



NOGLE UNDERSØGELSER OVER FRAGTRATERNES BEVÆGELSER.

Af H. N. Skade.

I. Sæsonbevægelser.

Naar det gælder om at finde Fragtratesvingningernes Tendenser og de Kræfter, der ligger til Grund for dem, er det nødvendigt, at man retter sine Bestræbelser mod Isolering af de enkelte Aarsager og deres Indflydelse paa hele Fragtniveauet. Det vil da være mest arbejdsbesparende at begynde med at søge efter de mest almindeligt virkende Kræfter for at opnaa et Holdepunkt for, hvor meget af en vis Fragtrates Bevægelse, der skyldes den almindelige Tendens. Det bedste Hjælpemiddel i dette Øjemed er de almindelige Fragtindekser. Indekserne omfatter ganske vist kun Trampfartens Fragter, men denne Begrænsning gør dem kun mere anvendelige til Formaalet, idet den frie Trampfart er langt mere fintmærkende overfor Fragtmarkedets skiftende Tendens end Rutetaksterne, der for en stor Del endogsaa er yderligere fikserede som Konferencerater.

Betragter man nu Kurven i Fig. 1 — som er tegnet paa Basis af Lloyds Lists Fragtindeks (1923 dog Economists Indeks) — for at komme paa Spor efter de almindelige Tendenser, fanges Opmærksomheden først og fremmest af de stadige Udsving til begge Sider af et vist Gennemsnit. Det ses ogsaa umiddelbart, at disse Udsving har et temmelig ensartet Forløb i hvert af de enkelte Aar, som er fremstillet i Tavlen. Den aarlige Bevægelse bestaar af et Maksimum i Nærheden af Aarsskiftet, et Minimum omkring Midten af Aaret og en ret jævn Bevægelse mellem disse to Yderpunkter. Man konstaterer altsaa her umiddelbart et typisk Sæsonbillede.

Tænker man sig Sæsonudsvingene elimineret — uden at vi iøvrigt her skal komme ind paa Muligheden af at gøre dette udtømmende eller Metoderne dertil — f. Eks. ved, at

der drages en Linie gennem alle de Punkter, som halverer Afstandene mellem de forskellige hinanden afløsende Maksima og Minima, vil den derved fremkomne Indekskurve i de Aar, Tavlen omfatter, være meget udjævnet, men den viser stadig stærke Svingninger; disse er imidlertid af en ganske anden Karakter end Sæsonbevægelserne. Der aabner sig nu den Mulighed at adskille Kurvernes Bevægelse i to Dele, nemlig paa den ene Side Sæsonbevægelserne og paa den anden Side alle de øvrige, vi kan foreløbig kalde dem Konjunkturbevægelserne.

Først skal Sæsonbevægelserne gøres til Genstand for Undersøgelse. Da det naturligvis ikke er muligt à priori at konstruere en normal Sæsonkurve for Fragtraternes Bevægelse,

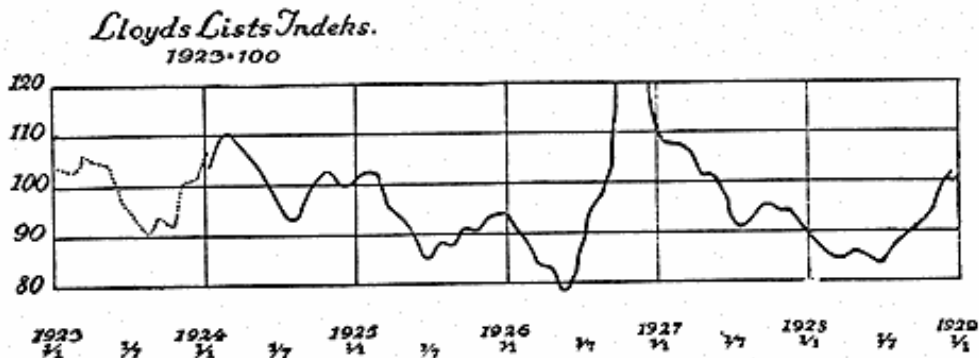


Fig. 1.

maa man som Udgangspunkt vælge den af de faktiske Kurver, der ligger Gennemsnittet nærmest. Lloyds Lists Indeks for Aaret 1925 synes at kunne give et nogenlunde repræsentativt Udtryk for det ønskede. Denne Kurve opfylder den i denne Sammenhæng vigtigste Betingelse, at Tidspunkterne for Maksimum og Minimum efter det forhaandenværende Materiale at dømme synes at være omtrent normale. Herved tænkes paa Maksimet i Februar. Naar Kurven for 1925 i Tilgift allerede i December indeholder det Maksimum, der hyppigst viser sig efter Aarsskiftet, er dette et ekstraordinært Fænomen, men forringer ikke Værdien af Normaliteten paa de afgørende Tidspunkter. Det bør dog bemærkes, at Sommerminimet, som i 1925 falder i Juni, hyppigst falder i den følgende Maaned. Selve Størrelsen af Udsvingene er derimod paavirket af Konjunktur, idet Niveauet sænkedes i Løbet af Aaret 1925, men med Hensyn til denne Side af Sagen, Kurvens Bevægelser mellem Yderpunkterne, drejer det sig her mere om at faa fat

paa den rigtige Tendens end at maale Bevægelsernes faktiske Størrelse.

Hvorfor var Fragtraterne i 1925 nu højest i Februar og lavest i Juni? For at besvare dette Spørgsmaal maa man søge at finde de Kræfter, hvis Indflydelse paa Fragternes Højde normalt er forskellig paa de forskellige Tider af Aaret. I sin Almindelighed drejer Spørgsmaalet sig om de for Verdensøkonomien betydende Faktorer, og man kan derfor straks se bort fra ethvert mindre betydende Forhold. Endvidere udskyder vi Omtalen af de, selv nok saa betydningsfulde, Aarsager til Fragtraternes Svingninger, som ikke varierer sæsonmæssig, til Afsnittet om Konjunkturbevægelserne. Eksempelvis kan anføres, at Tonnageudbudet, forstaaet i den mest generelle Form som Verdensflaadens samlede Tonnage, kan lades ude af Betragtning som sæsonvirkende Aarsag, medens det naturligvis i det lange Løb er en afgørende Faktor.

I første Række blandt de Forhold, der skaber genkommende aarlige Svingninger i Fragtraterne, staar den af Naturforhold fremkaldte sæsonmæssige Produktion af Verdensartikler. Forudsat at Produkterne naar frem til søværts Transport og forudsat, at Transporterne normalt koncentrerer indenfor visse bestemte Tidsrum, opstaar der forøget Efterspørgsel efter Tonnage i disse Perioder og dermed periodiske Stigninger i Fragterne. Da de nævnte Forudsætninger imidlertid langtfra altid holder Stik — som Eksempel kan nævnes, at saa godt som hele U. S. A.s store Avl af Majs, normalt henimod $\frac{3}{4}$ af Verdensproduktionen, forbruges i Staterne, medens Argentina, hvis Høst udgør mindre end $\frac{1}{10}$ af U. S. A.s, er langt den vigtigste Majseksportør — er der ud fra et Transportsynspunkt ingen Grund til at koncentrere sig om det første Stadium, Produktionens Mængde; man maa lægge Hovedvægten paa det næste, de Kvanta, der skal transporteres. Blandt disse er man atter kun interesseret i den Del, der transporteres søværts. Da der af overskuelige statistiske Data angaaende den samlede Omsætning mellem Landene, imidlertid kun foreligger saadanne, der omfatter baade søværts og landværts Import og Eksport, staar man paa dette Punkt overfor en stor Materiale vanskelighed. Hvor Undersøgelsen omfatter Tidsenheder paa et Aar eller mere, muliggør de forskellige Landes Handelsstatistik en nogenlunde brugbar Sondring mellem søværts og landværts international Transport ved Hjælp af Im- og Eksportens Fordeling paa Lande. (Paalideligheden svækkes dog noget ved, at de Principper, en Handelsstatistik

anvender ved denne Fordeling, ikke altid tilfredsstillende en Transportstatistik, f. Eks. definerer den danske Handelsstatistik Importlandet som det Land, hvori Varen er købt, medens en Transportstatistik er interesseret i den Havn, hvor Varen er indladet eller sidst omladet. Paa Trampfartens Verdensmarked, hvor Vægten ligger paa Omsætningen mellem Verdensdelene mere end Omsætningen mellem de enkelte Lande, og hvor der er Tale om Gods, der i Reglen ikke omlades, undgaas Følgerne af nævnte Ulemper dog delvis.) Men hvor man skal iagttage kortere Tidsrum, som ved Studiet af Sæsonfænomener, savner man ofte denne Hjælp, idet månedlig Statistik i Reglen kun i begrænset Omfang meddeler Varenes Fordeling mellem Lande.

Blandt Varene med Sæsonproduktion indtager Kornet den vigtigste Plads. De for den søværts Transport vigtigste Kornsorter er Hvede, Majs og Ris, og de vigtigste Eksportlande er U. S. A., Kanada, Rumænien, Argentina, Indien, Australien og undertiden Sydafrika. Sæsonen bestemmes naturligvis i første Instans af det Tidspunkt, paa hvilket Høsten af de forskellige Kornsorter indtræffer. Rækken af Eksportlande, som lige er anført, er saaledes sammensat, at den straks lader en Mulighed for Afsvækkelse af Sæsonophobningen falde i Øjnene. De korneksporterende Omraader er nemlig fordelt mellem den nordlige og den sydlige Halvkugle, hvilket i Almindelighed skulde bevirke, at Høsten blev fordelt over to Perioder med ca. et halvt Aars Mellemlum. Gør man de forskellige Korndistrikters Høstforhold til Genstand for en nærmere Undersøgelse, konstaterer man, at Omraaderne paa den nordlige Halvkugle, Kanada, U. S. A. og Rumænien, høster paa samme Tid som her i Landet, saaledes at Kornet er til Disposition fra Oktober. Saafremt Høsten i den sydlige Halvkugles Lande skulde foregaa paa den tilsvarende Aarstid, vilde den falde omkring Marts. Dette slaar imidlertid ikke til. Aarsagen dertil er, at medens den nordlige tempererede Zones Landbrug lader Saaningstidspunktet bestemmes udelukkende af Hensynet til den størst mulige Udnyttelse af Sommervarmen til Modningen, maa man i den sydlige Halvkugles Kornlande, som ligger betydelig nærmere Ekvator, nemlig mellem 20. og 40. Breddegrad, medens den nordlige Zones Kornbælte for Størstedelen ligger Nord for den 40. Grad, lægge Hovedvægten paa Udnyttelsen af Regntiderne. I Argentina saas Hvede og Majs midt om Vinteren i Juni-Juli og høstes i November-December. I Australien saas Hveden i April (om Efteraaret)

og Høsten falder i Slutningen af Aaret. I Sydafrika høstes paa et lignende Tidspunkt. En Særstilling blandt de korneksporterende Omraader indtager Indien og Indokina med deres Beliggenhed i den tropiske Zone Nord for Ekvator. Disse Lande præsterer Hovedmængden af den Ris, der overhovedet kommer til Eksport, og Britisk Indien desuden et mindre Kvantum Hvede. I Indien saas Risen i Juni-Juli og høstes i September-December, og undertiden saas anden Gang i Oktober-November med Høst i Marts-April. Undersøgelsen har vist, at den nordlige og sydlige Zones Hvede- og Majshøst ikke falder symmetrisk i de respektive Efteraarshalvaar, men at de klimatiske Forholds Uensartethed bevirker, at de to Høstsæsoner rykkes nærmere sammen, saaledes at hele Verdenhøsten koncentrerer i den sidste Trediedel af Aaret. Dette Forhold er — det skal siges med det samme — den dybest liggende Aarsag til Sæsonbevægelsen i Fragtraterne.

I sidste Instans er det imidlertid som ovenfor omtalt ikke Tidspunktet for Høsten, der interesserer Skibsfarten, men Afskibningsperioden. Det gælder derfor om at konstatere, hvor Oplagringen, som Forbrugets Fordeling over hele Aaret kræver, finder Sted, om den foregaar paa Produktionsstedet, eller paa Forbrugsstedet eller fordeles mellem begge.

Til Belysning heraf anføres nedenstaaende Tabel, som viser den maanedlige Eksport af Hvede dels fra de nordlige Hovedeksportører, U. S. A. og Kanada, og dels fra de sydlige, Argentina, Australien og Britisk Indien, idet sidstnævnte Omraade trods sin Beliggenhed paa den nordlige Halvkugle, i klimatisk Henseende hører til den sidste Gruppe, samt endelig den

1925	Hvedeeksport fra		
	U. S. A. og Kanada	Argentina, Australien, Britisk Indien	Totaleksport
	1000 Tons	1000 Tons	1000 Tons
Januar.....	397	972	1385
Februar.....	314	1269	1608
Marts.....	391	966	1419
April.....	365	815	1229
Maj.....	674	554	1257
Juni.....	460	475	957
Juli.....	500	247	785
August.....	632	214	919
September.....	688	194	991
Oktober.....	1259	144	1448
November.....	1078	125	1288
December.....	1654	191	1850

samlede Hvedeeksport gengivet efter det internationale Landbrugsinstituts Maanedsberegninger. Sydafrikanske Union omfattes ikke af Statistikken.

Det fremgaar af første Kolonne, at Eksporten af Nordhveden, som den nordamerikanske Avl kan betegnes, begynder i Oktober Maaned, saasnart Høsten er afsluttet, og fortsættes med stor Intensitet til Aarets Udgang, hvorefter den med Januar Maaned straks synker ned paa et langt lavere Niveau, som med nogle Svingninger bevares til næste Høst. Ved denne bratte Overgang undgaas Kollision med Sydhveden, der, som anden Kolonne viser, kommer frem paa Eksportmarkedet i Januar og fortsætter i de følgende Maaneder med uforandret Styrke. Den sæsonmæssige Vekselvirkning mellem Nordhveden og Sydhveden, saaledes som den kommer til Udtryk i Eksporten, bestaar altsaa i, at den første sætter kraftigt ind i de sidste tre Maaneder af Aaret, hvorefter den sidste afløser og behersker Aarets første Maaneder, undertiden hele første Halvaar. Det skal med det samme bemærkes, at de i Oversigten anførte Tal, skønt det er de faktisk eksporterende Mængder i 1925, er nogenlunde repræsentative for et Normalaar, baade for den nordlige Zone, naar man tager U. S. A. og Kanada i Fællesskab, og ligeledes for den sydlige Zone, dog med den Reservation, at der kan indtræffe en Afbrydelse i Eksporten af Nordhvede ved Vinterens Begyndelse, naar St. Lawrencefloden fryser til og lukker Søvejen for Kanada samt, at Eksporten af Sydhvede kan fordele sig ret jævnt over hele første Halvaar. Naar Aarets Midte er naaet, er de oplagrede Mængder i Eksportlandene svundet saa meget ind, at der kun afgives henved halvt saa meget til Eksport som i den travleste Tid. Denne Situation vedvarer, indtil den amerikanske Høst kommer frem.

De skildrede Sæsonsvingninger i Hvedeeksporten er af væsentlig Betydning for Fragterne, da denne Kornsort er langt den vigtigste i Eksporthandelen. En Sammenstilling af Fragtkurven for 1925 og Hvedeeksporttallene viser en saa paafaldende Overensstemmelse i Bevægelserne Maaned for Maaned — stigende Eksport, stigende Rate og faldende Eksport, faldende Rate — at man fristes til straks at etablere en nær Forbindelse mellem de to Fænomener. Dette er dog en for hurtig Slutning. Dels er ogsaa andre Kornsorter samt andre Sæsonvarer af Betydning for Transporten, dels behøver Eksport ikke at være det samme som søværts Transport, og endelig øver ogsaa andre Faktorer Indflydelse paa Fragtraternes Sæsonbevægelser.

Foreløbig maa en vis Del af den nøje Overensstemmelse derfor tilskrives tilfældige Sammentræf.

For at give et fuldstændigt Billede af Sæsonen i Korntransporterne søværts anføres nedenstaaende to Tabeller, den første visende de vigtigste Landes samlede Eksport af Korn maanedsvis og den anden visende Eksporten af hver enkelt Kornsort fra alle Lande under eet ligeledes maanedsvis. Tallene er taget fra det internationale Landbrugsinstituts Publikationer og angaar 1925.

1925	Samlet Eksport fra				
	U. S. A. og Kanada	Rumænien ¹⁾	Argentina	Australien	Britisk Indien
	1000 Tons	1000 Tons	1000 Tons	1000 Tons	1000 Tons
Januar	523	60	794	353	240
Februar	405	40	800	535	422
Marts	538	70	543	483	537
April	744	70	386	508	266
Maj	1165	70	481	366	337
Juni	722	60	713	209	339
Juli	827	50	614	53	222
August	1011	50	595	49	204
September	1111	35	440	61	171
Oktober	1572	35	436	17	127
November	1390	143	440	14	123
December	2005	190	455	40	111

Aarsagen til, at Talrækken for U. S. A. og Kanada ikke har helt den samme Struktur som Hvedeeksporten, er den uregelmæssigt forekommende Eksport af Rug og Havre. For Argentinas Vedkommende viser Eksporten af alle Kornsorter et helt andet Billede end Hvedeeksporten alene, nemlig en ret konstant Eksport hele Aaret igennem. For Argentinas Korneksport spiller Majs en lignende Rolle i den sidste Halvdel af Aaret som Hveden i den første. Dog kan der ske en stærkere Ophobning, end Tallene for 1925 viser, i Maanederne omkring Midten af Aaret, da Hvedeeksporten ikke altid er hørt op, naar Majseksporten begynder.

Den samlede Eksport af alle Kornsorter tilsammen viser ikke nogen jævn Bevægelse fra Maaned til Maaned. Om de enkelte kan bemærkes, at det høje Niveau i Februar og Marts skyldes Sydhvedens Maksimum, Stigningen i Maj skyldes særlig Majseksportens Begyndelse, og det stærke Fald i Juni er forårsaget af Sydhvedens Nedgang. I de næste tre Maaneder

¹⁾ Anslaaet.

	Samlet Eksport af						
	Hvede	Rug	Byg	Havre	Ris	Majs	Ialt
	1000 Tons	1000 Tons	1000 Tons	1000 Tons	1000 Tons	1000 Tons	1000 Tons
Januar	1385	37	110	101	197	371	2201
Februar	1608	32	115	103	379	275	2512
Marts	1419	70	113	96	642	258	2598
April	1229	278	79	72	447	327	2432
Maj	1257	160	157	248	529	544	2895
Juni	957	51	119	241	362	614	2344
Juli	785	129	133	156	311	533	2047
August	919	87	179	189	291	594	2259
September	991	126	327	151	206	442	2243
Oktober	1448	23	237	125	201	411	2445
November	1288	59	272	123	273	557	2566
December	1850	28	236	118	248	595	3075

inden Nordhveden kommer frem, konstaterer man det tidligere omtalte Minimum. Lige saa lidt som man uden videre kan etablere en direkte Aarsagssammenhæng mellem Hvedeeksportmængden og Fragtindekset, fordi Bevægelserne paafaldende ligner hinanden, ligesaa lidt indeholder den Omstændighed, at de stærke maanedlige Variationer i samlet eksporteret Kornmængde ikke genfindes i Fragtkurven, nogen Afsvækkelse af Hypotesen om Kornsåsonen som væsentlig Aarsag til Fragt-såsonen. Det spiller her i første Række ind, at Fragtsvingninger er Funktioner af mere sekundær Karakter end Korn-eksportsvingninger og derfor viser mere udjævnede Bevægelser. Dette Forhold skal nærmere berøres i Slutningen af Afsnittet om Sæsonbevægelser.

Næst efter Kornet er Sukkeret et af de vigtigste Sæsonprodukter. Roesukkerarealerne er saaledes beliggende, at dette Sukker kun i mindre Grad bliver Genstand for søværts Transport. Blandt Rørsukkerproducenterne dominerer Vestindien, i første Række Kuba, som Eksportør. Sukkerhøsten paa Kuba er ikke saa stærkt koncentreret som Kornhøsten, idet den strækker sig over næsten hele den første Halvdel af Aaret. Selve Produktionen gør derfor en Fordeling af Transporten over det meste af Aaret naturlig. I de senere Aar har den stærkt stigende Verdensproduktion af Sukker imidlertid fremkaldt prispolitiske Dispositioner i stort Omfang, saaledes at man maa regne med vilkaarlige Svingninger i Kubas Eksport. I nedenstaaende Oversigt er anført Englands Import af Sukker fra Kuba i 1925 og gennemsnitlig aarlig i Aarene 1925—27 samt Englands samlede Sukkerimport i 1925, alt pr. Maaned.

