Det første finske Ruterederi er det i 1883 startede Finska Ångfartygs A/B., som raader over en Flaade paa 40 Dampere, der tilsammen maaler 46,000 Br. R. T. Selskabet har ligesom D. F. D. S. sine Skibe dels i Indenrigsfart, dels i Udenrigsfart, og har i de sidste Aar forbedret sit Materiel væsentlig ved Anskaffelsen af en Række nye Baade. Det opretholder flere Passagerruter i de nordeuropæiske Farvande og besejler iøvrigt Sydfrankrig og den pyrenæiske Halvø (se Tavlerne II (Handelsflaaden), III og IV (Ruterederiernes Udvikling), V (Nybygninger hos B. & W., A. P. Møller, Nakskov Skibsværft og Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri), p. 106, 107, 108 og 109).

Kan det siges om Størstedelen af det nordiske Ruterederi, at det er af forholdsvis ny Dato, saa gælder dette i mindre Grad om det *tyske*, for saa vidt som de førende tyske Ruteselskaber, Hamburg—Amerikalinien og Norddeutsche Lloyd, er stiftet henholdsvis 1847 og 1857 og de andre betydende Selskaber mellem 1870 og 1890. Men Udviklingen indenfor det tyske Ruterederi foregik efter 1870 saa stærkt, at Hamburg og Bremen allerede længe før Verdenskrigen stod med et Linienet, der var mere end jævnblyrdigt med det tilsvarende engelske. I 1897 raadede Hamburg—Amerikalinien over en Flaade paa 340,000 Br. R. T., og samtidig havde Norddeutsche Lloyd en Flaade paa 290,000 Br. R. T. 10 Aar senere — i 1907 — da Norge og Sverige omtrent lige var begyndt med en oversøisk Rute-fart, ejede Hamburg—Amerikalinien en Flaade paa 960,000 Br. R. T. og Norddeutsche Lloyd en Flaade paa 800,000 Br. R. T., og mere end $\frac{9}{10}$ af denne Tonnage var beskæftiget i oversøisk Rute-fart. De to største engelske Ruterederier — British India Steam Navigation Co. og Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. — ejede samtidig henholdsvis 460,000 og 410,000 Br. R. T. Denne kolossale Udvikling af de tyske Ruterederier fortsattes yderligere op til Sommeren 1914. Saaledes raadede Hamburg—Amerikalinien ult. 1913 — inklusive Nybygninger — over en Flaade paa 1,420,000 Br. R. T., og for de andre betydende Hamburger Rederier var Stillingen pr. ult. 1912 følgende:

Hamburg—Südamerikanische Dampfschiffahrtsges.	350,000	Br. R. T.
Deutsch-Australische Dampf. Gesellschaft.....	290,000	• • •
Kosmos.....	200,000	• • •
Deutsche Levante-Linie.....	150,000	• • •
Woermann Linie.....	110,000	• • •
Deutsche Ostafrika-Linie.....	100,000	• • •

og ved Udgangen af 1913 raadede Norddeutsche Lloyd i Bremen over 960,000 Br. R. T., naar samtlige Nybygninger medtages, og Bremens andet Storrederi „Hansa“ havde samtidig en Flaade paa 410,000 Br. R. T. (heri ogsaa inkluderet Nybygninger).

Verdenskrigen betød en brat Afslutning paa denne glimrende Udvikling, og i Henhold til Versailles Traktaten maatte Tyskland afstaa Størstedelen af sin Handelsflaade. Pr. 30. Juni 1921 maalte den kun ca. 700,000 Br. R. T. eller $\frac{1}{8}$ af den Størrelse, den havde ved Indgangen til 1914. Men i de sidste 5—6 Aar har der fundet en ny Vækst Sted, som har været af et ganske overvældende Omfang. Pr. 1. Januar i Aar maalte saaledes den samlede tyske Handelsflaade over 3,3 Mill. Br. R. T. (se Tavle II).

Af denne Tonnage falder 1 Mill. Br. R. T. paa Hamburg—Amerikalinien, der i sig har optaget Deutsche Levante-Linie, Kosmos- og Australlinien samt Hugo Stinneslinien, og 680,000 Br. R. T. paa Norddeutsche Lloyd. Hamburg—Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschafts Flaade er vokset til op i mod 200,000 Br. R. T., og de to Afrikalinier raader nu tilsammen over godt 100,000 Br. R. T. Endelig har Hansa Linien i Dag over 250,000 Br. R. T., hvilket er 10 % mere, end hvad D.F.D.S. besidder (se Tavle II og VI p. 112).