Englands Sukkerimport

	fra Kuba		Ialt
	1925	1925—27 gnstl. aarlig	1925
	1000 cwt	1000 cwt	1000 cwt
Januar	—	307	2534
Februar	917	437	2550
Marts	1581	736	3535
April.....	2547	1277	4832
Maj.....	1532	988	3675
Juni	1360	959	3542
Juli.....	1404	682	3743
August	1570	967	3391
September...	917	926	2948
Oktober	699	684	2909
November...	674	326	3579
December...	1290	678	5063

20 cwt = 1 eng. Ton (1016 kg).

Importen fra Kuba viser en Sæson begyndende med Marts-April og endende med September-Oktober, og udenfor denne Periode er der maanedlige Importkvanta paa ca. $\frac{1}{3}$ af Sæsonens. De ekstraordinære Dispositioner, som lige er omtalt, er Aarsag til Maksimumets Udstrækning over September-Oktober. Det normale er en Eksportsæson fra Marts til August. Som nævnt er Kuba den vigtigste Rørsukkereksporthjør, og Kuba-England er den vigtigste oversøiske Rørsukker-Eksportroute, hvorfor Oversigtens Tal giver et anvendeligt Udtryk baade for Kvantiteten og Bevægelserne i Eksporten. I sidste Kolonne er anført Englands samlede Import af Sukker af enhver Art i 1925. Talrækken viser to Stigningsperioder, dels den af Kubasukkeret m. m. foraarsagede, og dels et Maksimum i Slutningen af Aaret, som skyldes det europæiske Roesukkers Tilsynskomst, men som ikke er af større Interesse for Fragtraterne.

Foruden Korn og Sukker findes en Mængde andre Naturprodukter med sæsonmæssig Produktion og Transport, ja man maatte egentlig, for at være nøjagtig, nævne samtlige Afgrøder over hele Verden, idet der formodentlig ikke findes noget af Jorden fremvokset Produkt, som ikke høstes — dette Begreb taget i videste Forstand — indenfor et bestemt, kortere eller længere, Tidsrum af Aaret og som Følge deraf hyppigt ogsaa transporteres sæsonmæssigt. Hver for sig har disse Produkter imidlertid en yderst ringe Betydning for Skibsfarten som Helhed og er i de fleste Tilfælde i Særdeleshed uden Interesse for Trampfarten, fordi de optages af Linierne. Her skal

kun nævnes, at hele Verdensproduktionen af Bomuld i Vægt normalt ikke overstiger Kubas Sukkerproduktion væsentligt, og man maa lægge Verdensproduktionen af Kaffe, Te, Kakao-bønner, Tobak og Uld sammen for at naa op paa et lignende Kvantum. Betydelig større Kvantiteter transporteres over Verdenshavene af Kopra, Sojabønner, Høfrø og lignende Stoffer til Fremstilling af Vegetabilolie, men disse Varers Høstsæson afspejles ikke i Trampfarten, idet denne udjævnes over hele Aaret ved Oplagring, inden Varen kommer til Eksport. Forbrugslandenes Import viser nemlig ikke nogen typisk Koncentration paa bestemte Tider af Aaret. Endelig skal nævnes, at en Række letfordærlige Produkter som Frugter, Smør m. m. transporteres i forholdsvis betydelige Mængder, men er næsten uden Interesse for Trampfarten.

Raastoffernes periodiske Fremkomst fremkalder ikke indenfor den industrielle Produktion nogen Sæsonbearbejdelse af Betydning for Fragtarten. Selvom Transportstatistikken viser en sæsonpræget Tilførsel af Raavaren til Bearbejdningslandet, f. Eks. af Raasukker, Korn, vil Svingningerne højst naa til Fabrikkens Raastof-Lagerrum. Selve Fabrikationsprocessen, Raffinering, Formaling, vil man fordele jævnt over hele Aaret. Aarsagen hertil er, at industriel Produktion i Modsætning til Landbrugsproduktion o. l. er i Stand til at følge Forbruget og gør det ogsaa, da det næsten altid vil være fordelagtigere at oplagre Raavaren, saafremt denne da er holdbar, end at oplagre det færdige Produkt. Industriel Sæsonproduktion dikteret af Hensyn til Raavaren forekommer vel, fra vort eget Land kan nævnes Grøntkonservesfabrikation og Teglværksfabrikation, men Sæsonen vil i Reglen ikke naa ud over Fabrikkens eget Færdigvare-Lager og er i hvert Fald ganske uden Betydning for Godstransporterne som Helhed. Derimod findes en meget betydelig industriel Sæsonproduktion dikteret af andre Aarsager, nemlig af Forbruget. Dette Forhold skal omtales nærmere nedenfor.

Paa Grænsen mellem de Varer, der transporteres sæsonmæssigt af Hensyn til Produktionen, og dem, der transporteres sæsonmæssigt af Hensyn til selve Transportforholdene, staar Trækporten, eller rettere den Del af den, som stammer fra de nordligste Regioner. Vi er hermed naaet til den anden af Hovedaarsagerne til Fragtratesvingningerne, nemlig de Vanskeligheder, Vinterperioden lægger i Vejen for Skibsfarten. Medens de klimatiske Forholds Indflydelse paa Høstperioderne til en vis Grad udlignes ved en Vekselvirkning mellem den nordlige og den sydlige Zone, virker Vinterens direkte

Indflydelse paa Skibsfarten ensidigt paa den nordlige Del af Jordkloden, idet Verdensdelenes Sydspidser ikke naar saa langt mod Syd, at Isen lukker Havnene. Afrika og Australien strækker sig mod Syd til en Breddegrad, der svarer til Middelhavets, og Amerikas Sydspids har en til den sydlige Del af Østersøen svarende Beliggenhed. Vinterperiodens, d. v. s. i første Række Ishindringernes, Indvirkning paa den transportsøgende Godsmængdes Fordeling over Aarets Maaneder tenderer mod en Sæson, der er lige modsat den af Jordens Afgrøder fremkaldte, idet Isen binder Produkterne i Vintermaanederne og slipper dem løs i Sommermaanederne, altsaa virker hen mod Godsformindskelse og dermed faldende Fragter i den nordlige Halvkugles Vinter og Godsforøgelse med stigende Fragter om Sommeren. I modsat Retning virker det, at Is og Vejr ikke alene binder Godset, men ogsaa Tonnage, som det nærmere skal omtales i det følgende.

Skovhugsten er en lige saa typisk Sæsonproduktion som Kornavl, men Sæsonen synes helt at udjævnes i Produktionslandenes Savværker og Lagre, idet de Tilfælde af sæsonmæssig søværts Transport af Trælast, som forekommer, maa tilskrives selve Transportforholdene, nemlig Vintervanskelighederne. Hvor Transportforholdene ikke lægger særlige Vanskeligheder i Vejen i Vintertiden, synes den periodiske Hugst ikke at øve nogen Indflydelse paa Afskibningernes Fordeling over Aaret. Dette gælder saaledes en af Hovedeksportørerne, U. S. A., hvis store Eksport over Havnene paa Pacifikkysten og i Golfen ikke viser nogen typisk Afvigelse mellem de enkelte Maaneder. Kanadas Træeksport viser derimod, som naturligt er, i Følge Landets Beliggenhed typiske Sæsonsvingninger, men da Hovedparten af Træet gaar til U. S. A., altsaa højst interesserer Kystfarten, og da Bevægelserne kun viser sig paa et begrænset Omraade, som kvantitativt er af ringe Betydning i Sammenligning med Skandinaviens Eksport, kan man i denne Sammenhæng forbigaa det og vende sig fra Amerika mod Europas nordlige Skovegne.

I de kolde Dele af Europa er det Sverrig og Finland, der producerer langt de største Kvantum Træ til Eksport. Da denne Eksport saa godt som udelukkende foregaar søværts, er det saa heldigt, at de handelsstatistiske Oplysninger er fuldt anvendelige til Belysning af den søværts Transport. I nedenstaaende Oversigt er i summarisk Form anført de vigtigste Grene af de to Landes Eksport af Træ i 1925. Tallene er ligesom de fleste af de følgende Maanedsoversigter taget fra det internationale Handelsinstituts Publikationer.

	Udførsel fra				
	Sverrig		Finland		Sverrig
	Træ, ialt 1000 m ³	Træmasse 1000 t	Træ, ikke opskaaret 1000 m ³	Træ, opskaaret 1000 Standard	Jærnerets 1000 t
Januar	144	62	—	—	c. 500
Februar	109	51	5	4	527
Marts	108	37	16	3	531
April	162	91	60	10	597
Maj	612	121	392	64	772
Juni	685	112	504	116	998
Juli	690	119	811	196	1063
August	586	109	718	169	969
September	516	126	591	160	937
Oktober	633	110	298	146	877
November	565	124	108	109	702
December	394	128	57	53	375

Tallene viser, at Skandinaviens Træeksport i udpræget Grad foregaar sæsonmæssig. Sæsonen begynder i Maj og varer til November/December. Finlands Eksportsæson er betydelig skarpere afgrænset end Sverrigs, fordi det sidstnævnte Lands sydligere Havne ikke er saa ubetinget lukkede af Isen som Finlands. Da Trælasttransporternes Maksimum netop falder i Maanederne omkring Aarets Midte, hvor Korntransporterne har deres Minimum, vil den førstnævnte „trade“ ved at give Beskæftigelse til den ledige Tonnage i Sommermaanederne virke udjævnende paa Fragtkurven. Styrken af denne Tendens, der som den faktiske Sæsonkurve viser, viger for stærkere modgaaende, er bestemt ved den i Trælastfarten engagerede Tonnage og Farternes Varighed. Muligheden for at give et tal-mæssigt Udtryk for de enkelte Sæsonfarters Indflydelse paa Fragtkurven vil senere blive undersøgt.

I foranstaaende Oversigt er tillige anført Sverrigs Eksport af Jærnerets pr. Maaned. Ligesom Trælasten viser ogsaa Erts-transporterne et Maksimum i Tiden Maj/November. Naar Kvantumet derimod ikke reduceres saa stærkt i Vintermaanederne, men hele Tiden holder sig paa et Niveau, der er ca. halvt saa højt som Sommersæsonens, er Aarsagen hertil, at den svenske Eksport af Jærnerets fra Gellivaredistriktet i Nordsverrig delvis gaar over den isfri Havn Narvik paa Norges Vestkyst. Den øvrige søværts Transport af Jærnerets og anden Erts, hvis mest betydende Ruter gaar fra Spanien og Nordafrika til Nordvesteuropa, foregaar jævnt hele Aaret igennem.

Efter at have omtalt Varer med en af Naturforholdene fremkaldt sæsonmæssig Produktion og Varer, som transporteres

sæsonmæssig af transportmæssige Grunde, kommer vi nu til Spørgsmaalet om, hvorvidt Sæsonforbrug fremkalder Transportophobninger af saa stor Styrke, at det er af Interesse for den samlede Fragtfart. Først kan nævnes de Produkter, hvis Forbrugsperiode indirekte er bestemt af Dyrkningsforhold, nemlig Gødningsstoffer og Foderstoffer. Saaledes som Verdensproduktionen af kunstige Gødningsstoffer er lokaliseret, er det kun Chilesalpeteren, der har Interesse for Verdensskibsfarten. Chilesalpeteren sælges kun til den nordlige Halvkugle, dels til U. S. A. og dels til Europa, men da den anvendes baade Foraar og Efteraar, og Varen kan lagres, er der teoretisk Mulighed for helt at undgaa Sæson i Transporten. Nedenstaaende Oversigt over Eksporten af Salpeter fra Chile viser, at dette ikke helt naas, men at Sæsonbevægelsen begrænses til et Slip i et Par Foraarsmaaneder, efter at Foraarets Forbrug er afsendt. Tallene angaar 1925, men er typiske for den aarlige Chilesalpetereksports Fordeling paa de enkelte Maaneder.

Oliekager importeres af de nordeuropæiske Lande, som har saa store Kvægbesætninger og saa intensiv Drift, at de hjemmeproducerede Fodermidler ikke slaar til. Oversigten over Danmarks Import af Oliekager, som angaar 1924 (i 1925 var den udenrigske Handelsomsætning paa mange Omraader paa- virket af Kronestigningen) lader det for danske Forhold typiske komme klart frem, nemlig Nedgangen i Foderkageforbruget, naar Kreaturerne kommer paa Græs. I 1924 viser denne Nedgang sig først i Juni Maanedes Import, undertiden spores den allerede i Maj. I Tabellens midterste Talrække, som viser U. S. A.'s Eksport af Oliekager og -mel 1922—26 gnstl., dækker Gen-

	Chilesalpeter	Oliekager	
	Eksport fra Chile	Eksport fra U. S. A.	Import til Danmark
	1000 × 470 kg	1922—26 gnstl. 1000 t (eng.)	1924 1000 t
Januar	256	59	55
Februar.....	284	49	45
Marts	212	56	67
April	173	34	61
Maj.....	60	34	82
Juni	201	36	38
Juli.....	241	33	55
August	215	36	50
September	155	36	51
Oktober	190	c. 50	53
November	260	70	59
December	267	75	92

nemsnitstallene over ret forskelligartede Forhold i de enkelte Aar. Fælles er dog en Formindskelse i Sommermaanederne. Dette er en Følge af, at U. S. A.'s Eksport følger Forbrugets Bevægelser hos dets to vigtigste Kunder, nemlig Danmark for Bomuldsfrøkagernes Vedkommende og Holland med Hensyn til Høfrøkagerne. I sidstnævnte Land ligger Forbruget af Foderkager paa lignende Maade som hos os. Foruden U. S. A. har ogsaa russiske Sortehavshavne (Solsikkekager) og Frankrig (Jordnødkager) en betydelig søværts Eksport, men i Betragtning af, at disse Transporter er mindre og kortere, og da Oliekagesæsonen i det hele taget ikke er af udpræget Art, skal dette ikke nærmere omtales.

En anden vigtig Gruppe af Produkter, som af Forbrugeren aftages sæsonvis, udgør de store Industriartikler til personligt Forbrug, som har en „Sæson“ i dette Ords mest gængse Betydning, f. Eks. Fodtøj, Klæder, Biler. Disse Forhold kan dog ikke have nogen større Betydning for Trampfragternes Sæsonbevægelser. Fabrikationen af saadanne Artikler foregaar ganske vist til en vis Grad sæsonvis, selv om Industrien naturligvis er interesseret i at fordele Beskæftigelsen saa jævnt som muligt over hele Aaret, men med Hensyn til de paagældende Varetransporter er Transporten af Raastofferne, f. Eks. Læder, Uld, Bomuld, dels af smaa Dimensioner i Forhold til Verdenstransportmarkedet og dels ret jævnt fordelt, og Transporten af Færdigprodukterne er ikke direkte af Interesse for Trampfarten.

I det foregaaende er nævnt en Række af de fra et Transportsynspunkt vigtigste Verdensartikler, hvis søværts Transport normalt foregaar sæsonvis. Som tidligere berørt, paavirker disse Varetransporter hver især det almindelige Fragtniveau paa højest forskellig Maade, idet nogle lægger stærkest Beslag paa Tonnage paa een Tid af Aaret, andre paa en helt anden Tid, nogle skal bruge store Mængder af Tonnage, andre mindre, nogle kræver lange Rejser, andre korte o. s. v. For nu at gøre et Forsøg paa at sammenfatte de forskellige Sæsontransporter til en Enhed, saaledes at det kunde blive muligt at konstatere deres samlede Indvirkning paa Fragtsatsernes Bevægelser i Aarets Løb, er her foretaget en Beregning, som tillægger hver af de i det foregaaende omhandlede „trades“ en Vægt i Forhold til transporteret Mængde og Rejsens Længde. Som Enhed er benyttet 1000 t (Mill. kg) \times 1000 miles. Naar der

f. Eks. i Januar Maaned er transporteret 523 000 t Korn fra Nordamerika gennemsnitlig over en Afstand paa 3 000 miles, er Nordamerikas Korneksports Andel i den samlede Transport af Sæsonvarer udtrykt ved $523 \times 3 = 1569$. Paa lignende Maade er udregnet et Tal for hver af de øvrige Varer, Korn fra Indien, Træ fra Sverrig og Finland o. s. v., og Summen af alle Resultaterne er et Maal for Styrken af alle de i det foregaaende omtalte Sæson „trades“ Tonnageefterspørgsel i Januar Maaned i Forhold til Aarets øvrige Maaneder, for hvilke der er foretaget en lignende Beregning. Til Beregningen er benyttet Eksportmængderne i 1925. Som gennemsnitlig Rejselængde er benyttet følgende Afstande. Korn fra Nordamerika 3 000 miles, fra Argentina 6 000 miles og fra Rumænien 4 000 miles, alt beregnet til U. K.-Kontinentet. Korn fra Australien og Indien er sat til henholdsvis 10 000 og 6 000 miles, noget mindre end Afstanden til Europa, da en Del af Transporterne gaar til nærmere liggende asiatiske og afrikanske Havne. Sukker fra Kuba til U. K. transporteres 4 000 miles, Træ fra Sverrig og Finland er sat til 2 000 miles, Afstanden fra Botniske Bugts nordligste Del til England, hvilket er den vigtigste Rute og samtidig omtrent angiver Gennemsnittet. Rejselængden for Jærners fra Sverrig, som gaar til tyske Østersøhavne, er sat til 1 000 miles. Endelig er Chilesalpeterens Transport regnet til 7 000 miles, Gennemsnit af Afstanden til U. S. A. og Europa, som hver aftager Halvdelen af Eksporten, og U. S. A.'s Oliekageeksport er regnet til 4 000 miles.

Skibsfarten foretager undertiden „Tonmil“-beregninger efter lignende Principper som det her anvendte, f. Eks. foretager Chamber of Shipping en aarlig Bearbejdelse af Farten paa engelske Havne ved at multiplicere alle indgaaende og udgaaende ladede Skibes Nettoregistertonnage med Rejselængden. Naar Beregningen her er ført ud over Anløbsstatistikken, er det gjort med stor Betænkelighed, ikke saa meget paa Grund af Tvivl om at de anvendte Faktorer, transporteret Godsmængde og Rejselængde, har kunnet angives rigtigt, som fordi de ikke er fuldt tilstrækkelige til Formaalet. Det drejer sig om at finde dels den Tonnagemængde, Sæsonvarerne lægger Beslag paa, og dels den Tid, i hvilken Tonnagen af denne Aarsag er forhindret i at søge anden Fragt. Det er paa det sidste Punkt, Vanskeligheden ligger. Naar her i Stedet for Rejsetiden er anvendt Rutens Længde, ligger allerede deri en Unøjagtighed; denne er dog ikke af afgørende Betydning i denne Sammenhæng, fordi de Trampfartøjer, der her er Tale om, ikke afviger

overmaade meget fra hinanden i Hurtighed, bortset dog fra Trælastfarten, som omtales nærmere nedenfor. Det vigtigste Moment er Mangelen paa Oplysninger om Ballastfarten. Det er indlysende, at Transporten af en vis Mængde Korn fra Nordamerika til Europa lægger Beslag paa henimod dobbelt saa mange Tonmil, hvis Tonnagen skal sejle i Ballast fra europæiske eller La Plata-Havne til U. S. A., som hvis Kornet kan indlades i Skibe, der lige har losset i nordamerikansk Havn. Spørgsmaalet om Ballastrejser er ikke tilstrækkelig statistisk be-lyst til at muliggøre en talmæssig Angivelse af de ballastede Tonmil, en bestemt Sæsontrade kræver. Til Orientering kan følgende almindeligt forekommende Retur- og Ballastrejser an-føres. Tonnage med Korn fra U. S. A. og Kanada til Europa gaar i Reglen ballastet retur, hvorimod Korn tonnagen fra Indien og Argentina tager Kul-Returladning, og Tonnagen fra Rumæ-nien tager Kul til Italien. Ertstonnage fra Sverrig til Tyskland kan faa Returlast af Kul.

En anden væsentlig Anke mod Rejselængden som Maal for den Tid, en bestemt Ladning lægger Beslag paa Tonnagen, er manglende Oplysning om den Tid, Skibet tilbringer i Havn. Dette Tidsrum er naturligvis af større Betydning, des kortere Rejsen er. Det varierer iøvrigt efter Ladningens Størrelse og — ikke mindst — efter Lade- og Losseapparaterne i Havn. Saaledes nævnes amerikanske Lasteprestationer, der er flere Gange saa høje pr. Time som de engelske.

Trods disse Mangler er den ovenfor omtalte Beregning alligevel gennemført, fordi det er den eneste Maade, paa hvil-ken man kan give alle Sæsonvarernes Tonnageefterspørgsel et Fællesudtryk. Slutresultatet er som anført i følgende Oversigt.

1925	Lloyds Lists Indeks 1923 = 100	Sæsonvarer undtagen Træ Mill. t × 1000 miles	Alle Sæsonvarer Mill. t × 1000 miles
Januar	101.9	13.3	13.6
Februar	103.4	15.9	16.2
Marts	97.1	15.0	15.2
April	94.2	13.3	13.8
Maj	90.6	13.8	15.5
Juni	84.9	12.9	15.1
Juli	87.5	10.5	13.5
August	88.5	10.7	13.2
September	90.3	9.5	11.8
Oktober	91.4	10.2	12.3
November	92.6	10.5	11.8
December	94.0	12.4	13.4

Her maa mindes om Bevægelserne i Verdens samlede Hvedeeksport, som omtaltes i Begyndelsen af Afsnittet om Fragtraternes Sæsonbevægelser. Overensstemmelsen mellem Hvedeeksportens Bevægelse Maaned for Maaned og Fragtsæsonkurven var saa stærk, at en vis Aarsagsforbindelse maatte antages at være tilstede. Efter nu at have ført Undersøgelsen videre saa langt som det forhaandenværende Materiale tillader, for at underbygge Formodningen om umiddelbar Overensstemmelse mellem Bevægelse i transporteret Varemængde og Fragtratesvingning Maaned for Maaned, er vi naaet til Talrækken til højre i ovenstaaende Oversigt som Udtryk for Tonnagebehovets Sæsonsvingninger. Sammenligningen mellem denne Talrække og Lloyds Lists Indeks, som ligeledes er anført, viser ikke nogen særlig god Overensstemmelse; men en vis Lighed er dog tilstede. Maksimet i Februar findes begge Steder, men den derpaa følgende jævne Nedgang indtil Minimet i Juni, som Fragtindekset viser, bliver i Tonmilberegningen afbrudt af en Stigning i Maj, og Minimet naas først i September. Udregningerne viser, at Hovedaarsagen til Uoverensstemmelsen mellem Indekset og Tonmiltallenes Bevægelse er Træfragtsæsonen. I den midterste Kolonne er Trætransporterne helt udeladt, og det vil ses, at denne Talrække følger Indeksets Tal ret nøje paa den Maade, at den hele Tiden kommer noget bagefter. (Som nedenfor omtalt er det et fuldt ud normalt Forhold, at en Bevægelse i Fragtraten indtræffer en vis Tid forud for de Varetransporter, der foraarsager Bevægelsen). Ganske vist indtræffer Tonmiltallenes Minimum først i September, men det afgørende Fald er sket allerede i Juli, altsaa en Maaned efter Fragtindeksets Minimum.

For at kunne godkende Teorien om Fragtindeksets Afhængighed af Sæsontransporterne er det altsaa nødvendigt at undersøge, om det virkelig er rigtigt at se bort fra Trælasttransporterne. Herom kan siges to Ting, for det første, at Skandinaviens Trælasteksport ikke har opnaaet nogen Plads i det her benyttede Lloyds Lists Index, som iøvrigt omfatter 80 Ruter, og for det andet, at Trælastfragterne af flere Grunde vejer for tungt i Tonmilberegningen. Hvad det første Punkt angaar, er alene det for saa vidt ganske afgørende, som det er indlysende, at Trælastfragterne ikke kan paavirke Fragtindekset, naar de ikke er repræsenteret i det. Dette gælder dog kun den direkte Virkning, hvorimod disse specielle Fragter meget vel kan øve Indflydelse paa Fragtnivauet i Almindelighed ad indirekte Vej, nemlig ved at paavirke andre europæiske Fragter.

Udslagene giver sig derved først til Kende paa et senere Tidspunkt og kun i en mere udjævnet Form, men man maa regne med, at de kan have øvet Indflydelse paa Indekset. Vi maa derfor undersøge det andet Punkt, Trælasttransporternes Vægt i Tonmilberegningerne.

Trælasttransporterne vejer for tungt i Tonmilberegningen, fordi Østersøens Trælastfragter kun i begrænset Omfang indgaar i det almindelige Verdensfragtmarked. En Del af den svenske og finske Træeksport til Nabolandene fragtes med Smaaskibe, som ikke kommer udenfor Østersøen og Kattegat, og en endnu større Del gaar med noget større danske og finske Sejlskibe til Østersø- og Nordsøhavne. Om begge disse Arter af Tonnage gælder det, at de i alt væsentligt kun er paa Markedet paa samme Tid som Trælasterne, idet deres Ydeevne er formindsket, eventuelt ophævet om Vinteren, og følgelig forøger den Trælast, der fragtes med saadanne Fartøjer, ikke Efterspørgselen efter den almindelige Tramptonnage. Hovedtransportmidlet for svensk og finsk Trælast er dog smaa eller middelstore Trampdampere, som fører Lasten til England, Frankrig, Holland eller Belgien og bringer Kul som Returlast. En Damper kan foretage 4 à 5 saadanne Rundrejser i en Sæson.

I Henhold til det foregaaende vil man kunne fastslaa følgende angaaende Trælastfragternes Indflydelse paa det almindelige Fragtniveau. Paa den ene Side faar disse Transporter paa Grund af de særlige Forhold paa dette Fragtmarked for stor Indflydelse i Tonmilberegningen, og for det andet har det til Sammenligningen benyttede Indeks lagt for ringe Vægt paa Trælasterne. Det er altsaa ikke ensartede Størrelser, vi har sammenlignet for saa vidt Trælasttransporterne angaar. For at faa det rigtige Sammenligningsgrundlag frem maatte kun den Del af Trælasttransporterne medtages i Tonmilberegningen, som transporteres med Fartøjer, der iøvrigt udbydes i det almindelige Fragtmarked, og Fragtindekset maatte medtage en eller flere Trælastarter i sine Beregninger. Hvis man kunde foretage disse nødvendige Korrektioner, er der ikke ringe Sandsynlighed for, at Trælasttransporterne vilde bekræfte Sammenhængen mellem Sæsontransporter og Sæsonbevægelser i Fragtarterne.

For at foretage endnu en Prøve vender vi tilbage til Korntransporterne som de afgørende Sæsonfragter. Lloyds List har foretaget en Beregning af det gennemsnitlige maanedlige Indekstal for Aarene 1923—27 (undtagen 1926 — Kulstrejken). Til Sammenligning hermed har jeg beregnet Tonmiltallene for

Korntransporterne i den samme Aarrække paa samme Grundlag som ovenfor er beskrevet for Aaret 1925. Resultatet af Beregningerne er fremstillet i grafisk Form i Fig. 2.

Overensstemmelsen mellem Forandringerne i Korntransporternes Omfang og Fragtindeksets Højde i Aarets Løb er umiskendelig. Tonmilkurven bevæger sig mere ujævnt og dens Udsving kommer noget bagefter Indekskurven, men begge disse Forhold er netop yderst normale Fænomener i et saadant Af-

— *Lloyds Lists Indeks. Gnsnt. 1923-24-25-27=100.*
 *Korn Tonmile. " " "*

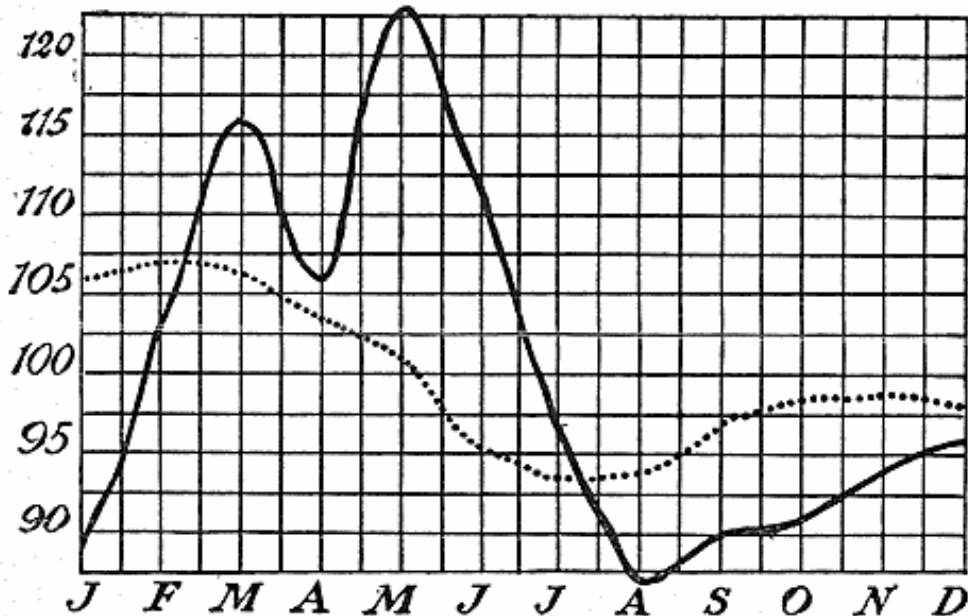


Fig. 2.

hængighedsforhold, saaledes som vi skal se nedenfor i Afsnittet om Konjunkturbevægelserne. Iagttagelsen af Sammenhængen mellem Korntransporternes Kvantum og Længde og Fragtraternes Sæsonbevægelser i 1925 er altsaa yderligere underbygget ved Erfaringerne fra en længere Periode.

Man maa derfor, selv paa Grundlag af det foreliggende svage Materiale, være berettiget til at konstatere Overensstemmelse mellem de beregnede Tonmiltal og Fragtindekset. Iøvrigt er der ikke gjort noget Forsøg paa at gennemføre Beregningen detaillert, f. Eks. ved Hjælp af Eksportmængdernes nøjagtige Fordeling mellem Bestemmelseslandene, da enhver tilnærmet Nøjagtighed paa et enkelt Omraade opluges af manglende Oplysninger paa andre, men Tallene er forelagt som

Resultatet af en Metode, der sikkert vilde kunne yde meget vigtige Bidrag til Belysning af Sammenhængen mellem Sæsontransporternes Svingninger i Aarets Løb og Fragtraternes Sæsonbevægelser, saafremt det nødvendige Materiale særlig angaaende Ballastrejser var til Raadighed.

Angaaende den Indskrænkning, Sejlskibstonnagens Effektivitet undergaar i den nordlige Halvkugles Vinter, skal her kun anføres, at Resultatet af en Undersøgelse har vist, at dette Forhold ikke er i Stand til at øve nogen mærkbar Indflydelse paa Fragtraterne.

Naar man betragter Fragtkurvens meget stærke aarlige Udsving, der, saavidt Undersøgelsen hidtil har konstateret, i sidste Instans kan føres tilbage til Naturforhold, ligger det nær at spørge, om da ikke den forretningsmæssige Interesse medfører en Udjævning, idet Gods med nogen Bevægelsesfrihed maaske søger Fragtlejlighed paa den Tid, denne kan opnaas paa billige Vilkaar, altsaa i Sommermaanederne, saaledes at Fragtratebevægelserne i den Form, de har i Kurven, allerede er noget udjævnet. I det foregaaende er allerede i anden Sammenhæng nævnt en Række Varer, som ikke udviser nogen Transport-sæson, i hvert Fald ikke saaledes, at det kommer til Udtryk i Eksporten. Da Kultransporterne er af saa overvældende et Omfang, at de øvrige Hovedprodukter hver for sig kun udgør en Brøkdels deraf, falder Tanken uvilkaarligt paa Kulladningerne som en Fart, der maatte være i Stand til at udnytte de billige Transportmuligheder. Til Belysning af dette Spørgsmaal anføres følgende Oversigt over Englands Kuleksport ialt og til forskellige Lande samt Danmarks Import af Kul.

For at undgaa Perioder med unormale Bevægelser i Eksporten, som kunde tænkes at udviske Indtrykket af eventuelle normale Sæsonbevægelser, stammer nogle af Oversigtens Tal undtagelsesvis ikke fra 1925. Saaledes er Danmarks Import anført for 1923—24 gnstl. (Kronestigningen i 1925), og i Oversigten over Englands Gennemsnitsekспорт over en Aarrække er 1926 udeladt (Kulstrejken). Hvad Danmarks Import af Kul og Koks angaar, viser denne ikke nogen stærk Difference mellem de forskellige Maaneder, men der er dog en tydelig Stigning i August, altsaa mod Vinterens Begyndelse. Medens selv de meget alvorlige Ishindringer i Vinteren 1923—24 altsaa ikke har sat sig noget Spor i Kultilførslerne til Danmark, viser Oversigtens 2. og 3. Kolonne, at Sverrigs og særlig Finlands Kulimport fra England indskrænkes stærkt i Vintermaanederne.

	Eksport af Kul fra England					Danmarks Import af Kul og Koks 1923—24 gnstl. 1000 t (Mill. kg)
	Ialt 1923, 24, 25 og 27 gnstl.	til Finland 1925	til Sverrig 1925	til Argentina 1925	til Frankrig 1925	
	1 000 t (engelsk)					
Januar	4 878	10	193	249	1 050	262
Februar	4 874	3	137	216	1 049	276
Marts	5 396	3	109	247	1 005	274
April	5 096	24	169	220	955	238
Maj	5 655	52	295	273	884	242
Juni	4 880	54	267	204	711	295
Juli	5 218	60	255	252	823	253
August	4 796	67	149	156	586	317
September	4 890	91	278	209	726	328
Oktober	5 222	57	288	140	900	288
November	4 974	71	303	183	769	299
December	4 890	29	285	296	776	334

Naar denne Farts Fordeling over Aarets Maaneder har en stærk Lighed med Trælastfarten i modsat Retning, jfr. den tidligere anførte Oversigt, skyldes dette ikke udelukkende Isforholdene, men staar ogsaa i Forbindelse med, at Baadene, som bringer Propplaster til England, indtager Kul som Returlast. Det maa antages, at Kulimporten ikke vilde svinde saa stærkt ind i hele Vintersæsonen, hvis det var almindeligt, at Tilbagerejsen til England gjordes i Ballast i Stedet for med Træ som Ladning. Kulfarten er nemlig af forskellige Grunde mere indstillet paa Vinterfart end Trælastfarten. Det samme Moment kan antages at have gjort sig gældende med Hensyn til Kuleksporten til Argentina, idet de fra dette Land afskibede Kornladninger i modsat Retning er mindst i den sidste Del af Aaret. Tallene i den Kolonne, der angiver Englands Kuleksport til Frankrig, viser, at denne i hvert Fald ikke har været størst i den fragtbillige Sommersæson.

Den foretagne Undersøgelse tyder paa, at Kultransporterne saa langtfra at modvirke Godsmangelen i Sommersæsonen ved en eventuel Koncentration om denne Periode tværtimod snarere bidrager til at forstærke Sæsonbevægelserne ved at blive tiltrukket af Sæsonlasterne i Form af Returfragt. For at sammenfatte de i forskellig Retning virkende Tendenser er i Oversigtens første Kolonne anført Englands samlede Kuleksport. Denne danner et Fællesudtryk for Kultransporterne, idet Eng-

land i Størstedelen af det Tidsrum, Tallene angaar, endnu ganske dominerede den søværts Transport af Kul. For at opnaa et fyldigt Grundlag er taget Gennemsnittet af Aarene 1923—25 samt 1927, idet 1926 er udeladt paa Grund af Kulstrejkens Forstyrrelser. Tallene viser, at der ikke er nogen Sæson af Betydning i den engelske Kuleksport. De ovenfor omtalte Tendenser har altsaa været for svage til at give sig noget synligt Udslag overfor de enorme Kvanta, Englands samlede Kuleksport repræsenterer. Det eneste Udsving, der kunde være nogen Aarsag til at hæfte sig ved, er den Stigning, der synes at gøre sig gældende i Foraarsmaanederne. Men en nærmere Undersøgelse viser, at dette udelukkende skyldes den forøgede Efterspørgsel efter engelske Kul, som foraarsagedes af Ruhrbesættelsen. Kultransporterne bidrager saaledes ikke mærkbart til at forstærke Sæsonophobningerne af Fragt, men har paa den anden Side heller ikke nogen Tilbøjelighed til at udligne Svingningerne. Aarsagerne til, at dette sidste ikke er Tilfældet, kan enten være, at Kul i høj Grad som Returlast maa rette sig efter andre Produkter for at undgaa Ballastrejser, eller at Hensynet til Fragtratens Højde maa vige for andre økonomiske Hensyn, f. Eks. Omkostninger ved Oplagring.

Medens der ikke kan konstateres nogen betydende Tilbøjelighed til fortrinsvis at henlægge Transporterne til Tidspunkter, da Sæsonvarerne svinder, altsaa en Udjævning af de samlede transporterede Kvanta, foregaar en saadan Udjævning i ret høj Grad med Hensyn til Raterne, ved en Foruddiskontering af fremtidige Fragtsvingninger. Spørgsmaalet blev berørt nogle Sider foran i Anledning af Sammenligningen mellem Tonmilberegningen og Fragratesæsonkurven og skal her undersøges nærmere. Ved den nævnte Sammenligning konstateredes, at en vis Ændring i Fragtsatsen først nogen Tid senere følges af en tilsvarende Bevægelse i Tonnageforbruget, dette sidste udtrykt i Tonmil. Tidsforskellen mellem de to Funktioner fremkommer ved, at Tidspunktet for Indgaaelsen af Fragtaftalen er meget varierende; undertiden sker Lastningen umiddelbart efter Fragtslutningen, Spotfragter, undertiden 1 eller flere Maaneder, ja op til et halvt Aar efter, og da Fragtindekserne udarbejdes paa Grundlag af de afsluttede Fragter, ikke de effektuerede, over Forudslutningerne Indflydelse paa Indekset, og dette giver saaledes Udtryk for en Slags Foruddiskontering af fremtidige Rater. Den nærmere Fremgangsmaade, som med Hensyn til dette Spørgsmaal følges ved Udarbejdelsen af Lloyds Lists Indeks, kendes ikke, men for dog at faa noget Kendskab til,

hvilken Rolle Forudslutning spiller, er foretaget en Undersøgelse af de i „Fairplay“ offentliggjorte repræsentative Dampskibsfragter i Trampfart. En Gennemgang af nogle ugentlige Lister giver følgende Billede. Der afsluttes ganske faa Spotfragter, bortset fra Kulfragterne. I ca. $\frac{3}{4}$ af Tilfældene falder Udløbet af det Tidsrum, i hvilket Lastningen skal finde Sted, højst 4 à 5 Uger efter Afslutningsdagen, og Hovedparten af Resten skal effektueres i den følgende Maaned. Nogle faa Skibe. i een Uge 4, i en anden 7, er sluttet mere end to, op til 5 Maaneder forud. Disse Fragter er dog af større Betydning end Antallet angiver, idet det drejer sig om meget store Skibe. For Kulfragterne er ikke angivet nogen Tid. Forholdet er det, at der for disse Fragter i Reglen kun er et kort Tidsrum mellem Fragtslutningen og Lastningen. Det største Antal af de øvrige Fragtafslutninger ligger saaledes 2 à 4 Uger før Lastningen foregaar, men da de Skibe, der sluttes længere Tid forud, vejer tungere i Gennemsnittet paa Grund af deres Størrelse, vil Indladningen af Godset antagelig gennemsnitlig ligge omkring ved en Maaned efter Fragtens Indgaaelse. Dette er Aarsagen til, at Tonmilkurven bevæger sig et Stykke bagefter Fragtratekurven. Da den lige foretagne Undersøgelse imidlertid lider lige saa stærkt af Mangelen paa det rigtige Materiale som Tonmilberegningen, er det nødvendigt at give Afkald paa tal-mæssig og grafisk Illustration og nøjes med at paapege Tendenserne, som kan læses ud af de angivne Tal.