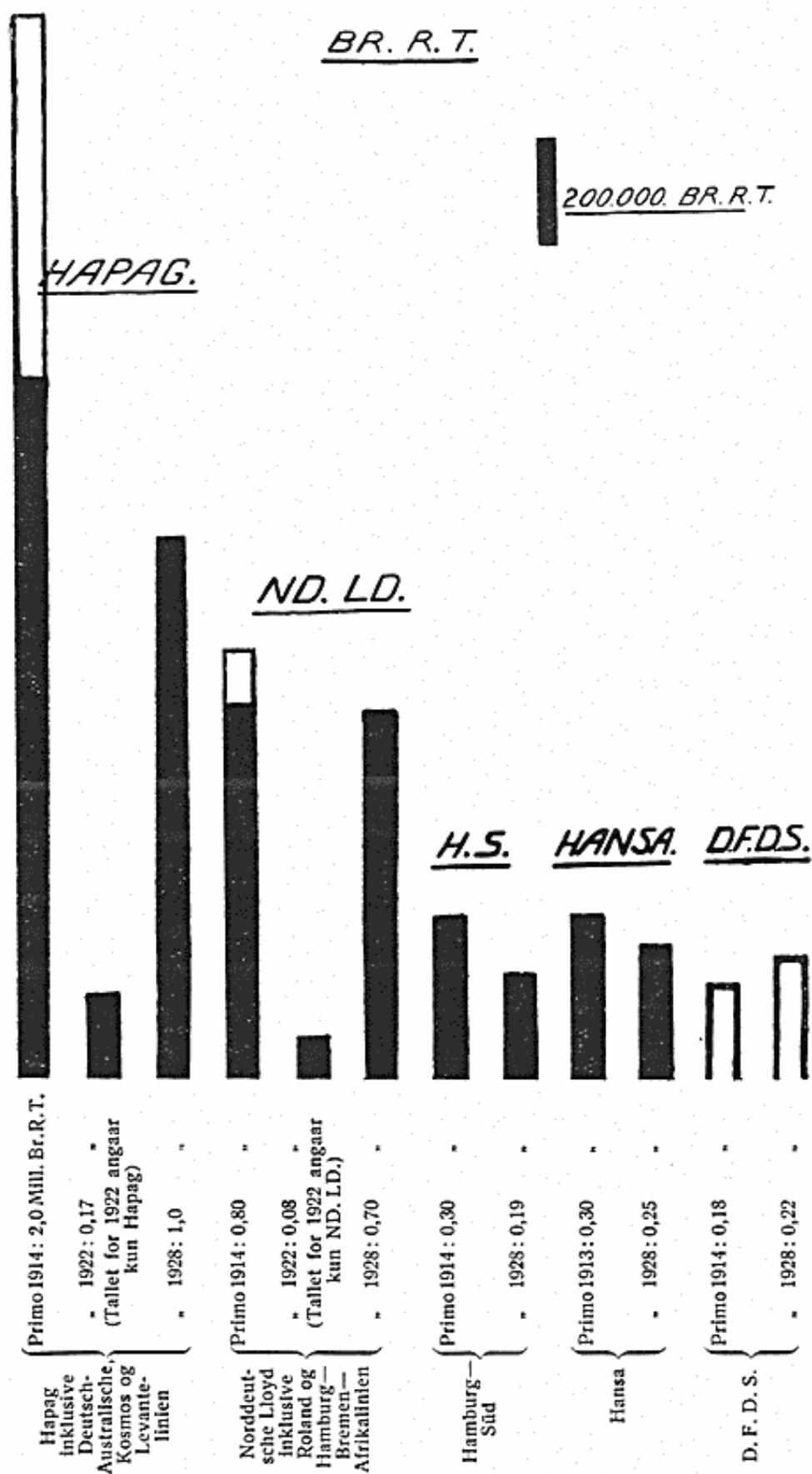
Hertil kan føjes, at ved Indgangen til 1928 havde Hamburg—Amerikalinien 16 Motorskibe og 4 Dampskibe under Bygning, der tilsammen repræsenterer 140,000 Br. R. T., og Norddeutsche Lloyd har samtidig Skibe under Bygning til sammenlagt 150,000 Br. R. T., deraf to Skibe paa hver 42,000 Br. R. T., der er beregnet til Passagertrafik paa Amerika.