Undersøgelsen af Aarsagerne til Fragtraternes Sæsonbevægelser er nu afsluttet. Det kan betragtes som fastslaaet, at det regelmæssigt tilbagevendende Maksimum omkring Aarsskiftet og Minimet ved Aarets Midte først og fremmest skyldes Forandringer i transportsøgende Godsmængde foraarsaget af de klimatiske Forhold, som bevirker, at Høstperioderne paa den nordlige og sydlige Halvkugle kommer til at ligge saa nær ved hinanden, at det første Omraades Eksport efterfølges umiddelbart af det andets, hvorefter der indtræder et Mellemrum, før den nordlige Halvkugles Høst kommer frem igen. Paa det Tidspunkt, da Eksportsæsonerne støder sammen, indtræder Rigelighed af tonnagesøgende Ladninger og dermed Ratestigning, og i Mellemrummet indtræder Vareknaphed og faldende Rater. Dette er Skelettet i Sæsonkurvens Opbygning. De endelige Linier udformes under Paavirkning af en Mængde forskellige Faktorer, hvis Indflydelse er undersøgt i det foregaaende. Disse Faktorer skal kort rekapituleres. Der er en Mangfoldighed af

andre Sæsonfragter, hvis Maksimum dels af Produktions-, dels af Forbrugs- og dels af transportmæssige Hensyn falder paa forskellige Tider af Aaret, der er Aarstidens Indflydelse paa Udbuddet af Tonnage, og endelig er der Forudafslutningen af Fragter, hvilket har en meget væsentlig Andel i Fragtkurvens endelige Form gennem en Udjævning, undertiden ogsaa en Forstærkelse, af de Udsving, de øvrige fragtbestemmende Faktorer, i første Række Korntransporterne, skaber Grundlaget for.

Det maa stadig erindres, at der her kun er Tale om Trampfragter. Rutesatserne er holdt helt uden for Undersøgelsen af Sæsonbevægelserne. Bortset fra Vanskeligheden ved at fremskaffe Oplysninger om Rutesatser, som kunde danne et brugeligt Sammenligningsgrundlag, er disse Satser ikke saa bevægelige, at det har nogen Interesse at sondre mellem Sæsonsvingninger og andre Bevægelser.

2. Konjunkturbevægelser.

Vi gaar nu over til Undersøgelsen af de Fragtratesvingninger, som vi har kaldt Konjunktursvingningerne, men som forøvrigt ikke har andet tilfælles end, at de ikke viser sig som et aarligt genkommende Sæsonfænomen.

Forinden maa gøres nogle Bemærkninger vedrørende Fragtratedannelsen i Almindelighed, som i Afsnittet om Sæsonbevægelser foreløbig var lagt til Side for ikke at besvære Behandlingen af det specielle Emne.

Fragtraten er den Pris, som betales for Transporten af en vis Enhed af en vis Vare mellem to Havne eller Grupper af Havne. Fragtraten er altsaa Lejeafgift for Brugen af Tonnagen. Denne Lejes Størrelse bestemmes i Hovedsagen af Forholdet mellem Mængden af Tonnage og Mængden af transportsøgende Gods og reguleres efter de samme Love for Tilbud og Efterspørgsel, som gælder for Vareprisdannelsen.

Det er naturligt at anvende Analogien fra Vareprisdannelsen her, fordi Fragtmarkedet — der er stadig Tale om Trampfragter — i endnu højere Grad end de fleste Varemarkeder er „frit“ i den Forstand, at fragsøgende Gods og ledig Tonnage søger hinanden uden systematisk Regulering. Selvfølgelig tilstræber hver af Deltagerne i Handelen, Afskiberen og Rederen, en Regulering til sin Fordel i det Omfang, det er muligt, den første ved at holde sin Vare tilbage, naar Tonnagen er knap og

Fragten derfor høj, og den sidste ved at holde sine Skibe borte fra de med Tonnage overfyldte Pladser, og disse Bestræbelser søger man ogsaa at give den størst mulige Effektivitet ved Overenskomster om fælles Handling overfor Modparten, men nogen omfattende Regulering af Fragtratedannelsen er ikke opnaaet. Der findes Rederier, som disponerer over Tonnagemængder flere Gange større end den danske Handelsflaade, men dog langt fra tilstrækkeligt til at spille en Rolle svarende til de store Varetrusters, og der indgaas Aftaler mellem Rederierne om Transporten, men Samarbejdet omfatter i Reglen kun specielle Fragtobjekter, som af en eller anden Grund ikke er tilgængelige for den almindelige Tonnage, f. Eks. Passagerer og andre Varer, som kræver særlige Transportindretninger, eller ogsaa omfatter Aftalerne Skibe i regelmæssig Fart, idet Ruteskibet er i Besiddelse af en vis Overlegenhed, som opretholdes ved at lade de gode Fragtobjekter betale for de daarlige, i hvilke Trampbaadene konkurrerer. Udenfor disse Omraader foregaar Fragtratedannelser ved fri Konkurrence, idet en Stigning i de afsluttede Fragter i en eller anden vigtig Eksporthavn normalt er i Stand til øjeblikkeligt at vende Stævnen af et Antal fragtsøgende Skibe mod sig. Den derved opstaaede Situation er godt illustreret ved et Vejrkort, hvor et Lufttryksminimum er Maalet for alle de omgivende Luftstrømmes Bevægelser, og man vilde uden Tvivl under ekstreme Fragtsvingninger ved Hjælp af Positionslisterne kunne konstatere lignende Forhold for den fragtsøgende Tonnages Vedkommende. Sammenligningen maa dog i mere end een Forstand forstaas billedligt, idet Fragtstigningen ofte for en Del er forudberegnet, og Tonnagetilstrømningen derfor er foregaaet ved Forudafslutning af Fragter, men der forekommer dog Tilfælde, hvor Forandringen sker pludseligt, idet en Stigning godt kan faa en uformodet Styrke, som har til Følge, at ledig Tonnage med anden Destination nu dirigeres mod Fragtmaksimet, d. v. s. Tonnageminimet. Et Eksempel herpaa er Situationen paa Pacifikfragtmarkedet efter det japanske Jordskælv i 1923, da Genopbygningsarbejdet ekstraordinært lagde Beslag paa saa megen Tonnage, at det fremkaldte Knaphed og dermed Fragtstigning, som bredte sig udover de direkte berørte Ruter. At Tonnagen kan vise en saadan Bevægelighed, kan forekomme forbavsende i Betragtning af, at denne Vare jo har en overordentlig ringe Bevægelighed med Hensyn til Udbuddets absolute Mængde, idet et nok saa kraftigt Begær ikke kan fremkalde ny Tonnage uden med langt Varsel. Aarsagen er den,

at der stadig eksisterer et tilstrækkelig stort Antal mindre Trampbaade, som ikke disponerer paa langt Sigt, men i mange Tilfælde efter Udlosningen af den sidst fragtede Ladning endnu ikke er endelig destinerede for næste Havn. Og de større Trampbaade disponerer ganske vist paa længere Sigt paa Grund af det store Driftstab ved eventuelle spildte Dage, men med denne Modificering disponeres de lige saa frit som de mindre. Den Begrænsning, der i stadig større Grad følger af Tonnagens Specialisering, skal senere omtales.

Forholdet mellem Udbuddet af fragsøgende Varer og Udbuddet af Tonnage maa altsaa antages at være Hovedfaktorer i Fragtratedannelsen. Undersøgelsen kommer da til at gaa ud paa at bevise dette ved for det første at gøre nærmere Rede for Svingningerne i Udbuddene og deres Forbindelse med Bevægelserne i Fragtraterne og for det andet at bestemme Virkningerne af andre Aarsager af sekundær Betydning.

Desværre er man ikke i Stand til at ledsage denne Forhaandsantagelse angaaende Fragtratedannelsen med et udtømmende Bevismateriale, fordi den ene af de to Faktorens Kvantitet og Variation ikke lader sig bestemme blot tilnærmelsesvis. Mængden af disponibel Tonnage lader sig let fastslaa med tilstrækkelig Nøjagtighed til nærværende Formaal, idet hele Verdens Handelsflaades Størrelse maalt i Reg. Tons og tildels dens Art gennem en lang Aarrække har været bogført med stor Nøjagtighed takket være den glimrende engelske Skibsfartsorganisation. Vanskeligheden ligger i Bestemmelsen af den samlede søværts transporterende Godsmængde. Allerede det at fastslaa selve den f. Eks. i et bestemt Aar søværts transporterede Mængde Gods kan ikke gennemføres fuldt ud paa Grundlag af de eksisterende statistiske Hjælpemidler, og naar dertil kommer, at der kræves langt videregaaende Oplysninger end selve Kvantiteterne, bliver Hjælpemidlerne ganske utilstrækkelige. De yderligere Oplysninger, der kræves angaaende Godset, er foranlediget af, at dette kun interesserer i sin Egenskab af Fragtobjekt og derfor maa maales ved den Tonnage, det lægger Beslag paa; tunge Varer giver fuld Udnyttelse af Tonnagen, af lette Varer kan ofte ikke indlades saa stor en Vægt, som Skibet kan bære; for hele Ladninger af en bestemt Vare kan temmelig nøjagtig angives, hvor megen Tonnage et vist Eksportkvantum vil udkræve, men Forholdet kompliceres ved, at blandet Last af tungt og let Gods, f. Eks. Erts og lette Plantestoffer eller Korn og Bomuld, ofte anvendes og giver den gunstigste Udnyttelse af Skibsrum og Dødvægt

samtidig. Endvidere er det af afgørende Betydning, at man kender det Tidsrum, i hvilket Godset lægger Beslag paa Tonnagen, d. v. s. Rejsens Længde. Verdenstonnagens Modpart under Fragtratedannelsen er med andre Ord ikke selve Godsmængden men den benyttede Tonnage Gange Rejselængden, altsaa Tonmil, eller med et andet Udtryk Reg. Ton-km. At fremskaffe denne Størrelse til Sammenligning med den samlede Tonnage og Fragtrateindekset for en Aarrække, er ugørligt¹⁾. Men selv om man maa give Afkald paa et samlet Udtryk for det til Verdens hele Godstransport udkrævede Antal Reg. Ton-km kan en Oversigt over enkelte vigtigere Varers Tonnageforbrug og Bevægelserne deri give Bidrag til Belysning af Vekselvirkning mellem Reg. Ton.-km, Tonnage og Fragtrate, saaledes som det senere skal vises.

Foruden de to Hovedfaktorer i Fragtratedannelsen, Verdensflaadens Reg-Tonnage og de til Godstransporten udkrævede Reg. Ton Kilometer (R. T. km) øver Forskellen mellem de forskellige Landes Kurser og Prisnivauer (herunder Skibsfartens Driftsomkostninger som et særligt Punkt) ogsaa nogen Indflydelse, og man maa ogsaa have Opmærksomheden henvendt paa selve Verdenspriserne paa de forskellige Varer som et fragtbestemmende Moment af nogen Betydning, og til Slut — som en Aarsag, der er af en særegen Natur — skal nævnes Fremskridtene i Teknikken paa de Omraader, der berører Skibsfarten. Ved første Øjekast synes de faktiske Fragratesvingninger at kunne føres tilbage til en Mangfoldighed af Aarsager, men vil i Reglen ved en nøjere Betragtning kunne henføres til en af de nævnte Grupper, og en saadan Rubricering vil for Overskuelighedens Skyld være praktisk. F. Eks. har Krige og Strejker, som er de Faktorer, der afføder de voldsomste pludselige Fragtsvingninger, overvejende kun indirekte Virkning paa Fragtniveauet (bortset dog fra Faremomentet under Krig), nemlig gennem en Forøgelse af Godstransporterne eller Forlængelse af Transportvejene, eventuelt, men sjældnere, det modsatte, og disse Aarsager kan derfor omtales i Forbindelse med Godsspørgsmaalet. Ligeledes virker nyopdukkende Varer og ny Handelsveje som Forandringer i Godsmængde eller Behov for R. T. km.

Naar Kurser, Driftsomkostninger og Teknik, i Modsætning

¹⁾ Siden nærværende er udarbejdet har Statistisches Reichsamt udsendt en Beregning af denne Art for Aarene 1913, 24 og 25, hvis Hovedresultat gengives som Noter i det følgende.

til de som indirekte betegnede Aarsager, f. Eks. Krig, Strejker, er anført som særlige Aarsager ved Siden af Tonnage og R. T. km, er Grunden den, at de ikke i første Omgang over deres Indflydelse paa Fragterne gennem en Forøgelse eller Formindskelse af Tonnagen eller R. T. km., men derimod gennem Ændringer af Prisen, til hvilken den eksisterende Tonnage kan tilbyde sin Tjeneste, og først derefter — men ikke i alle Tilfælde — fremkalder Forandringer i Tonnage eller Reg. Ton. km. Med Hensyn til det almindelige Prisniveau som særlig Aarsag til Svingninger i Fragtraterne maa man i denne Sammenhæng sondre mellem Priserne paa Skibsfartens Fragtgenstande og dens Forbrugsgenstande, herunder løbende Driftsudgifter, Skibenes Værdi, Erhvervsudøvernes Forbrug m. m. Indflydelsen paa Fragtraterne af det sidstnævnte Komplex af Priser forholder sig principielt paa samme Maade, som ovenfor er udviklet angaaende Kurser, Driftsomkostninger m. m.

Med Hensyn til den Indflydelse, der udgaar fra Fragtgenstandens Pris gælder det, at Vareprisforskydningerne atter er Udtryk for de dybereliggende Aarsager til Ændringer i transportsøgende Godsmængde, og de bør i denne Sammenhæng ikke behandles i Almindelighed som særlige Aarsager men kun i Forbindelse med Eksemplerne paa Godsmængdens Indflydelse, hvor en Efterforskning efter de dybereliggende Aarsager er paakrævet. Forholdet mellem Priser og Fragter for de enkelte Varer hører hjemme i en Undersøgelse af Fragtrater som Transportomkostning.

De nævnte forskellige Aarsager til Fragtratesvingningerne skal nu behandles enkeltvis og belyses ved Eksempler, som viser Arten af deres Virkninger paa Fragtniveauet, medens Paa-visningen af Graden af hver Faktors Indflydelse paa Tilblivelsen af det samlede Indeks naturligvis i stort Omfang maa baseres paa et Skøn.

Verdensflaadens Registertonnage. Lloyds Register of Shipping har gennem en lang Aarrække opført og optalt alle Handelsfartøjer paa mindst 100 Brutto Reg. Tons og endvidere bragt fortløbende Opgørelser over paabegyndt Tonnage, Tonnage under Bygning, søsat Tonnage, ophugget Tonnage og meget andet. I følgende Oversigt er Tallene angaaende Tonnagen taget fra Lloyds Tabeller.

Opgørelsen af den samlede Tonnage er pr. ultimo Juni hvert Aar. I 1898 var Verdenstonnagen 26.5 Mill. Brutto Register Tons, i 1914 var den gennem en stadig men langtfra regel-

	Verdens Tonnage				Economists Fragt- indeks 1913=100	Board of Trades Engros- prisindeks 1913=100	Fragt- indekset reduceret med Pris- indekset		
	Ialt 1 000 R. T. br. 1)	aaflig Stigning 1 000 R. T. br.	op- hugget 1 000 R. T. br.	Søsat Tonnage 1 000 R. T. br.					
1897..	25 889	—	—	1 332	—	—	—	97	
1898..	26 543	654	—	1 893	105	73	144	98	
1899..	27 614	1 071	—	2 122	103	83	124	99	
1900..	28 957	1 343	—	2 304	116	82	141	00	
1901..	30 480	1 523	—	2 618	89	75	137	01	
1902..	33 503	1 823	100	2 503	75	77	97	02	
1903..	33 502	1 199	181	2 146	75	84	89	03	
1904..	34 789	1 287	89	1 988	76	82	93	04	
1905..	36 001	1 212	120	2 515	76	89	85	05	
1906..	37 554	1 553	143	2 920	77	96	80	06	
1907..	39 439	1 885	157	2 778	78	99	79	07	
1908..	40 923	1 484	147	1 833	67	84	80	08	
1909..	41 450	533	252	1 602	71	92	77	09	
1910..	41 915	465	246	1 958	73	96	76	10	
1911..	43 147	1 232	172	2 650	83	99	84	11	
1912..	44 601	1 454	122	2 902	113	105	108	12	
1913..	46 970	2 369	88	3 333	100	100	100	13	
1914..	49 090	2 120	97	2 853 ²⁾	—	—	—	14	
1915..	49 262	172	26	1 202 ²⁾	—	—	—	15	
1916..	48 683	÷ 579	9	1 688 ²⁾	—	—	—	16	
1917..	—	} 2 236	—	2 938 ²⁾	—	—	—	17	
1918..	—		—	5 447 ²⁾	—	—	—	—	18
1919..	50 919		10	7 145 ²⁾	—	—	—	—	19
1920..	57 314	6 395	8	5 862 ²⁾	—	—	—	20	
1921..	61 975	4 661	78	4 342	—	—	—	21	
1922..	64 371	2 396	315	2 467	122	158	77	22	
1923..	65 166	795	963	1 643	107	159	67	23	
1924..	64 024	÷ 1 142	1 174	2 248	113	166	68	24	
1925..	64 641	614	661	2 193	102	160	64	25	
1926..	64 784	143	762	1 675	107	148	72	26	
1927..	65 193	409	351	2 286	110	141	78	27	
1928..	66 954	1 761	—	2 699	99	140	71	28	

¹⁾ pr. ult. Juni. ²⁾ ufuldstændigt.

mæssig Stigning vokset til 49.1 Mill. Reg. Tons br., altsaa næsten fordoblet. I den sidste Del af Verdenskrigen og de første Aar efter Afslutningen kom den kolossale Hausse i Skibsbygningen. Som Tallene viser, var Tonnagetabene under Krigen mere end udlignet allerede i 1919, men den ekstraordinære Tilgang fortsattes i de efterfølgende Aar med en saadan Styrke, at Verdenstonnagen i 1923 var naaet op paa 65.2 Mill. Reg. Tons br., nøjagtig en Tredjedel mere end i 1914. I 1924

formindskedes Tonnagen derpaa med over 1 Mill. Reg. Tons br., hvilket antagelig er det eneste Eksempel i moderne Skibsfarts Historie paa en frivillig Ophugning, som oversteg den nybyggede Tonnage i Omfang. Det Minus, Tabellen viser for Aaret 1916, er naturligvis foraarsaget af Undervandsbaadskrigen. Siden 1924 er Tonnagen atter stigende, men var endnu i 1926 ikke saa stor som i 1923¹⁾.

Det drejer sig nu om at vise, hvilken Indflydelse disse Bevægelser i Handelsflaadens Størrelse har haft paa Fragtraterne. Ser man først paa Spørgsmaalet fra et teoretisk Synspunkt, maa man standse ved en bestemt Side af Fragtprisdannelsen, som skiller denne fra de fleste andre Prisdannelser, nemlig det tidligere berørte Forhold, at den ene af Faktorerne, Tonnagen, er udpræget konstant, medens den anden, Godsmængden, er udpræget variabel. At Tonnagen kun langsomt kan forøges, behøver ikke nærmere Paavisning; senere skal Forholdet belyses ved en Sammenligning mellem Skibsværfternes paabegyndte og søsatte Tonnage, Kvartal for Kvartal. Men Tonnagen har heller ikke megen Bevægelsesfrihed i modsat Retning, idet Skibene med deres store faste Udgifter kun i yderste Nødsfald tager det Tab, en Oplægning betyder. Den tonnagesøgende Godsmængde er derimod en overordentlig foranderlig Størrelse. Man behøver blot at erindre de i et tidligere Afsnit omtalte Sæsonvarer, hvis Kvantitet ikke alene varierer i Aarets Løb men ofte ogsaa fra Aar til Aar; men iøvrigt vil en Forandring i næsten hvilken som helst Vares Produktionsmængde influere paa Godstransporten. Naar man endvidere tager i Betragtning, at det ikke alene er Forandringer i transportsøgende Godsmængde men ogsaa Forandringer i Rejsernes Længde, der influerer paa Tonnageefterspørgselen, er det klart, at den anden Hovedfaktor i Fragtratedannelsen, det til Godstransporten udkrævede Antal Reg. Tons-km., er en Størrelse som er tilgængelig for stærke Svingninger. Men naar nu et saadant Udsving i Reg. Tons-km. Behovet melder sig, møder det Tonnagen, Verdensflaadens samlede Skibsrums, som en meget uelastisk Størrelse; er det en Forøgelse, der er Tale om, kan Tonnagen ikke præstere Transporterne, og er det en Indskrænkning, bliver der en Del Tonnage tilovers, men da denne ikke kan trække sig tilbage, bliver Følgen, at Raterne i det første Tilfælde maa stige, indtil der er faldet saa meget Gods fra, at der er tilvejebragt Ligevægt mellem Gods og Tonnage, og i sidste Til-

¹⁾ I 1929 var den steget til 68.1 Mill. Reg. Tons br.

fælde falde, indtil alle Skibe har faaet Beskæftigelse. Medens det førstnævnte Ligevægtpunkt naturligvis altid kan naas, og vil blive naaet, forsaavidt der ikke etableres en kunstig Ligevægt, som ved Maksimumfragterne i Krigstiden, er det ikke altid, at en Fragtnedgang kan bringe Balance tilveje. Saafremt der ikke melder sig den tilstrækkelige Mængde Gods, som er i Stand til at betale den laveste Fragt, til hvilken det kan betale sig at holde Tonnagen i Fart, maa en Del af Skibene udgaa af Konkurrencen og lægge op. Det Stadium, der betegnes ved Oplægningernes Begyndelse, er praktisk talt Fragtniveauets Minimum, idet selv en ringe yderligere Nedgang naturligvis

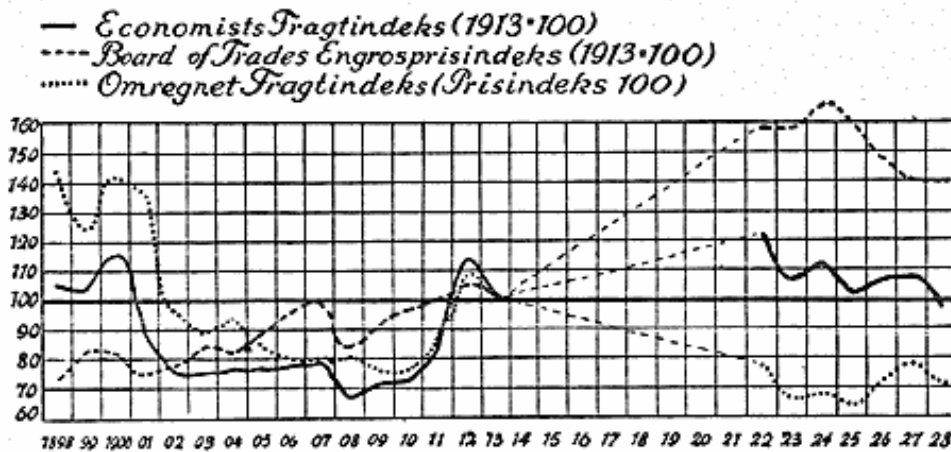


Fig. 3.

vil gøre en stor Mængde Tonnage ude af Stand til at fortsætte Farten.

Den store Forskel i de to Faktorer, Godsets og Tonnagens, Elasticitet, skaber saaledes Mulighed for stærke Svingninger i Fragtraterne, selv om der altsaa dog findes et Minimum, som ikke kan passeres. Af de Fig. 3 indtegnede Kurver, som er en Gengivelse af de i Tabellen Side 229 anførte Tal, ser man Forholdet mellem Fragtrateniveauet og Engrospriseniveauet, saaledes som det faktisk udviklede sig i Aarene 1898—1928. Fragtratekurven angiver Economist Fragtindeks og Priskuren det engelske Board of Trades Engrosprisindeks i begge Tilfælde med 1913 som Basis. Det ses, at Fragterne bevæger sig langt voldsommere end Engrospriserne. Medens disse viser en ret jævn opadgaaende Bevægelse fra 1898 til 1913, faldt Fragterne fra et Niveau, som ved Periodens Begyndelse laa 50 pCt. over Engrospriserne, i Løbet af to Aar ned under Engrospriseniveauet, hvor de blev staaende ret uforandret til

1910 for derefter i en toaarlig Stigningsperiode atter at naa op over Engrospriserne i 1912. Derefter fulgte under Krigen den abnormt stærke Fragtstigning, som efterfulgtes af et meget stærkt Fald, hvorefter Fragtniveauet nu ligger 25 à 30 pCt. lavere end Engrosniveauet. For at anskueliggøre Forholdet er i Fig. 3 indtegnet en tredje Kurve, som viser Fragtindeksets Bevægelser, naar Engrosprisindekset benyttes som det faste Udgangspunkt. I Forhold til den rette Linie gennem 100 viser Kurven Fragtniveauets Svingninger i Forhold til det almindelige Prisniveau i England. Tallene i Ordinataksen angiver Fragtindeksets Højde i Procent af det almindelige Prisniveau (Engrosprisniveauet).

I Betragtning af den forholdsvis jævne opadgaaende Bevægelse i Prisniveauet i den omhandlede Periode (bortset fra de udeladte Krigsaar) har Fragterne altsaa været udsat for meget stærke Variationer.

Ovenfor blev omtalt, at Tonnagen ikke pludselig lader sig forøge, naar der hliver Brug for mere Skibsrum. Ganske vist var man i Verdenskrigens sidste Periode Vidne til en Skibsbygning i et saadant Tempo og af et saadant Omfang, at den derved fremkomne Tonnageforøgelse taaler Sammenligning med Svingningerne i Godsmængden, men den modsatte Vej gaar man kun langsomt, vi har jo allerede set, hvor vanskeligt U. S. A. har ved at reducere sin Flaade, og iøvrigt lader en stærkt forceret Skibsbygning af midlertidig Karakter sig ikke indføje i et normalt fungerende Erhvervsliv. Aarene efter Krigen har, ikke mindst her i Landet, tilfulde leveret Beviset for, at en ekstraordinær Forøgelse af Tonnageproduktion kræver et saadant Produktionsapparat, at Reaktionsperioden ikke kan bære det. For at vise, hvor lang Tid, der under normale Forhold, d. v. s. Forhold, der er bestemt af Erhvervslivets Funktioner, udkræves til Fremskaffelsen af en ny Tonnage, er i Fig. 4 tegnet to Kurver, af hvilke den ene angiver den i hvert Kvartal paabegyndte Tonnage paa samtlige Verdens Skibsværfter i Aarene 1922 til 1928, og den anden angiver den Tonnage, som i de samme Kvartaler er løbet af Stabelen, altsaa omtrent færdigbygget. Den Periode, der ligger mellem Bygningens Paabegyndelse og Stabelafløbningen angiver Minimum af Tid, som maa hengaa fra Begyndelsen af en Forøgelse i Efterspørgselen efter Skibsrum, og indtil Udslaget viser sig i færdig Tonnage. I de to Kurvers indbyrdes Forhold ved Begyndelsen af 1922 ser man Virkningerne af Efterkrigstidens Skibsbygningshistorie illustreret; den paabegyndte Tonnage

ligger paa dette Tidspunkt paa et meget lavt Niveau, medens der samtidig søsættes over dobbelt saa megen Tonnage som Følge af, at de foregaaende Aars enorme Bestillinger endnu ikke er afleveret. Det er imidlertid den afsluttende Del af denne Periode, man ser i Begyndelsen af 1922; i Løbet af nogle faa Kvartaler er Søsætningerne dalet saa stærkt, samtidig med at der paabegyndtes Tonnage i saa stærkt forøget Omfang, at Kurverne skærer hinanden allerede omkring næste Aarskifte. Naar Kurverne naar at skære hinanden, er dette et Vidnesbyrd om Tidsforskellen mellem Begyndelsen og Fuldendelsen af Skibene, idet Paabegyndelsen af Tonnage sætter stærkt ind, medens Søsætningerne endnu er for nedadgaaende. Man ser, at Vendingen i opadgaaende Retning sker i 1. Kvartal 1923, og søsat Tonnage følger efter i 2. Kvartal. Den umiddelbart paafølgende nedadgaaende Bevægelse sker med samme Mellemrum mellem Kurverne, og det samme gælder den ny Vending opad i 1923. I 2. Kvartal 1924 viser paabegyndt Tonnage en stærk Stigning, som ikke efterfølges med det samme af den anden Kurve. Forklaringen herpaa er uden Tvivl den, at den Fragtnedgang, som snart begyndte at gøre sig gældende, opfordrede til at udsætte Færdigbygningen. Søsat Tonnage stiger derfor ikke i de to følgende Kvartaler, men Kurven gaar derefter svagt opad og ligger det meste af 1925 betydeligt højere end paabegyndt Tonnage, hvorefter der atter er bragt Ligevægt tilveje, indtil den af Kulstrejken forarsagede Tonnagemangel bringer en ny Skibsbygningshause i Slutningen af 1926. Herom meddeler Tegningen, at Kurven for paabegyndt Tonnage viser nogen Stigning allerede i 4. Kvartal af 1926 og derefter gaar voldsomt i Vejret i det følgende Kvartal, medens den anden Kurve først vendes i opadgaaende Retning i 2. Kvartal 1927, da den første allerede paany er synkende. Færdiggørelsen af den ved Aarets Begyndelse paabegyndte store Tonnagemængde bringer i Løbet af 1927 og 1928 den søsatte Tonnage til at overstige den paabegyndte. Derefter følger i sidste Kvartal af 1928 med Fragtmarkedets Bedring en ny temmelig pludselig og stærk Forøgelse af paabegyndt Tonnage, medens Søsætningerne samtidig først er naaet til en nedadgaaende Bevægelse som Følge af de foregaaende Kvartalers Afsvækning i Paabegyndelserne. 1929 kan ventes at ville bringe Kurven for søsat Tonnage til atter at stige. Det faktiske Forhold synes altsaa at være, at der forløber 1 à 2 Kvartaler førend en Vending i op- eller nedad-

gaaende Retning i Mængden af paabegyndt Tonnage giver sig tilkende i en tilsvarende Bevægelse i den søsatte Tonnage.

Dette er en Konstatering af Udviklingens faktiske Forløb, men det betyder ikke, at Tonnagens Byggetid altid er af denne Længde. Et større Skib er nemlig normalt meget længere under Bygning, men Ønsket om Udvidelse eller Indskrænkning af Tonnagen øver først sin Indflydelse paa den under Bygning værende Tonnage, og da denne er meget betydelig, normalt større end et helt Aars søsatte Tonnage, er der Mulighed for at forrykke Tidspunktet for Afleveringen af et stort Antal Skibe. Dette benyttes i stort Omfang under ekstraordinære Forhold, d. v. s. Fragtsvingningsperioder, altsaa de Tider,

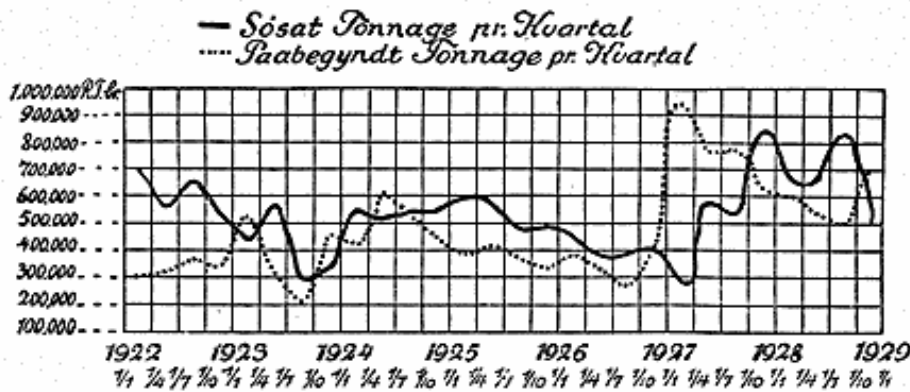


Fig. 4.

der er af Interesse i denne Sammenhæng. Som Eksempel skal nævnes Lloyds Statistik over Tonnage under Bygning i 2. Kvartal i 1921, hvori anføres, at paa 735 000 Reg. Tons, som skulde have været færdigbygget, var Arbejdet indstillet paa Grund af aftagende Efterspørgsel efter Tonnage, og paa 444 000 Reg. Tons var Arbejdet indstillet paa Grund af Strejke. Fig. 4 viser dog, at de Kræfter, der søger at udjævne Arbejdet paa Værfterne, er stærkere end dem, der søger at ophobe det, hvilket fremgaar af, at Kurven for søsat Tonnage overalt har et jævner Forløb end Kurven for paabegyndt Tonnage. Betydningen af Dispositionerne med Hensyn til Fremskyndelse eller Udsættelse af Færdigbygningen maa dog ikke overvurderes i det hele taget, da de i og for sig meget store Tonnagemængder under Bygning kun udgør en ringe Brøkdel af Verdensflaaden. Siden 1922 har den under Bygning værende Tonnage, i Reglen $2\frac{1}{2}$ à 3 Mill. Reg. Tons, saaledes ikke paa noget Tidspunkt udgjort mere end 5 pCt. af Verdenstonnagen.

Trods en vis Frihed i Reguleringen af Stabelafløbningernes Tempo maa Verdenstonnagen saaledes siges at være en meget uelastisk Størrelse. Paa den anden Side kan Tilgang og Afgang ikke altid foregaa i et ensartet Tempo, og det drejer sig da her om at undersøge, hvorvidt de derved foraarsagede Svingninger i Tonnagemængden influerer paa Fragtraterne. Det vil være praktisk at dele Fluktuationerne i to Grupper, de ved Kurvens Løb illustrerede op- og nedadgaaende Konjunkturbevægelser i Fragterne og de gennem en længere Periode opstaaende Forandringer i Fragtniveauet, og behandle hver Gruppe for sig. At det ikke har Sandsynligheden for sig, at Forandringerne i Tonnagemængden kan gøres ansvarlig for den førstnævnte Art af Fragtsvingninger fremgaaer af det paa de foregaaende Sider udviklede om Tonnagens Mangel paa Elasticitet, idet Udvidelse af og Indskrænkning i Flaaden ikke nogen sinde foregaaer i det Tempo, der er Tale om med Hensyn til Fragtbevægelserne. Teoretisk kan det dog godt tænkes, at en særlig stærk Forøgelse af Tonnagen paa et vist Tidspunkt kan trykke Fragterne pludseligt, og for at se, hvorledes Erfaringen besvarer dette Spørgsmaal, er i Fig. 5 fremstillet Tilvæksten i Verdenstonnagen hvert Aar fra 1898 til 1928 og Fragtrateindekset for de samme Aar. Foruden Tonnageforøgelsen, beregnet som Differencen mellem Verdensflaadens Størrelse pr. ultimo Juni de forskellige Aar efter Lloyds Tabeller, er tillige anført en Kurve, som angiver den aarligt søsatte Tonnage, men disse to Kurver har naturligvis væsentlig samme Form. Afvigelserne kommer vi senere tilbage til. Den anførte Kurve for Fragtindekset er udarbejdet efter Economists Indeks, idet dette er det eneste, der gaaer saa langt tilbage i Tiden. Endelig er anført en fjerde Kurve, der paa tilsvarende Maade som i Fig. 3 angiver Fragtindeksets Bevægelser med det engelske Engrosprisindeks som fast Udgangspunkt, d. v. s. viser Fragtniveauets Udsving udover det almindelige Prisniveau. Dette sidste er for hvert Aar sat = 100. Naar den saaledes omregnede Fragtkurve i store Træk viser lignende Bevægelser som den originale Fragtkurve, er dette Udtryk for, at Fragtniveauets Bevægelser uafbrudt har været en Forstærkelse af Prisniveauets, baade i opadgaaende og i nedadgaaende Perioder. Den originale Fragtkurve bevæger sig paa lignende Maade i Forhold til Basis (1913 = 100), som den omregnede Fragtkurve bevæger sig i Forhold til det almindelige Prisniveau (repræsenteret ved en ret Linie gennem 100). En saadan Illustration af Forholdet mellem Fragtniveauets og Prisniveauets

Bevægelser giver Bidrag til Konstateringen af Aarsagerne til Fragtsvingningerne.

Sammenholder man nu Tonnagetilvækstkurven og Fragtratekurven fremtræder der en saa tydelig Ensartethed i de to Kurvers Bevægelser, at der ikke lades nogen Tvivl tilbage om den indbyrdes Afhængighed. Ganske vist viser Fragterne langt stærkere Udsving end Tonnagetilvæksten, men med Tonnagens uelastiske Karakter in mente, er dette kun, hvad man kunde vente.

Med Hensyn til Aarsagsforholdet i denne indbyrdes Af-

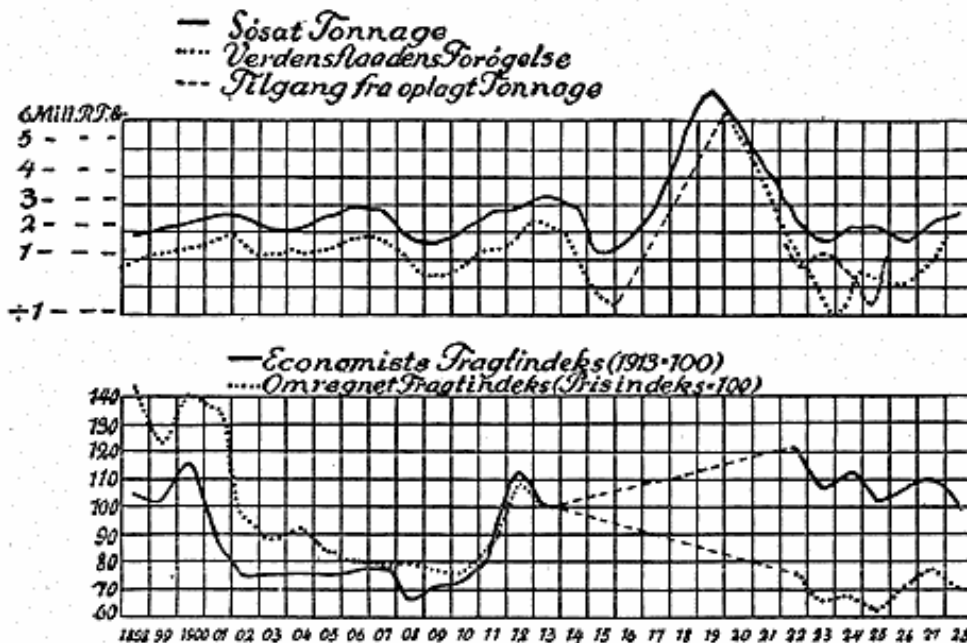


Fig. 5.

hængighed synes de to Kurver at give et tydeligt Billede deraf. Da det ses ganske tydeligt, at en Stigning eller et Fald i Tonnagetilvækst aldrig efterfølges af den modsatte Bevægelse i Fragtraterne, er det indlysende, at det ikke er Tonnagens Mængde, som regulerer Fragternes Højde. Derimod synes det ret aabenbart, at Fragtsatsernes Svingninger er den primære og Tonnagetilvæksten den sekundære Bevægelse, idet Fragternes Bevægelser gennem hele Perioden efterfølges af en tilsvarende Bevægelse i Tonnagetilvæksten; et Fald i Fragterne følges af en Indskrænkning i Tonnagetilgangen og en Stigning af en Forøgelse, saaledes som det maa være, hvis Fragthøjden regulerer Tonnagetilgangen; og hvad der har afgørende Vægt, Afstanden mellem Fragratesvingninger og Til-

vækstsvingninger er i saa god Overensstemmelse med Resultatet af de foregaaende Undersøgelser om Stabelafløbningernes Tempo og Aarsagerne dertil, at Antagelsen om den første Bevægelse som Aarsag til den sidste yderligere støttes.

Noget absolut Bevis kan Bevægelsernes Tidsfølge dog ikke blive. Naar man betragter Tilvækstkurven fra 1898 til Verdenskrigens Begyndelse, hvis Bølgebevægelser iøvrigt afspejler den almindelige økonomiske Verdenskonjunktur paa en særdeles anskuelig Maade, kan man ogsaa være fristet til at udlægge Kurvernes Overensstemmelse saaledes, at Tonnagetilvækstens Stigning som Følge af den almindelige Konjunkturfremgang i en længere Periode gaar jævnsides med opadgaaende Fragter, indtil Tonnagen er blevet saa rigelig, at den fremtvinger en Nedtrykning af Fragtniveauet, hvorefter Tonnagetilvæksten dog nødtvungent fortsætter endnu en Tid som Følge af de gjorte Bestillingers Aflevering for derefter at følge Fragterne nedefter. Imod en saadan Antagelse af Tonnagens Bevægelser som den vigtigste Aarsag til Fragtsvingningerne taler bl. a. disses voldsomme Karakter; det er usandsynligt, at saa bratte Svingninger kan være fremkaldt hovedsagelig af de svage Forandringer, som Tonnagetilvæksten i Virkeligheden er, idet den aarlige Tilvækst selv i de stærkeste Svingningsperioder med Undtagelse af Aarene efter Krigen ikke har repræsenteret mere end ca. 5 pCt. af Verdensflaaden. Derimod er Tonnagetilvæksten et Led i den almindelige Forøgelse af Produktionsmidlerne under Konjunkturstigning og som saadan medvirkende til den næste nedadgaaende Bevægelse, der ogsaa rammer Fragterne, og over altsaa derigennem nogen Indflydelse paa disse, uden at den direkte Forbindelse er iøjnefaldende. Den indbyrdes Sammenhæng mellem Bevægelserne i Tonnagetilvæksten og i Fragtraterne ytrer sig altsaa i nogen Grad som en gensidig Paavirkning, men dog saaledes, at Raternes Indflydelse paa Skibsbygningen er mere direkte og langt stærkere end omvendt. Det maa erindres, at her stadig kun er Tale om Svingninger i Fragtraterne, ikke om dyberegaaende Niveauforandringer.