Disse Tal viser, at Tyskland, trods Verdenskrig og en tyngende Krigsgæld, paany arbejder sig frem, og det i et Tempo, der langt overgaar de nordiske Landes.

Allerede før Krigen havde Tyskland næsten 80 % af sin Handelsflaade i fast Rutefart, og i Dag er denne Procent højere. Danmark, der blandt de nordiske Lande indtager den forholdsvis mest fremskudte Stilling i Ruterederiet, har derimod kun godt og vel $\frac{1}{3}$ af sin Handelsflaade i fast Rutefart og Sverige omtrent det samme. Norge har ca. $\frac{1}{5}$ af sin Flaade i Rutefart mellem Norge og Udlandet, men hertil kommer en stor Rutefart for norsk Regning mellem udenlandske Havne indbyrdes. Endelig har Finland ca. 20 % af sin Flaade i fast Rutefart. Tilsammen raader imidlertid de nordiske Lande over saa store Handelsflaader og saa mange Ruterederier, at naar de

Tavle VI.

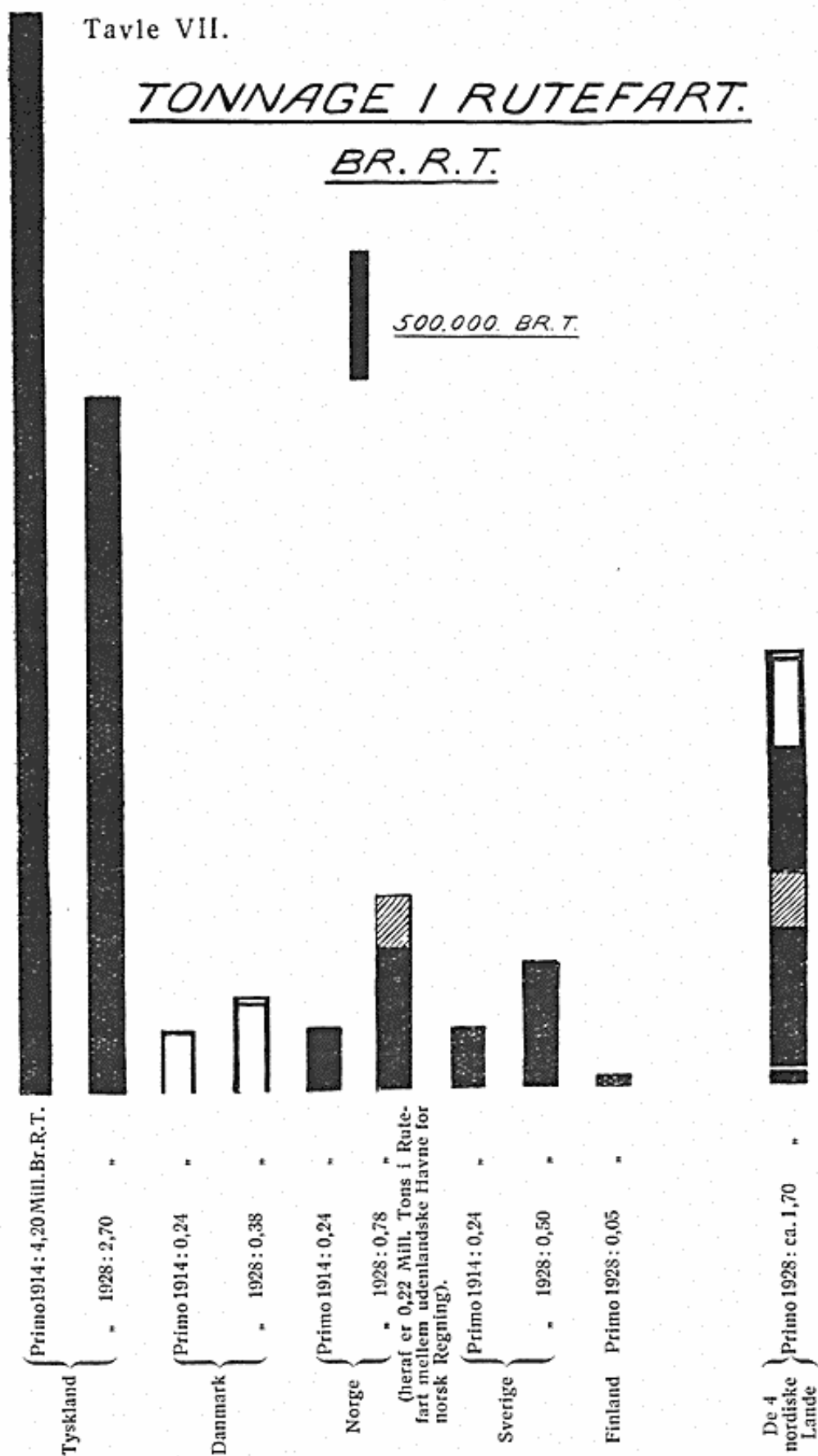
TYSKE STORREDERIER OG D.F.D.S.



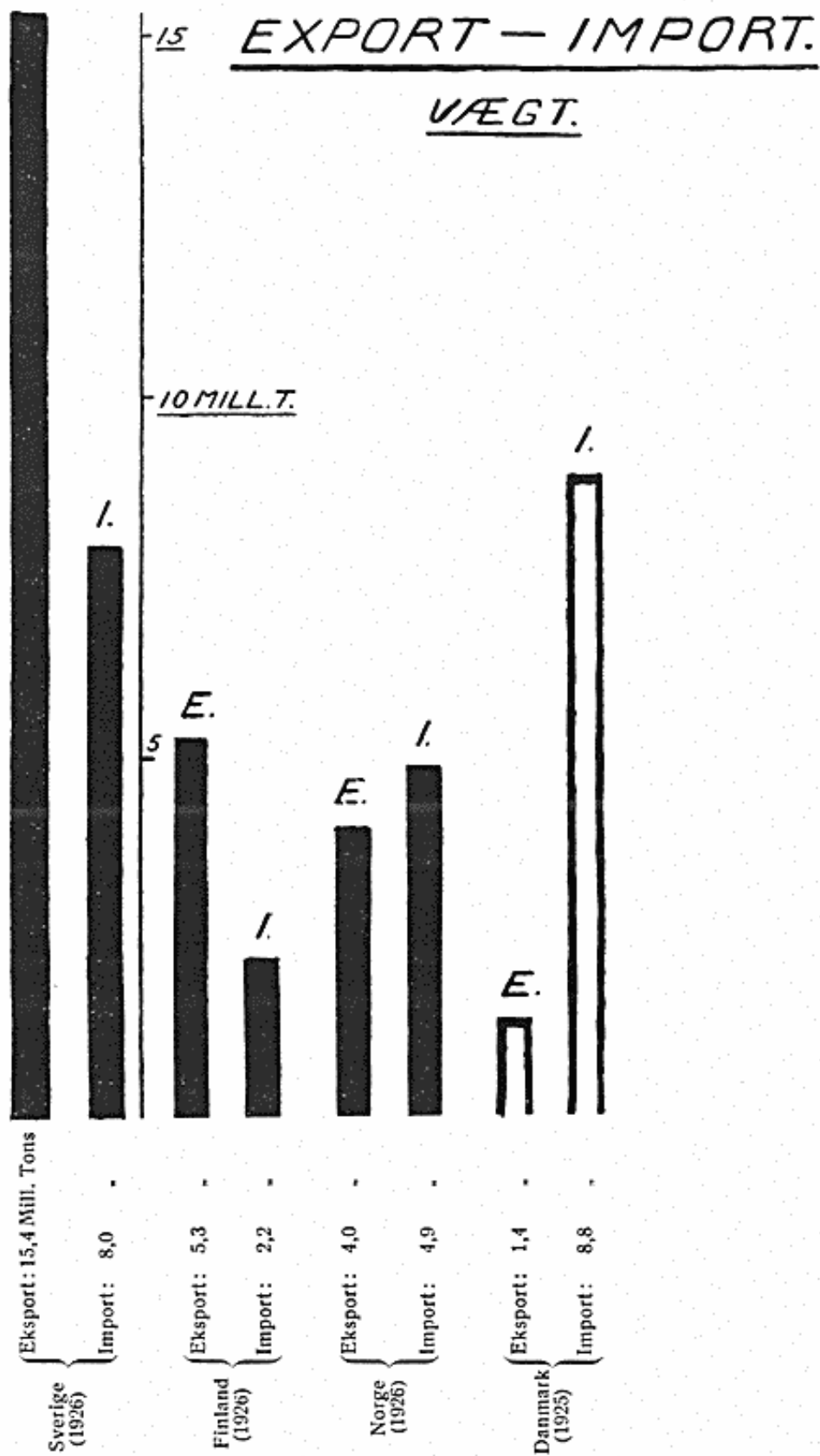
Tavle VII.