Enkelthederne i Kurvernes Bevægelser er saaledes. I 1901 indleder Fragtraterne et brat Fald, som efterfølges af en Nedgang i Tonnagetilvæksten i 1902, og i 1904 begynder Raternes en svag Stigning, som efterfølges af Tonnagen i 1905. Næste Svingning passer ikke med Teorien om Fragterne som den primære Faktor, idet Fragtkurven først begynder at gaa nedad i 1908, medens Omslaget allerede er begyndt svagt i

1907 for Tonnagens Vedkommende. Ved de to næste Vendinger, den opadgaaende i 1909 og 10 og den nedadgaaende i 1913 og 14, indtræder atter den rigtige Rækkefølge. Tonnagetilvækstens Bevægelser følger i Virkeligheden noget hurtigere efter Fragtindeksets end angivet ved de nævnte Aarstal. De benyttede Tal angaar nemlig Kurven for søsat Tonnage, som følger Kalenderaaret, men ser man paa Kurven for Tonnagetilvæksten, jfr. Fig. 5, som regner med Aaret ult. Juni—ult. Juni, afspejler denne Kurve i Reglen Bevægelsen først. Bevægelsen i søsat Tonnage i 1914 svarer til Bevægelsen i Tonnagetilvækst i 1913—14 osv. Efter Verdenskrigen følger Fragt- og Tonnagekurverne hinanden i de første Aar i Tavlens Fremstilling. Naar man opløser Aarene i Kvartaler, faar man dog ogsaa i denne Periode den sædvanlige Rækkefølge frem. Men iøvrigt kan man efter Krigen ikke nøjes med at regne med Nybygning og Afgang, men maa tage Hensyn til en endnu vigtigere Aarsag til Svingninger i Tonnagemængden, nemlig Oplægningerne. Med disse Oplægninger, som til Tider har haft et kolossalt Omfang, er Verdenstonnagens Maksimumsgrænse ikke saa uelastisk som tidligere. Oplægningerne skal nærmere omtales nedenfor.

Hidtil er talt om Tonnagebevægelsernes Rolle som Aarsag til Fragtratens vekslende op- og nedadgaaende Bevægelse; det er godtgjort, at Tilvæksten synes at udøve en meget ringe øjeblikkelig Indflydelse paa Fragterne, men at en gennem længere Tid fortsat Stigning eller Nedgang i Tilvæksten efterhaanden bliver en Faktor af Betydning for Fragtratedannelsen. Verdenstonnagens Bevægelser spiller derfor en anden Rolle som Aarsag til Fragtratebevægelser, naar det drejer sig om afgørende Forskydninger i Fragtniveauet, end naar der er Tale om de med kortere eller længere Mellemlum vekslende Konjunktursvingninger. Saadanne Niveauændringer forekommer og udskiller sig ret tydeligt fra de almindelige Konjunktur-bølger. I Fig. 5 fremviser den omregnede Fragtkurve tre forskellige Niveauer, et, som forlades ved Aarhundredskiftet, hvor Fragterne ligger langt over Prisniveauet med Forholdet i 1913 som Udgangspunkt, et, som omfatter næsten en halv Snes Aar før Krigen og viser Overensstemmelse mellem Fragt- og Prisniveau og endelig Efterkrigstiden, hvor Fragterne ligger endnu længere under Priserne end de ved Aarhundredskiftet laa over. Maaske er disse tre Niveauer i Virkeligheden Udtryk for en kontinuerlig Bevægelse med en fælles dybereliggende Aarsag. Her skal foreløbig kun standses ved Forandringen fra Førkrigs-

til Efterkrigsperioden som Eksempel paa Tonnagens Indflydelse paa Fragtniveauet. Der kan nemlig ikke være nogen Tvivl om, at naar Forholdet mellem Engros Priserne og Fragtraterne er saaledes forrykket i Forhold til 1913, at Fragterne siden 1922 har ligget mere end en Tredjedel lavere end Priserne, er den væsentligste Aarsag dertil Tonnagens kolossale Vækst i Aarene lige efter Krigen. Verdensflaadens Tonnage er vokset med nøjagtig en Tredjedel fra medio 1914 til Stigningen op-hørte i 1923, og derved maa endda bemærkes, at 1914 be-tegnede Afslutningen af en Periode med Stigning i Tonnage-tilvæksten, hvorfor Tonnagen netop paa dette Tidspunkt var særlig rigelig i Forhold til Behovet. Som tidligere omtalt fore-ligger der ikke Materiale til at konstatere Op- eller Nedgangen i Tonnagebehovet, udtrykt ved Tonkilometer, i samme Tidsrum.

Angaaende Forandringerne i Godsmængden alene finder man i det af Folkeforbundet 1926 udsendte „Memorandum on production and trade“ en Beregning af Forholdet mellem Kvantiteten af samtlige Landes Import og Eksport af Raastoffer og Fødevarer i 1913 og i 1924 og 25. Sammenligningen viser, at Verdensomsætningen i 1924 udgjorde 97.9 pCt. og i 1925 104.5 pCt. af 1913. Som Maalestok for Forandringen i Tonnagebehovet er Beregningen behæftet med de Mangler, at den ikke medtager færdige Industriprodukter, at den ikke tager Hensyn til Varenes Tonnagebehov pr. Ton Gods og altsaa ikke giver Udtryk for eventuelle Forandringer i det samlede Varekvantums Sammensætning, som er af Betydning i denne Hen-seende, endvidere, at den medtager det landværts transporterede Gods, og endelig, at den ikke viser eventuelle Forandringer i Transporternes Længde. Der findes saaledes en Række Mulig-heder for Fejlslutning, naar man tager ovenstaaende Tal som Udtryk for Forandringen i Tonnagebehovet. En Bedømmelse af de ubekendte Faktoreres faktiske Indflydelse paa Tonnage-behovet i den paagældende Periode kan her kun grundes paa et Skøn. Et saadant Skøn taler til Fordel for den An-tagelse, at de ovenfor anførte procentvise Forandringer i sam-let ind- og udført Godsmængde i alt væsentligt kan overføres paa Tonnagebehovet. Selv om man for at være helt paa den sikre Side vil antage, at Tonnagebehovet er vokset 10 pCt. mere end Godsmængdens Forøgelse, kommer man til det Re-sultat, at der overfor en Forøgelse i Efterspørgslen efter Ton-nage paa allerhøjst 10 pCt. fra 1913 til 1924—25 staar en Stigning i Tilbuddet paa henimod 40 pCt. i samme Periode. Der synes ikke at kunne være nogen Tvivl om, at man i en

saa fundamental Omvæltning maa se Hovedaarsagen til den stedfundne Sænkning i Fragtniveaue¹⁾).

I samme Øjeblik denne Tonnageoverflod konstateres, melder det Spørgsmaal sig, hvorledes Administrationen af Verdensflaaden er tilpasset efter de ændrede Forhold. Dette Spørgsmaal er af største Interesse for nærværende Undersøgelse, fordi den rigtige Besvarelse med det samme bekræfter eller afkræfter Teorien om Tonnageforøgelsen som Aarsag til Fragtniveaues Sænkning.

I den livlige Diskussion, som Skibsfartskrisen har fremkaldt om Emnet overflødig Tonnage, har det været gjort gældende, at Overfloden i Virkeligheden slet ikke var saa stor, som Antallet af Reg. Tons angav, fordi en stor Del af den nybyggede Tonnage var af ringere Kvalitet end tidligere. I en Afhandling i *Weltwirtschaftliches Archiv* 24. Bind (1926 II) om Emnet „Der Tonnageüberfluss in der Weltwirtschaft“ gaar Dr. Sven Helander imod denne Anskuelse. Gennem en indgaaende statistisk Undersøgelse kommer Dr. Helander til det Resultat, at Tonnagens Effektivitet pr. Reg. Ton for nogle Aar siden virkelig var ringere end før Krigen, men at de senere Aars Fornyelser har hævet Gennemsnittet saa meget, at det nu ligger over Førkrigstidens Niveau. Krisen har saaledes forværret sig selv ved at tilskynde Rederne til en Forbedring af Tonnagen for at muliggøre Rentabiliteten. Som enkelte Momenter af Betydning ved Vurderingen af Tonnagens Effektivitet kan nævnes Overgangen fra Sejl til Damp og Motor, som har medført en Nedgang i Sejlskibstonnagen fra 3.7 Mill. Reg. Tons br. i 1914 til 2.1 Mill. i 1926, hvilken Overgang naturligvis forøger Effek-

¹⁾ Siden har Statistisches Reichsamt paa Grundlag af Vareomsætningen foretaget en Undersøgelse af Tonnagebehovet i 1913, 1924 og 1925, med Hensyntagen til de fleste af de i det foregaaende nævnte i denne Sammenhæng væsentlige Forhold, Mængden af søværts transporteret Gods, Godsets Art, Transportlængde m. m. med følgende Resultat. Med 1913 som Udgangspunkt er den søværts transporterede Godsmængde forøget med 4.9 pCt. i 1924 og 1.6 pCt. i 1925, gennemsnitlig Rejselængde er forøget med henholdsvis 7.9 og 9.9 pCt., og Tonkilometer-Behovet er herefter steget med henholdsvis 13.2 og 11.6 pCt. Da Forandringerne i det samlede Godskvantums Sættelse skønsmæssig antages ikke at have bevirket nogen Forandring i Forbruget af Skibsrums, menes det, at Stigningen i R. T. km-Behovet er af samme Størrelse som for Tonkilometer-Behovet anført. Efter denne Beregning har Stigningen siden 1913 i det til Godstransporterne i 1924 og 25 nødvendige Skibsrums altsaa været lidt større end det i Teksten ovenfor anslaaede Maksimum. I Betragtning af den store Difference, der foreligger mellem denne Stigning og Tonnagens Vækst, spiller Uoverensstemmelsen dog ingensomhelst Rolle.

tiviteten stærkt. I samme Retning virker den voldsomme Forøgelse af Tankskibsflaaden. Beviset for, at Tankskibsbygningen endnu ikke overstiger Behovet og altsaa betyder en Forbedring af Tonnagens Ydedygtighed, ligger i, at disse Fartøjer aldrig mangler Beskæftigelse til Trods for at deres Anvendelsesmulighed praktisk talt er begrænset til Mineralolien, ja for nogle Typers Vedkommende endogsaa til visse Arter af Mineralolie¹⁾. Foruden Tankfartøjer og Passagerskibe bygges i voksende Omfang Specialskibe paa forskellige Omraader, f. Eks. til Befordring af frosset Kød og Bananer. Denne tiltagende Udskillelse af visse Specialfragter fra det almindelige Marked betyder, saalænge Behovet ikke er overskredet, en Forøgelse af Flaadens Effektivitet. At der ogsaa ved Tonnagens yderliggaaende Tilpasning efter Varens Art kan fremkalde ny Efterspørgsel efter Tonnage er en Sag for sig.

Idet vi med temmelig stor Sikkerhed kan gaa ud fra, at Verdensflaadens Ydeevne er vokset mindst lige saa meget som Stigningen i Reg. Tonnagen angiver, kommer vi tilbage til Spørgsmaalet om den forøgede Tonnagemængdes Anvendelse. Der er først Oplægning af Tonnage. I nedenstaaende Oversigt er efter Dr. S. Helanders Afhandling anført nogle Tal fra Brasseys Naval and Shipping Annual, som angiver den oplagte Reg. Tonnage i Europa, U. S. A., Japan og Australien, altsaa i alle Verdens vigtigste Søfartslande. Til Sammenligning er anført Verdensflaadens Størrelse.

	Verdenstonnagens Størrelse	Oplagt Tonnage	Heraf U. S. A.
	Reg. Tons br.	Reg. Tons br.	
1. Juli 1914	49 090 000	—	—
— 1922	64 371 000	9 788 000	4 715
— 1923	65 166 000	8 045 000	4 575
— 1924	64 024 000	6 125 000	4 265
— 1925	64 641 000	6 753 000	4 253

Oplægning er altsaa anvendt i meget stort Omfang, i 1924—25 gnstl. var nøjagtig en Tiendedel af hele Tonnagen oplagt, hvoraf atter det amerikanske Shipping Boards Oplægninger, de under Krigen byggede, nu ikke konkurrencedygtige, Skibe, udgjorde de to Tredjedele. Angaaende Spørgsmaalet om Forbindelsen mellem Tonnagemængden og Fragterne skal bemærkes, at den oplagte Tonnage naturligvis ikke forhindrer Ver-

¹⁾ I den seneste Tid har der dog vist sig Tegn paa, at Behovet for Olietankskibe er blevet dækket.

denstonnagen i at virke paa Markedet med hele sin Vægt ubeskaaret, idet den allerede har bidraget til at trykke Fragten inden Oplægningen og iøvrigt, for en vis Dels Vedkommende, er parat til at sætte ind igen, saa snart Fragtniveauet kommer op over et vist Minimum. Tonnageforøgelsen, som Aarsag til det lave Fragtniveau, staar altsaa stadig fast. Angaaende den faktiske Anvendelse af den tilsyneladende overflødige Tonnage fremgaar det af Tallene, at Oplægningerne giver en ikke ubetydelig Del af Forklaringen men dog langt fra den hele.

Mindst lige saa meget af den sejlene Tonnage synes at at være beskæftiget paa en Maade, som betegner en Forøgelse i Forhold til Førkrigsforholdene. Til Forklaring af dette Forhold tænker Dr. Helander sig, at der har fundet en Forøgelse Sted af Ballastrejser og af Rejser med kun en Del af Lasten optaget.

Som paa de fleste andre Omraader af Fragtstatistikken kan der ikke forelægges noget udtømmende statistisk Bevismateriale, men Antagelsen kan kun sandsynliggøres ved Eksempler. I nærværende Sammenhæng drejer det sig imidlertid heller ikke saa meget om at paavise Omfanget af de nævnte Fænomeners Virkninger som at konstatere, hvorvidt de foretagne Ballastrejser og ufuldstændige Ladninger er nødvendige. For saa vidt saadanne Farter er nødvendige i større Omfang end før Krigen, er der her fremkommet en Forøgelse af Tonnagebehovet, men hvis de ikke er nødvendige, foreligger en ny Bekræftelse af, at den allerstørste Del af Tonnagetilvæksten er overflødig. Ved „nødvendig“ forstaas ikke, om Rejserne er nødvendige fra Rederens Synspunkt under de eksisterende Forhold indenfor Skibsfartserhvervet, hvilket de naturligvis er, siden de er foretaget, men om de vilde være foretaget, saafremt Tonnagen var af den mest økonomiske Størrelse i Forhold til Transportmængderne. Med Hensyn til Ballastgangen er det nødvendigt, at den Forskydning, der har fundet Sted i Verdenstransporterne, har medført Forandringer i Ballastrejsernes Omfang, nemlig Formindskelse, saafremt der er opstaaet bedre Betingelser for Returladninger, og Forøgelse, hvis det modsatte er Tilfældet. Af Folkeforbundets Side 239 omtalte Beregning angaaende Verdensomsætningens Kvantum fremgaar, at Europas Eksport er formindsket mere end Importen. Da man maa antage, at Importkvantumet før Krigen var mindre end Eksportkvantumet, særlig paa Grund af den engelske Kulekports Betydning, skulde Udviklingen paa dette Punkt have medført et ligeligere Forhold mellem Ind- og Udførsel og der-

med Mulighed for Formindskelse af Ballastrejserne. Men naar Nordamerikas Eksport er forøget stærkere end Importen (1925 dog ikke), har dette udkrævet en Stigning i Ballastfarterne, idet Nordamerikas Eksport allerede tidligere nødvendiggjorde Tilførsel af Ballasttonnage. I Farten mellem Nordamerika og Europa er Kvantiteten af de vestgaaende Ladninger minimale i Forhold til de østgaaende, og Forholdet er endnu mere udpræget efter Krigen end før. Den stærke Forøgelse af Eksporten fra Asien vil ogsaa have fordret større Tilførsel til denne Verdensdel af ballastet Tonnage, da denne Eksport er og allerede tidligere var præget af den stærkt tonnageforbrugende Raastofeksport. Paa de tre nævnte Verdensdele, Europa, Nordamerika og Asien, falder ca. 85 pCt. af Verdenstransporterne i Folkeforbundets Opgørelse, hvoraf Europa trods Tilbagegangen stadig har de 50 pCt. Der maa derfor tillægges den i Omsætningen paa sidstnævnte Verdensdel herskende Tendens særlig stor Indflydelse paa Gennemsnittet for hele Verden. Som Følge deraf modvirkes Tendensen mod større Behov for Ballasttonnage i Nordamerikas og Asiens Omsætning stærkt af Udviklingen i Europa, saaledes at det er uvist, i hvilken Retning det endelige Resultat gaar. Nu maa hertil bemærkes, at vi hele Tiden har forudsat en absolut Tilpasningsevne efter de ændrede Forhold, idet vi er gaaet ud fra, at en nyopdukkende Situation paa Transportmarkedet straks udnyttes paa den mest arbejdsbesparende Maade. En saa fuldkommen Bevægelighed er naturligvis ikke tilstede, men det maa hævdes, at Skibsfartens Tilpasningsevne er forbavsende stor, skærpet som den for Tiden er af den herskende Krise; de senere Aars omfattende Bygning af Specialskibe er et Bevis derpaa.

Selv om man vilde antage, at Dispositionerne efterhaanden havde kunnet afpasses saaledes efter de ændrede Forhold, at der foretoges det mindst mulige Antal Ballastrejser, vilde der dog, alt taget i Betragtning, i Aarene efter Krigen uden Tvivl foreligge, et — ganske vist med Aarenes aftagende — uomgængeligt Behov for mere Ballastfart end før Krigen.

Den faktiske Forøgelse af Ballastfarten skyldes dog sikkert ikke saa meget disse „nødvendige“ som de nødtvungne Rejser, Rederne har maattet lade deres Fartøjer foretage for at fat i de sparsomme Laster.

I Fragtoversigterne er det en stadig tilbagevendende Bemærkning, at de daarlige Beskæftigelsesforhold har tvunget Rederen til at slutte den og den Fragt, skønt det paagældende Skibs Position var meget ufordelagtig. Der anføres jævnlig

Eksempler paa, at der er foretaget Ballastrejser, som ikke var tænkelige under bedre Forhold. Denne Forøgelse af Ballastfarterne er altsaa en Følge af Tonnagerigheden og ikke, som den „nødvendige“, Aarsag dertil.

Ved Bemærkningerne i det foregaaende er kun tænkt paa den egentlige Ballastfart; de fleste af dem kan imidlertid overføres paa den delvise Tomfart, den ukomplette Ladning. Denne har efter Krigen faaet en overordentlig stærkt forøget Betydning ved Udvidelsen af Liniefarten. Spørgsmaalet om Forholdet mellem Linie- og Trampfart skal iøvrigt ikke behandles nærmere her, hvor Taleren er om Trampfragter, men det er nødvendigt at nævne, at en meget stor Del af Nybygningerne er Fartøjer, der er bestemt til Fart i mere eller mindre faste Ruter. Det er indlysende, at Tonnagen i den faste Fart med mangfoldige Stykgodsforsendelser ikke altid kan være fuldt udnyttet, saaledes som den i Fart værende Trampbaad normalt regner med. Den Ratepolitik, som alligevel muliggør en rentabel Fart og paafører Trampfarten en meget stærk Konkurrence, skal nærmere omtales senere. Her kan konstateres, at en Del af Tonnageforøgelsen er tilgaaet Rutearten, som ofte ikke er fuldt udnyttet; man kan endogsaa gaa saa vidt at sige, at den er indstillet paa normalt ikke at være saa fuldt lastet som Tramptonnagen og forsaavidt virkelig repræsenterer en Forøgelse af Tonnagebehovet uden at en tilsvarende Godsförøgelse er forhaanden, men til Gengæld udfolder den en Konkurrence overfor Tramptonnagen af særlig effektiv Art, nemlig ved i givne Tilfælde at sikre sig de sædvanlige Tramp-ladninger, f. Eks. Korn, til en ekstraordinær lav Rate for at komplettere ufuldstændige Stykgodslaster. Og naar man endelig tager i Betragtning, at Rutebaadene mindre Belastning i Forhold til Trampbaadene i Virkeligheden i nogen Grad opvejes af deres mere regelmæssige Ekspedition, medens Trampbaadene ofte er udsat for Forsinkelse paa Grund af Overfyldning i Havnene, daarligt Havnemateriel o. s. v., har det Sandsynligheden for sig, at den Del af Tonnageforøgelsen, der falder paa Ruteartøjer, har paaført Trampfarten en forholdsvis lige saa stærk Konkurrence som Forøgelsen af selve Trampflaaden.

Foranstaaende Bemærkninger angaaende Tonnage-tilvækstens Anvendelse, som er anført for at belyse Teorien om Tilvæksten som væsentligste Aarsag til det lave Fragtniveau efter Krigen, kan resumeres derhen, at en Del af Forøgelsen i Ballastrejserne maa ses som Aarsag til Tonnageforøgelsen og ikke som Virk-

ning deraf og altsaa neutraliserer en Del af Tonnagetilvæksten, men at Teorien iøvrigt med denne mindre betydende Undtagelse maa opretholdes ubeskaaret.

Forinden vi forlader Emnet Variation i Verdenstonnagens Omfang som Aarsag til Fragtratebevægelserne skal indskydes en nærmere Forklaring af den foran berørte Afvigelse mellem Kurverne for henholdsvis søsat Tonnage, Bruttotilvæksten, og Verdensflaadens Forøgelse, Nettotilvæksten, i Fig. 5. Mellemrummet mellem Kurverne betegner Differencen mellem den ny Tonnage, som hvert Aar løber af Stabelen. d. v. s. Handelsflaadens Bruttotilvækst, og den hvert Aar udgaaede Tonnage. Den udgaaede Tonnage kan deles i to Dele, den forliste og den ophuggede. Forlisene, som væsentlig er afhængige af Vejret, er omtrent konstante Aar for Aar og udgør med Flaadens nuværende Størrelse 400 à 450 000 Reg. Tons br. om Aaret, medens Ophugningen er stærkt konjunkturpræget. Dette fremgaar tydeligt af Tallene for den aarligt ophuggede Tonnage, som er anført i Tabellen Side 229 for hvert Aar siden 1902. Den Fragtnedgang, som fulgte efter Stigningen i 1907, fører til omtrent Fordobling af Ophugningerne i 1909, hvorefter den paafølgende Opgang medfører en Indskrænkning allerede fra 1911 fortsættende sig i de følgende Aar med forøget Styrke, indtil Krigsaarenes glimrende Fragtfortjeneste næsten standser al Ophugning. Normalt udgaar langt mindre Tonnage ved Ophugning end ved Forlis, hvorfor den regelmæssige Forlisafgang behersker Differencen mellem Kurverne, og disse følgelig vedligeholder nogenlunde samme Afstand fra hinanden fra Periodens Begyndelse og indtil Krigen. Under Krigen kommer saa Sænkningerne til som en ny Afgangsaarsag. Tabellen viser, at Tilgangskurven trods den stærke Stigning i søsat Tonnage, allerede i 1916 falder under Nulpunktet. For de følgende tre Aar kendes den aarlige Tilvækst ikke, da der ikke foreligger nogen fuldstændig Opgørelse af Verdenstonnagen i 1917 og 1918, men det kan antages, at Tilvækstkurven i den første Del af denne Periode er sunket yderligere og derefter ret brat er gaaet i Vejret, indtil den ved Krigens Slutning omtrent falder sammen med Kurven for søsat Tonnage. Dette er ikke helt korrekt, da der altid maa være en vis Forskel mellem Brutto- og Nettotilvæksten paa Grund af Afgang ved Forlis, Fejlvisningen er af formel statistisk Art, idet den fremkommer ved, at de hele Aar, man maa regne med, er for store Tidsenheder. Af samme Natur er den Vanskelighed, som fremkommer ved, at Statistikken over Tilvæksten maa regne mod

Aaret ult. Juni—ult. Juni, medens søsat Tonnage ligesom de øvrige Tal er angivet pr. Kalenderaar; dette Forhold kan ogsaa have været medvirkende til at fremkalde Uoverensstemmelse, idet en Udjævning ikke kan foretages, og den ene Kurve derfor forandrer Retning ved Aarsskiftet, den anden ved Aarets Midte. Med Nedgangen i Fragterne forøges Ophugningerne nu i de følgende Aar i saa stærkt stigende Tempo, at Tilgangskurven for anden Gang kommer under 0, idet Verdensflaaden pr. ult. Juni 1925 var 1 142 000 Reg. Tons br. mindre end et Aar før. Afgangen blev ogsaa i 1925 og 1926 ekstraordinær stor, men Tilgangen af ny Tonnage var dog i begge Aarene lidt større, saaledes at Tilvækstkurven, som Tavlen viser, er positiv.

Godsmængde i Forbindelse med Transportens Længde, nærmere bestemt som den udkrævede Reg. Tonnage \times Rejselængden (R.T. km), er den anden Hovedfaktor i Fragtratedannelsen. Godsmængdens afgørende Betydning for Svingningerne i Fragtraterne er paavist i Afsnittet om Sæsonbevægelserne, og da Virkningen er den samme, enten den kommer fra Sæsonvarer eller Ikke-Sæsonvarer, er det forsaavidt overflødigt at anføre yderligere Eksempler paa disse Fænomener. Den bedste Dokumentering af Transportkvantumets Betydning er en Gennemgang og Analyse af de i Aarenes Løb faktisk forekommende Fragtbevægelser, hvilket vi dog her maa give Afkald paa af Pladshensyn. Men da det ved Konjunktursvingninger i Modsætning til Sæsonsvingningerne ofte er Tilfældet, at den transporterede Godsmængdes Betydning for Fragtbevægelserne træder i Baggrunden for Virkningerne af Forandringer i Rejsernes Længde, skal her anføres et Par Eksempler, hvorved ogsaa lægges Vægt paa at vise den sidstnævnte Aarsags Indflydelse. Betegnelsen Konjunkturbevægelser, der her, som i den sædvanlige Terminologi, omfatter alle Ikke-Sæsonsvingninger, virker i denne Sammenhæng særlig uheldigt. Naar det nemlig blev nævnt, at Forandringer i Rejselængderne var af større Betydning ved Konjunktursvingningerne end ved Sæsonsvingningerne, gælder dette netop ikke om Bevægelser som Følge af Konjunkturer i egentlig Forstand, gode og daarlige Tider, men der tænkes paa de Bevægelser, som foraarsages af voldsomme, økonomisk set vilkaarlige Forstyrrelser i Erhvervslivet som Krig, Strejke m. m. I saadanne Tilfælde er det ofte ikke selve den transportbegærende Varemængde, der ændres, men dens Veje. Forholdene under Verdenskrigen viser stærke Ud-

slag af denne Tendens, men bl. a. Krigsføremomentet spiller saa stærkt ind, at en Analyse er umulig. Derimod frembyder den engelske Kulstrejke i 1926 sig som et fortræffeligt Eksempel paa Betydningen af Forandringer i Transportvejens Længde.

Strejken i de engelske Kulminer begyndte i April, og da den engelske Kuleksport trods den allerede i 1925 paabegyndte Nedgang stadig indtog en dominerende Stilling, medførte den svigtende engelske Leveringsdygtighed snart en stærk Forøgelse af Efterspørgselen i de konkurrerende Lande. Disse ekstraordinære Forhold prægede over Halvdelen af Aaret og medførte en gennemgribende Omlægning af Verdensproduktionen og en deraf følgende Omvæltning i Kultransporternes Veje og Mængder. Følgende Tal viser Eksporten fra de vigtigste Lande i 1925 og 1926.

Eksport af Kul.		
fra	1925 Mill. Tons	1926 Mill. Tons
England	51.6	20.9
Holland	2.2	3.4
Belgien	2.6	3.7
Tyskland	13.6	29.2
Polen	8.0	14.3
Czekoslovakiet	1.4	2.8
Frankrig	4.5	4.2
U. S. A.	18.4	35.6

Tilsammen repræsenterer disse Lande en Eksport paa 102.3 Mill. Tons i 1925 og 114.1 Mill. Tons i 1926, hvilket er langt den væsentligste Del af Verdenseksporten. Tallene viser, at samtlige de anførte Landes Eksport, undtagen Frankrigs, er steget meget stærkt i 1926, gennemgaaende indtil det dobbelte, som Modvægt mod Tilbagegangen for England. Naar alle de andre Landes Eksport tilsammen er vokset med 42.5 Mill. Tons, medens Englands kun er sunket med 30.7 Mill. Tons, skyldes dette ikke nogen Forbrugsforøgelse, thi Verdensproduktionen blev mindre i 1926 end det foregaaende Aar, men Aarsagen er den af Strejken fremkaldte Omfordeling af af Kulproduktionen, som havde til Følge, at større Kvanta end tidligere maatte omsættes mellem Landene. De af Kulstrejken fremkaldte Forandringer i Kuleksporten, som er af Betydning for den søværts Transport, fremgaar af Eksportstatistikken for England, Tyskland, Polen og U. S. A. Disse Lande havde efter foranstaaende Oversigt i 1925 og 1926 henimod

⁹/₁₀ af den samlede Eksport af Kul. Nedenstaaende Tal viser Sammen drag af Eksporten fra hver af disse Lande.

til	Eksport af Kul					
	fra					
	England		Tyskland		Polen	
	1925	1926	1925	1926	1925	1926
	Mill. t	Mill. t	Mill. t	Mill. t	Mill. t	Mill. t
Skandinavien	7.4	2.5	0.7	1.6	0.5	3.9
Tyskland	4.3	1.5	—	—	2.8	0.1
Øvrige Øst- og Central- europa	—	—	1.5	2.4	4.3	3.8
Holland, Belgien, Frankrig	14.4	5.3	9.4	17.8	— ¹⁾	— ¹⁾
England	—	—	—	1.8	—	3.0
Sydeuropa og Middelhavet	14.6	6.7	0.5	1.8	— ¹⁾	— ¹⁾
Nordamerika	0.9	0.6	0.1	1.8		
Sydamerika	4.3	1.9	0.6	0.7		
Indien	0.3	0.1	0.1	0.1		
Andre Lande	5.4 ²⁾	2.3 ³⁾	0.7	1.2	0.4	3.5
Ialt...	51.6	20.9	13.6	29.2	8.0	14.3

til	Eksport af Kul	
	fra U. S. A.	
	1925	1926
	Mill. t	Mill. t
Kanada	14.7	16.0
Mellemamerika	1.7	1.8
Sydamerika	0.8	2.4
Europa	1.0	14.4
Afrika	0.2	1.0
Ialt...	18.4	35.6

Oversigten er altsaa et slaende Udtryk for den uhyre Bevægelighed, de moderne Produktions- og Transportmidler er i Stand til at udfolde. Det kunde gennemføres at omlægge Produktionen og Transporten saaledes, at ca. Halvdelen af den samlede søværts Befordring af Kul i 1926 fulgte andre Ruter end det foregaaende Aar, og da Forandringerne først tog deres Begyndelse et Stykke ind i Aaret, har Omlægningen, da den var paa Højdepunktet, haft et langt større Omfang. Forandringerne har ramt næsten alle kulimporterende Lande, men Indvirkningen paa de søværts Transporter er meget forskellig for de forskellige Lande. I Tabellen er de Lande, der i denne

¹⁾ Uspecificeret.

²⁾ Irland 2.2.

³⁾ — 1.0.

Henseende har forholdt sig ens, samlede i Grupper, og mellem disse træder Forskellighederne da frem. Grupperne omtales i Rækkefølgen: de, hvis Kulimport har krævet mindre Tonnage, de, der i alt væsentligt har brugt samme Tonnage og endelig de, der har fordret Forøgelse.

Til den første Gruppe hører Tyskland og det kontinentale Vesteuropa. Nedgangen i Tysklands Import fra England fra 4.3 til 1.5 Mill. Tons har sparet en tilsvarende Mængde Tonnage, da Kvantumet i Stedet for leveredes fra tyske Gruber. Den forøgede Produktion i Tyskland har ogsaa givet sig Udtryk i Importen fra Polen, som næsten faldt bort, men denne Transport var foregaaet landværts, og paa dette Punkt er der derfor ikke sparet Tonnage.

Endvidere har Holland, Belgien og Frankrig i 1926 importeret 9 Mill. Tons Kul mindre fra England og i Stedet faaet et lignende Kvantum mere fra Tyskland. Det forøgede tyske Eksportkvantum er for Størstedelen bragt til Bestemmelsesstederne ad Jærnbane- eller Flodvejen, dog har Kullene til de fjernere franske Havne antagelig lagt Beslag paa nogen søgaaende Tonnage, saaledes at Tysklands Overtagelse af Leveringen af de 9 Mill. Tons ikke har gjort hele den dertil svarende Tonnage overflødig. At denne Produktionsflytning har frigjort en stor Mængde Tonnage og derved øvet et nedadgaaende Tryk paa Fragterne, kan man slutte fra Erfaringerne ved Ruhrbesættelsen tre Aar før og den dermed følgende Standsning af Kuleksporten. Dengang fremkaldte den svigtende Kuleksport fra Ruhrdistriktet en Forøgelse af Kuleksporten fra England til Kontinentet, som i Omfang kan sammenlignes med den lige omtalte Bevægelse i modsat Retning i 1926, og dette forøgede Behov for søgaaende Kul-tonage medførte en betydelig Stigning i de nordeuropæiske Kulfragter. Det er da sandsynligt, at Begivenhederne i 1926 tilvejebragte en Tendens af af lignende Styrke i modsat Retning. Tendensen kunde imidlertid ikke slaa igennem paa Grund af langt stærkere modgaaende Kræfter.

De skandinaviske Landes Overføring af Kulkøbene fra England til Tyskland og Polen, som tydeligt fremgaar af Tabellen, kan ikke have bevirket afgørende Forandringer i Tonnageforbruget, og det samme gælder den Del af Englands Eksport til Sydeuropa og Middelhavet, som de nævnte Eksportører ligeledes har overtaget. Endelig kan nævnes, at Øst- og Centraleuropas Kultilførsler er Søfarten uvedkommende; det kan konstateres, at Tysklands Eksport mod Sydøst er vokset

stærkt, medens Polens er formindsket noget til Trods for dette Lands stærke Udvidelse af Kuleksporten i andre Retninger i 1926.

Den tredje Gruppe bestaar af de Lande, som ekstraordinært maatte have deres Kulbehov dækket i U. S. A. Dette gælder først og fremmest Middelhavshavnene og England. Vi er nu naaet til det Moment, som er Forklaringen paa Fragternes kæmpemæssige Spring i Vejret under Strejken, nemlig Nødvendigheden af at søge til Amerika for at tilfredsstille Europas Kulbehov. U. S. A. forsyner normalt Kanada og Mellemamerika m. m. med Kul, og til Europa gaar kun forholdsvis smaa Kvanta, i 1925 saaledes 1.0 Mill. Tons. Men i 1926 forøgedes Kuleksporten til Europa til ikke mindre end 14.4 Mill. Tons, hvoraf 10.8 Mill. Tons gik til England. Forøgelsen, som altsaa andrager 13.4 Mill. Tons, har bevirket, af over 5 Mill. Netto Reg. Tons Skibsrum har maattet krydse Atlanterhavet for at bringe disse Kulladninger til Europa Hvor stor en Procentdel denne Fart har udgjort af Verdensflaadens i hele Aaret 1926 gennemsejlede R. T. km, er det som tidligere udviklet ikke muligt at beregne ved Hjælp af de foreliggende Hjælpemidler. Nogen Orientering kan man opnaa ved Hjælp af en af „Chamber of Shipping“ foretage Beregning af det Antal „loaded net ton miles“ som Farten fra og til engelske Havne repræsenterer. I omstaaende Oversigt er anført Resultaterne af Beregningen i detailleret Form til Belysning af Fremgangsmaaden.

Beregningen er foretaget ved at multiplicere de indholdsvis udgaaende ikke-ledige Skibes Netto-Reg. Tonnage med den anslaaede gennemsnitlige Afstand mellem England og det paagældende Afgangs- eller Bestemmelsesland. De benyttede Distancer er anført i Tabellens første Spalte. Skibe, som kun er delvis lastede, medregnes med deres fulde Reg.-Tonnage. Det ses, at den væsentligste Aarsag til den indgaaende Farts Stigning fra 185 500 Millioner l. t. m i 1925 til 205 000 Mill. l. t. m i 1926 skyldes en Stigning i Farten fra Nordamerikas Atlanterhavskyst paa 14 900 Mill. l. t. m. Her genfinder vi U. S. A.'s forøgede Kuleksport til Eugland. Den ovenfor anførte Eksportstigning paa omtrent 11 Mill. Tons Kul lægger Beslag paa ca. $4\frac{1}{2}$ Mill. Reg. Tons netto. Afstanden fra Virginias Kulhavne til England er 3 000 à 3 300 miles, og Antallet af loaded net ton miles i denne Fart bliver altsaa ca. 14 000 Millioner, ret godt svarende til Stigningen i Farten fra U. S. A.'s Atlanterhavskyst i Chamber of Shippings Opgørelse. U. S. A.'s Kulkeksportforøgelse til hele Europa har lagt

Farten paa engelske Havne

fra eller til	Anslaaet Rejse- længde	Indgaaet med Ladning		Udgaaet med Ladning	
		1 000 Mill. loaded ton miles		1 000 Mill. loaded ton miles	
		1926	1925	1926	1925
Irske Fristat	500	1.5	1.7	1.7	2.2
Nordeuropa	600	11.9	8.7	7.1	10.4
Vesteuropa og vest- lige Middelhav..	1 300	8.7	9.9	8.3	13.6
Central- og østlige Middelhav	2 800	4.1	4.4	8.0	15.6
Vest- og Sydafrika .	5 000	7.0	7.5	7.5	8.7
Østafrika, Persien, Indien	7 000	22.5	23.1	17.7	19.8
Østasien og Stille- havsøerne	8 400	15.0	16.2	14.2	14.8
Australien	11 000	27.2	26.8	21.7	21.0
Nordamerika (At- lantterhavskyst) ..	3 300	57.9	43.0	35.4	36.3
Vest-Indien og Cen- tralamerika (do.) .	4 200	8.4	8.7	2.8	3.2
Sydamerika (do) ..	6 300	18.0	16.4	16.7	24.5
Syd- og Centralame- rika (Pacifikkyst .	9 000	4.2	4.3	3.3	4.0
Nordamerika (do.) .	14 500	17.4	13.9	4.8	5.3
Andre Omraader ..	5 000	1.2	0.9	—	—
Ialt	—	205.0	185.5	149.2	179.4

Beslag paa omtrent 20 000 Mill. l. t. m. Denne Forøgelse i Efterspørgslen, som dog modvirkes noget ved de omtalte Tonnagebesparelser i Europa, svarer altsaa til godt $\frac{1}{10}$ af den Tonnage, Englands samlede aarlige Import normalt lægger Beslag paa. Herved maa dog erindres, at denne Efterspørgsel kun strakte sig over en Del af Aaret og altsaa i den kortere Periode gjorde sig i samme Grad stærkere gældende. Hvor meget Farten paa England atter udgør af Verdenstransporten kan som nævnt ikke angives, og følgelig kan der ikke angives noget talmæssigt Forhold mellem den af Kulstrejken forarsagede Forøgelse af R. T. km-Behovet og Fragtraternes Stigning. Selv om Analysen af Kultransportens Udvikling i 1926 saaledes ikke kan slutte med et paa sikre talmæssige Beviser støttet Resultat, har den dog vist Elementerne i de Produktions- og Transportomlægninger, som tvang Fragterne i Vejret.