TONNAGE I RUTEFART.

BR. R. T.



E. Tavle VIII.



virker ud fra en fælles Front er de tilsammen en Magtfaktor af Rang (se Tavle VII og VIII p. 113 og 114).

Tavle VIII's Kolonner peger tydeligt i Retning af fælles Interesser indenfor de nordiske Lande. Danmark staar som den store Importør, Sverige som den store Eksportør. Selv om de Varemengder, der gaar ind og ud fra disse Lande, kun i et vist Omfang transporteres med Rutebaade, kommer man dog ikke bort fra den Kendsgerning, at Vareomsætningen mellem Landene i dette Aarhundrede i stigende Grad har søgt sin Vej over Ruterederiet. Derfor er det for de nordiske Lande af største Betydning at videreudbygge det Rutenet, der til Dato her er skabt, og værne om den Landvinding, Krigsaarene har bragt, saa meget mere, som der ogsaa er fulgt Tab i disses Kølvand, til Eks. for D. F. D. S. med Hensyn til Transporter til og fra Rusland.

For Hamburg og Bremens Udenrigshandel har det vidtstrakte Rutenet, disse Byer raader over, været af vital Betydning, selv om naturligvis mange andre Faktorer spiller en stor Rolle, naar Talen er om at fastslaa deres Stilling som Handelsbyer. Generalkonsul Yde i Hamburg har nylig foretaget en Undersøgelse af den Vareomsætning, der finder Sted mellem denne By og de nordiske og baltiske Lande, og Hovedresultatet var her følgende: I 1926 udførtes der ad Søvejen fra Hamburg til de 4 nordiske Lande Varer til en Værdi af 550 Mill. Mark. Samtidig gik der Varer fra de 4 nordiske Lande til Hamburg til et Beløb af 330 Mill. Mark. Til de 3 baltiske Stater samt Danzig udførtes der fra Hamburg for 108 Mill. Mark Varer, samtidig med at der til Hamburg indførtes for 37 Mill. Mark fra disse Lande. I denne Forbindelse kunde det maaske være af Interesse at oplyse, at hele Danmarks Vareomsætning med de 3 baltiske Stater og Danzig i 1926 udgjorde 32 Mill. Kr., hvoraf knap 16 Mill. Kr. faldt paa Udførselen fra Danmark og godt 16 Mill. Kr. paa Indførslen til Danmark fra disse Lande.

Det vil føre for vidt her at gaa mere i Enkeltheder, men de, der maatte interessere sig for, hvorledes disse Millionbeløb fordeler sig paa de enkelte Vareposter kan faa nærmere Oplysning herom i Udenrigsministeriets Tidsskrift og iøvrigt i selve Ministeriet. Kun saa meget skal her siges, at det er mangfoldige og højst forskellige Varer, der tilføres, henholdsvis frafrøres de skandinaviske og baltiske Stater. Tallene viser tydeligt, at Hamburg er det store Marked, hvor der altid er Købere og Sælgere til enhver Varesort og nogenlunde til ethvert

Kvantum, i hvert Fald bliver dette Marked langt vanskeligere overfyldt end til Eks. Københavns eller Göteborgs, og endda har disse Byer de største Afsætnings-Markeder i Skandinavien. Denne Forskel mellem København og Hamburg har Københavns ældste, nulevende Grosserer udtrykt saaledes: „Naar en Hamburger-Købmand staar overfor Afslutningen af en Forretning, spørger han altid sig selv først: Hvad kan jeg tjene paa denne Forretning?, medens en københavnsk Købmand i en lignende Situation siger: Hvad kan jeg eventuelt tabe?“. Denne Forskel i Synspunkterne bunder sikkert ikke deri, at Hamburger Købmanden besidder „Courage“, medens den anden mangler denne, men skyldes netop, at Hamburger-Købmanden har det store Marked, hvad den anden desværre ikke saa sjældent mangler. Derfor vil ogsaa mangfoldige Købmænd, der iøvrigt har deres Domicil i Skandinavien, dirigere deres Varer over Hamburg for at blive delagtiggjort i de Fordele, det store Marked nu engang byder en iøvrigt konkurrencedygtig Mand. Men stor Handel skaber nu engang stor Skibsfart, og stor Skibsfart — for saa vidt den antager Karakter af hyppige og hurtige Besejlinger af en Havn — skaber atter nye Handelsmuligheder. Der er paa disse Omraader en Vekselvirkning. Med Rette kan man sige, at Handelen følger Flaget, og derfor er og bliver det af vital Betydning for de nordiske Lande, at deres Ruterederi bliver saa effektivt og ydedygtigt som muligt. Det er her ikke nok at have Oceanlinier i en vis Orden; fuldt saa vigtigt er det, at de fra Havnebyen udgaaende mindre Linier byder Købmændene god og prompt Ekspedition til Rater, som er nede paa nogenlunde det samme Niveau som det, en Hamburger Købmand kan regne med, naar han skal omsætte sine Varer i Nabostaterne. Desværre maa jeg sige, at det er mit Indtryk, at København paa dette Omraade i flere Tilfælde er daarligere stillet end Hamburg. Der tales saa meget om, at Skibs- og Vareafgifterne skal nedbringes, saa selv en Havnedirektør og Frihavnsdirektør kan miste en Del af Humøret, men det er min personlige Overbevisning, at det er nok saa vigtigt at have sin Opmærksomhed henvendt paa Fragtspørgsmaalet som paa de offentlige Afgifter, der efter deres Omfang kun udgør en ringe Brøkdal af langt de fleste Varers Værdi.

Jeg nævnede før, at Nordens Ruterederier havde Interesse i at arbejde fra en fælles Front. Det Samarbejde, der her kan være Tale om, kan dels ikklæde sig Formen af et egentligt Samsejlingsarbejde, dels gaa ud paa en fælles Fragt-

politik, dels blot og alene antage Karakteren af en vis gensidig Velvillie, hvor man saa at sige ikke blot tolererer hinanden indbyrdes i de forskellige nordiske Lande, men ogsaa ønsker hinanden den Forretning, man ikke selv faar, saaledes at et ikke-nordisk Storrederi sidst kan komme i Betragtning. Jeg har søgt i nogen Grad at lodde Stemningen paa disse Omraader hos de praktiske Mænd i Faget, og jeg skal i denne Forbindelse oplyse, at det er mig bekendt, at Det Østasiatiske Kompagni, som var det første Selskab her i Norden, som tog Initiativet til et nordisk Samsejlingsarbejde, stadig staar som en ubetinget Tilhænger af dette. De Erfaringer, der i de forløbne 20 Aar er indhøstet i saa Henseende, taler for, at man med fuld Tillid kan se hen til et fortsat nordisk Samarbejde paa Ruterederiets Omraade. For ogsaa, at erfare, hvorledes man i vore Nabolande ser paa Forholdet, har jeg korresponderet med forskellige norske og svenske Rederier og skal tillade mig at oplæse, hvad jeg fra disse har modtaget som Svar paa mine Henvendelser.

Direktør Kaare Schiöning, der er den ene af Indehaverne af Firmaet Wilhelm Wilhelmsen i Oslo, som disponerer over en Flaade paa ca. 500,000 Tons d. w., hvoraf over 220,000 Tons d. w. er i fast Rutefart mellem Norge og Udlandet, skriver saaledes:

„Jeg har mottat Deres skrivelse av 25. ds.

Det samarbeide, som snart i 20 aar har paagaat mellem de skandinaviske oversjøiske linjer, har utvilsomt bidraget mægtig til oparbeidelsen av alle de tre landes linjefart. Hvorvidt det i samme grad er nødvendig ogsaa i fremtiden, kan der muligens være delte meninger om. Der er dog ingen tvil om, at en ensartet fragtpolitik gjennom tilslutning til de store europæiske linjekonferanser er en stor fordel, ikke blot for linjerne, men maaske endnu mere for kjøbmændene, idet konferencefragterne borteliminerer det usikkerhets-moment i den gjensidige konkurrence kjøbmændene imellem, som ellers repræsenteres ved mere eller mindre heldige fragtslutninger.

Da Danmarks hovedsagelige eksport jo gaar til europæiske lande og kun en forholdsvis liten del til oversjøiske lande, er det mulig, at danskernes interesser i en fremtidig samseiling stanser her, altsaa ved en fælles fragtpolitik. For Sveriges og Norges vedkommende derimot med disse landes store eksport til oversjøiske markeder, skulde jeg anta, at det ogsaa i fremtiden vil vise sig formaalstjenlig at beholde det nuværende samarbeide mellem linjerne, der ordnes som en samseiling.

De to landes eksport er ikke stor nok til at fylde de store oceanskibe, saafremt man samtidig skal gi tilstrækkelig hyppige seilinger. Fra Hamburg, Rotterdam og Antwerpen ekspederer de continentale linjer overordentlig hyppige seilinger, ofte flere om uken, til de oversjøiske lande. En baat om maaneden fra Norge og Sverige er da ikke godt nok. Men hvis De tar vor rute paa Östen som eksempel, da vil De finde, at den svenske, danske og norske linje i forening kan tilby avseiling hver 9de dag, saaledes at der for avskiberne i de nordiske lande ikke længer skulde være nogen grund til at gaa de nordiske linjer forbi ved at sende sit gods over Hamburg“.

Og Direktør G. Carlsson fra Rederiaktiebolaget Transatlantic i Göteborg skriver saaledes:

„Av Advokat Emil Henriques har jag blivit anmodad att göra ett uttalande beträffande det nordiska samarbetet inom sjöfarten, och tillåter jag mig med anledning därav framhålla, att jag under de mer än 20 år jag haft tillfälle följa utvecklingen av det nordiska samarbetet beträffande den transoceaniska linjetrafiken haft otaliga tillfällen konstatera, hurusom de nordiska rederierna tack vare den sammanhållning, som i stort sett alltid existerat dem emellan, lyckats göra sitt inflytande gällande och få sina åsikter respekterade på ett sätt, som helt säkert skulle varit omöjligt, om de uppträtt var för sig.

Det är nog till stor del genom samarbetet på detta område, som de nordiska linjerederierna kunnat förskaffa sig den starka ställning inom det internationella samarbetet, som de nu ha, och som för den framtida utvecklingen av denna transoceaniska linjetrafik med visshet kommer att bliva av den största betydelse“.

I 1907 fejrede Norddeutsche Lloyd i Bremen sit 50 Aars Jubilæum, og blandt de mange Gratulanter, der i den Anledning satte Pen til Papiret, var ogsaa Hamburg—Amerika Liniens dalevende geniale Leder: Albert Ballin. Han gjorde ved denne Lejlighed opmærksom paa, at indtil Aaret 1885 havde der ikke bestaaet nogensomhelst Føling mellem de to store tyske Selskaber i Hamburg og Bremen, der herskede tværtimod aabent Fjendskab. Det blev hans Opgave at skabe „en bedre Temperatur“ mellem Lloydselskabet og Hamburg—Amerika Linien, og skønt ingen af disse Selskaber lagde Hænderne i Skødet, men begge efter bedste Evne stræbte efter at hævde

det alt vundne Terrain og vinde nyt, saaledes at der, som Ballin har udtrykt det stedse herskede „ein frischer frölicher, Wettbewerb“ mellem dem indbyrdes, saa sejrede dog den Politik, der kan udtrykkes ved Ordene „Getrennt marschieren, vereint schlagen“. Overalt, hvor den udenlandske Konkurrence paa „unfair“ Maade vilde angribe det ene eller det andet Selskab, har de altid staaet Skulder mod Skulder. Denne Fællesfølelse i Opfattelsen af nationale Spørgsmaal har ogsaa for en stor Del bidraget til, at dér, hvor en fri Konkurrence vilde have været ensbetydende med et Tab for Nationalformuen, hindredes et saadant af Driftsfællesskab, Fragt- og Passageraftaler eller andre Overenskomster.

Jeg vil tillade mig at slutte min Fremstilling i Aften af det nordiske Ruterederis Historie i den sidste Snes Aar med Ønsket om, at alle de Mænd, der i Dag staar ved Roret indenfor de nordiske Ruterederier, vil lægge sig Albert Ballins Ord fra 1907 paa Sinde. Den vældige Vækst af det tyske Ruterederi i de allersidste Aar turde være den kraftigste Opfordring til de nordiske Ruterederier om at huske og handle efter Ballins Politik: „Getrennt marschieren, vereint schlagen“. I saa Fald besidder de nordiske Ruterederier en Styrke, som selv en Stormagt maa respektere.