Det er givet, at Forøgelsen i Kultransporternes R. T. km-Behov er den egentlige Fragtstigningsaarsag, og endvidere at

denne Forøgelse er fremkaldt saavel ved Forlængelse af Transportvejene som ved Stigning i de transportede Kulkvanta, men vi har i det foregaaende ladet det Spørgsmaal ligge, hvilken Styrke hver af de to Faktorer har virket med. Som anført i Forbindelse med Oversigten Side 247 voksede den samlede Eksport fra 1925 til 1926 med 11.8 Mill. Tons. Aarsagen til denne Stigning var jo, at England i den sidste Del af Aaret maatte optræde som Importør, men Importen i 1926 udgjorde 20 Mill. Tons, altsaa 8 Mill. Tons mere end Stigningen i samtlige eksporterende Kvanta. Denne tilsyneladende Uoverensstemmelse fremkommer ved, at Omraader, som tidligere var Importører, under Strejken blev selvforsynende, f. Eks. Tyskland, og saaledes foraarsagede en Formindskelse af den samlede Eksport. Transporten af Tysklands Forbrug flyttedes med andre Ord fra Skib til Skinne og Englands omvendt. En nøjagtig Sondring mellem de to Arter af Transportforskydninger, nemlig fra Jærnbane til Søtransport (og omvendt) og fra Søtransport til længere Søtransport, som er nødvendigt for at man med Nøjagtighed kan udmaale Virkningen af den forlængede Sørejse, kan ikke foretages, fordi alle de forskellige Produktions- og Transportforskydninger griber ind i hinanden. Som Eksempler paa de to Arter af Transportforskydninger kan nævnes, at Stigningen i U. S. A.'s Eksport til Middelhavet udelukkende er fremkaldt ved Nødvendigheden af en Omlægning (Forlængelse) af Transportvejen, medens Stigningen i Eksporten til England hovedsagelig maa tilskrives Nødvendigheden af Overgangen fra Jærnbanetransport (indenfor Englands Grænser) til søværts Transport (fra U. S. A.). I første Tilfælde er der Tale om Forlængelse af Rejselængden og i det andet om Stigning i Godsmængden, set fra et Søfartsstandpunkt. Alt i alt har Stigningen i den søværts transporterede Kulmængde sikkert haft den største Andel i Fragthaussen under den engelske Kulstrejke i 1926, men det turde dog være godtgjort ved den foretagne Undersøgelse, at de skete Forlængelser af Rejselængden alene vilde have haft en betydelig Fragtstigning til Følge.

Som et sidste Eksempel paa Godsmængdens Indflydelse paa Fragts Højde skal anføres den grafiske Fremstilling i Fig. 6 af de aarlige Gennemsnit for Perioden 1923, 24, 25, 27 og 28 dels af Fragtindekset og dels af Korntransporterne paa Grundlag af den tidligere omtalte Tonmile-Beregning. Som Udgangspunkt er benyttet Gennemsnittet for alle de nævnte Aar, og Kurverne viser da de enkelte Aars Afvigelser fra dette Gennemsnit.

Det vil ses, at der er en tydelig Ensartethed i de to Kurvers Bevægelser. I Afsnittet om Sæsonbevægelserne blev det paavist, at Korntransporterne har en afgørende Indflydelse paa de aarlig genkommende Svingninger i Fragtraterne; Tegningen tyder paa, at denne Indflydelse ogsaa gør sig meget stærkt gældende i hele Aarets Gennemsnit, saaledes at Korntransporterne i den heromhandlede Aarrække har haft en væsentlig Andel i Fragtraternes Svingninger fra Aar til Aar. Forskellen mellem de to Kurvers Form er Udtryk for de øvrige fragtratedannende Faktors Indflydelse. I 1926 var en saadan

— *Fraglindex. Gnsnt. 1923-24-25-27-28=100*
 *Korn: Tonmile do do do*

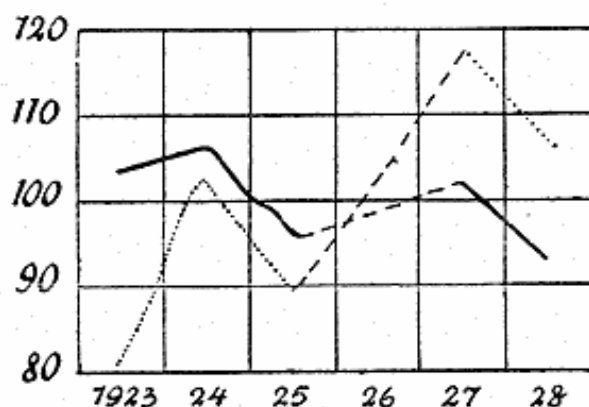


Fig. 6.

Faktor, nemlig den engelske Kulstrejke, saa dominerende, at Tallene har maattet udelades helt af Gennemsnitsberegningerne.

Af andre Aarsager til Fragtratebevægelserne end Svingningerne i Tonnagemængde og R. T. km blev ovenfor nævnt Svingninger i de enkelte Landes Valutakurser og Prisniveauer, Svingninger i Verdenspriserne paa Varer, herunder Driftsomkostninger, og tekniske Fremskridt. Hvad først Kurserne angaar, kan Forandringerne i disse og de deraf følgende Ændringer af et Lands Prisniveau paavirke Fragtraterne derved, at vedkommende Nations Skibe bliver mere konkurrencedygtige eller mindre konkurrencedygtige, eftersom de i Sterling eller Dollars sluttede Fragter faar en større eller mindre indenlandsk Værdi ved at omsættes i Landets Mønt. Hele dette Forhold er naturligvis et Efterkrigsfænomen, idet Kursforandringerne før Krigen ingen Rolle spillede, og dets Betydning maa bedømmes ud fra det faktiske Forhold, at den

dominerende Skibsfartsnation og den næstvigtigste, U. S. A., først gjorde Begyndelsen med Kursstabiliseringen, hvorfor eventuelle Kurssvingningsfænomener kun kunde udgaa fra relativt ubetydelige Flaader. Tænker man sig, at England havde haft svingende Valutakurser, og at Fragtraterne noteredes i Dollars, vilde Valutakurserne have paavirket Fragtindekset stærkere. Som Situationen faktisk har udviklet sig, har Kursændringernes direkte Virkning, den større eller mindre Værdi af den hjembragte Fragt, kun været af underordnet Betydning i Forhold til Hovedkræfterne ved Fragtdannelsen. Under den danske Kronestigning i 1925 kunde man saaledes vel spore Fartens formindskede Rentabilitet, og det er givet, at den danske Flaade paa dette Tidspunkt maatte vise stærkere Tilbøjelighed til at hæve Fragtraterne, om muligt, end til at deltage i en effektiv Konkurrence, men det er ogsaa givet, at vore Skibes Dispositioner kun har haft ringe Betydning for Verdensfragternes Bevægelser. Kurssvingningernes øjeblikkelige Indflydelse har altsaa ikke været særlig betydelig paa Grund af den forholdsvis ringe Tonnage, de har haft Indflydelse paa. Det er den uensartede Fordeling mellem Nationerne af henholdsvis Tonnage og industrielle Produktionsmidler, der er Grundaarsagen til, at „Valutadumping“ nævnes som et af de vigtigste internationale Konkurrencemidler indenfor Industrien, medens det kun momentvis anføres mellem Aarsagerne til Skibsfartskrisen, idet England og U. S. A. er Indehavere af langt den største Del af Verdenstonnagen, medens — tidligere — valutasvage Stater som Tyskland, det øvrige Mellemeuropa og Frankrig er vigtige Eksportører af Industriprodukter.

Gennem Undersøgelsen af Valutakurssvingningernes Indflydelse paa Fragtbeløbets, Bruttoindtægtens, Værdi i Hjemlandets Mønt føres man over paa Skibsfartsdriftsregnskabets Udgiftsside. En Del af Valutagevinsten eller -tabet ytrer sig nemlig som en Forandring i Driftsudgifterne, dog ikke i dem alle, som vi nu skal se.

Da Tonnagens Driftsomkostninger er bestemmende for, til hvilken Pris den eksisterende Tonnage tilbyder sig, er det af Værdi at vide, hvilke Muligheder for Bevægelse, der findes paa dette Felt. Som Udgangspunkt benyttes nedenstaaende Oversigt, som er udarbejdet paa Grundlag af Det Forenede Dampskibs Selskabs Driftsregnskab for 1925 og viser de forskellige Driftsudgifters Andel af Skibenes Bruttoindtægt (Bruttofragten).

	pCt. af Bruttoindtægten af egne Skibe ¹⁾
Kul, Olie m. m.	19
Hyre, Kostpenge	21
Havneudgifter	30
Vedligeholdelse og Forbrugsgenstande til Skibe og Maskiner	9
Forsikring	5
Agentprovision m. m.....	6

Havneudgifterne omfatter Udgift til Lods, Bugsering, Lastning og Losning, Havneafgifter og Konsulatsafgifter. Procenterne er ikke rigtige i Enkeltheder, fordi en Del af Bruttoindtægten stammer fra lejede Skibe, men Afvigelsen er uden Betydning. Af Posterne er kun de tre første af en saadan relativ Størrelse, at Forandringer i dem kan være af Betydning i denne Sammenhæng. Den første Udgiftspost, Kul, Olie m. m. følger Prisen paa Kul og Olie og kan følgelig være stærke Svingninger undergivne, om Hyre og Kostpenge gælder det samme, fordi dette er Udgifter, som væsentlig bestemmes af vedkommende Nations indenlandske Prisniveau og derfor kan afvige stærkt fra Gennemsnittet; derimod er den tredje Post, Havneudgifterne, af mere konstant Karakter, da den er sammensat af en Række, tildels tungt bevægelige Takster og normalt er beregnet i en Række forskellige Landes Mønt. Udgifterne til Drivkraften og til Mandskabets Løn og Kost, som i D. F. D. S.'s Regnskab for 1925 androg ca. 40 pCt. af den indsejlede Fragt, er altsaa Faktorer, som kan bringe de samlede Driftsudgifter til at svinge væsentligt. I nedenstaaende Oversigt, som gives efter Chamber of Shippings Aarsberetning, er anført Prisen paa Bunkerkul (best f. o. b. Newcastle) kvartalsvis i Aarene 1923 til 1926 og i Juni 1914. Prisen er angivet i Shillings.

	1926	1925	1924	1923	Juni 1914
1. Kvarter	17/2	19/3	28/7	30/4	14/6
2. —	17/— ²⁾	18/3	23/4	31/6	—
3. —	—	17/9	20/—	24/11	—
4. —	21/9 ³⁾	16/1	19/—	25/—	—
Gennemsnit	—	17/10	22/9	27/11	—

¹⁾ I Dansk Dampskibsrederiforenings nedenfor citerede Skibsfartsberetning for 1927 er anført en lignende Beregning for 1926 og 1927 for 7 danske Tramprederier. Udgifternes procentvise Fordeling er en væsentlig anden end ovenstaaende, men da der spores stærk Paavirkning af den danske Kronestigning, benyttes nærværende Fordeling, der falder omtrent sammen med en af Economist foretaget Beregning paa Grundlag af nogle engelske Regnskaber for 1924, som Norm.

²⁾ kun to Maaneder.

³⁾ kun December.

Westfalske Kul f. o. b. Rotterdam.

	1926
1. Kvartal	16/10½
2. —	23/3
3. —	34/2
4. —	51/4

Det vil ses, at Bunkerpriserne i den i Oversigten fremstillede Periode har varieret endogsaa meget kraftigt. Fra 1923 til 1925 sank Prisen med ikke mindre end en Tredjedel. Dette er et meget væsentligt Moment til Bedømmelsen af den samtidige Nedgang i Fragtindekset, som, med en mellemliggende Opgang i 1924, androg ca. 5 pCt., idet denne Nedgang godt og vel opvejes af Bunkerprisens Fald, naar man regner Udgiften til Kul lig en Femtedel af Bruttofragten. Men derefter steg Prisen i 1926 under Kulstrejken i Henhold til den Opgørelse af Prisen paa westfalske Bunkers, som er anført ovenfor efter Aarsberetningen, til det tredobbelte. For at opnaa Dækning for denne Udgiftsforøgelse maatte Rederne have Bruttofragten forhøjet med 40 pCt., og da den faktiske Forøgelse, som opnaedes under højeste Niveau, androg omkring ved 100 pCt., bortset fra Kulfragterne, som voksede mere, maa Bunkerkulprisens Stigning tillægges en betydelig Andel af Fragtstigningen. Man kan i dette Tilfælde anføre Kuludgiften som værende i Stand til at hæve Fragten, fordi der fandtes en tilstrækkelig omfattende købedygtig Efterspørgsel efter Tonnage, men en saadan Indflydelse er ikke altid til Stede, som vi om et Øjeblik skal se. Det bør bemærkes, at Stigningen i Prisen paa Bunkerkul fra 1914 til Gennemsnittet for 1925 androg godt 20 pCt., altsaa mere end Fragterne var steget, men dog langt mindre end Stigningen i Engrosprisniveauet androg.

Med Hensyn til Udgifterne til Hyre og Proviant ligger Forholdet saaledes, at disse Udgifter ikke er varierende i samme Forstand som Kulpriserne, men da hver Nation har sit eget Løn- og Prisniveau, er de faktisk variable i Forhold til den i Sterling indtjente Bruttofragt i samme Grad som Nationernes Løn- og Prisniveau varierer. Da de Lønninger, der betales de forskellige Landes Søfolk og den Kost, der gives, varierer meget stærkt, spiller disse Udgiftsposter en væsentlig Rolle i den internationale Konkurrence. Det nævnes saaledes som en medvirkende Aarsag til den amerikanske Handelsflaades manglende Konkurrenceevne. Nedenstaaende Oversigt, som er gengivet efter Dansk Dampskibsrederiforenings Skibsfartsberet-

ning for Aaret 1927, viser Hyren for Matroser pr. 1. Oktober 1927 i en Række Lande.

	Hyren for Matroser i danske Kroner pr. $\frac{1}{10}$ 1927
Danmark	168
Norge	158
Sverige	155
Tyskland.....	103
Holland	151
England	164
Belgien	79
U. S. A.....	233
Frankrig	80
U. S. S. R.....	125

Tager man de engelske Lønninger som Udgangspunkt, ligger de to Yderpunkter, U. S. A. og Frankrig (og Belgien) henholdsvis 50 pCt. over og 50 pCt. under, og ansætter man Skibsfartens gennemsnitlige Udgift til Hyre og Proviant til ca. 20 pCt. som i D. F. D. S.'s Regnskaber, vil man se, at det amerikanske Skib maatte have ca. 10 pCt. højere Fragt end det engelske for at opnaa Dækning for Forskellen, og omvendt indkasserer det franske ca. 10 pCt. af Fragten som Ekstrafortjeneste paa denne Konto. Det er ved denne Sammenligning forudsat, at de forskellige Nationaliteters Udgifter til Proviant forholder sig paa samme Maade som Udgiften til Hyre, hvilket i det væsentlige ogsaa er Tilfældet. Det er ved saaledes at stille de forskellige Nationers Skibe uensartet i Konkurrencen, at Udgiften til Kost og Løn kan faa Betydning for Fragtdannelsen. Men da Paavirkningen altsaa kun kan udgaa fra en vis Del af Verdenstonnagen, faar dette Forhold ikke samme Betydning som Prisen paa Bunkerkul, der i det store og hele er ens for alle Nationers Skibe og derfor bringer hele den kulforbrugende Del af Verdensflaaden til at reagere paa samme Maade. At en stedse stigende Del af Tonnagen anvender Olie i Stedet for Kul giver ikke Anledning til nogen Ændring af de anførte principielle Betragtninger om Driftsomkostningernes Betydning for Fragtdannelsen. Kun er der derved fremkommet et nyt Konkurrencemoment paa Driftens Omraade.

Driftsomkostningernes Indflydelse paa Fragtdannelsen er iøvrigt af en anden Karakter end de tidligere omtalte Aarsager. Medens f. Eks. en Formindskelse af Tonnagen nødvendigvis maa paavirke — om ikke just altid bevæge — Fragtraten i

opadgaaende Retning og en Forøgelse omvendt, er det ikke sikkert, at en Ændring i Driftsomkostningernes Størrelse har en saadan Virkning. Hvad en Forøgelse af Omkostningerne angaar, vil en saadan bevirke, at Rederne er tilbøjelige til at forlange en Forhøjelse af Fragtraten, men det behøver i og for sig ikke at medføre Tilbageholdelse og dermed Indskrænkning i det samlede Udbud af Tonnage, og Virkningen er derfor ikke af saa absolut en Karakter som en Tonnageindskrænkning. Hvis Udgiftsstigningen imidlertid er saa stor, eller indtræffer under saadanne Forhold, at den gør Driften urentabel, foraarsager den Oplægning og kommer derved til at virke paa Raten med fuld Styrke. Med Hensyn til et Fald i Driftsomkostningerne er det derimod sandsynligt, at den herskende Konkurrence umiddelbart vil medføre en tilsvarende Nedgang i Fragten, Driftsomkostningernes Andel i Fragtsvingningerne kan derfor betegnes saaledes: Som fragthævende Aarsag gør Omkostningerne sig enten slet ikke eller kun delvis gældende førend paa det Punkt, da der bliver Tale om Tonnageoplægning, medens de som fragsænkende Aarsag straks vil virke fuldt ud.

Blandt de Fænomener, som i Begyndelsen af Afsnittet om Konjunkturbevægelser blev særlig anført som Aarsager til Fragtbevægelser, man maatte tage i Betragtning, var den sidste de tekniske Fremskridt, som berører Skibsfarten. Herved tænkes ikke alene paa Fremskridtene i Skibsbygningsteknikken, som forøger Sejlhurtigheden m. m., men ogsaa paa Forbedringen i Havneindretningerne, som muliggør en hurtigere Ekspedition. Forøgelsen af „Farten i Havn“, nemlig Udlosning og Indladning har en overordentlig stor Betydning for Skibets Økonomi, og dette Forhold omfattes med stigende Interesse, efterhaanden som Skibenes voksende Størrelse og Kostbarhed forøger Tabet ved at ligge stille. Forøvrigt er en Dag sparet i Havn af større økonomisk Interesse for Skibet end en Dag sparet paa Søen, idet en Forøgelse af Farten i Søen forudsætter stærkt forøgede Udgifter til Maskineri og Kul eller Olie, medens en hurtigere Behandling i Havn for det første normalt kan gennemføres med en forholdsvis ringere Merudgift, og for det andet i nogen Grad kompenseres ved Besparelser i Havneafgifter. Med de hypermoderne Losse- og Lastemidler, som nu findes, særlig i amerikanske Havne, er Havneindretningernes Beskaffenhed i stigende Grad blevet et Led af Betydning i Redernes Bedømmelse af et vist Fragttilbuds Værdi for ham. Det afgørende for den forbedrede Tekniks Indflydelse paa Fragsatsens Højde, er ikke i første Række selve det tekniske Resultat, Forøgelsen af Trans-

portens Tempo, men derimod det økonomiske Overskud, den forbedrede Teknik fremskaffer efter Fradrag af den forøgede Kapitalanvendelse. Nu kan Overskuddet godt være opnaaet ved, at selve Forøgelsen af Forsendelsens Hurtighed indeholder en økonomisk Værdi, idet den hurtigere Transport for det første i al Almindelighed betyder en Rentebesparelse og derfor kan betales højere og for det andet i en Mængde Tilfælde vil blive vurderet saa højt af Befragteren, at en højere Fragt opnaas. For Varer med begrænset Holdbarhed og i det hele taget for de fleste Varer, der forsendes som Stykgods, vil man være villig til for Transporten over samme Afstand at yde en desto større Fragtgodtgørelse, jo kortere Tid Transporten varer. Tilbøjeligheden dertil vil dog være aftagende med Varens Værdi, og i Trampfartens vigtigste „trades“ maa man regne med, at Spørgsmaalet om Transportens større eller mindre Hurtighed spiller en underordnet Rolle for Befragteren i Sammenligning med Fragten Højde. Ved Bedømmelsen af de tekniske Fremskridts Indvirkning paa Fragterne, saaledes som disse er udtrykt i Fragtindekset, maa man derfor gaa ud fra den Forudsætning, at selve Forøgelsen af Farten saavel paa Søen som i Havn ikke kan blive betalt med en større Fragt pr. Enhed. En teknisk Forbedrings Mulighed for at paavirke det almindelige Fragtniveau ligger i dens Evne til at fremskynde Transportprocessen for et bestemt Kvantum Gods og derved indtjene Fragtbeløbet hurtigere, og saafremt Fortjenesten derved er større end Omkostningerne ved Kapitalindsatsen, foreligger der da en Mulighed for at nedsætte Fragten. For de store „trades“ Vedkommende kan den forbedrede Teknik da kun paavirke Fragterne i nedadgaaende Retning. For visse specielle Farters Vedkommende er Forholdet dog anderledes. Som nærmere omtalt andetsteds har Skibsbygningsteknikken nemlig bevirket, at Fragtmarkedet er opdelt i forskellige af hinanden tildels uafhængige Afsnit f. Eks. Specialfragter og Rutetakster, som godt kan afgive Eksempler paa, at den tekniske Indsats har tilvejebragt saa store Forbedringer, at der for visse Varer kan opnaas en Forhøjelse af Fragten pr. Enhed.

Hvorledes kan det nu erkendes, om de tekniske Forbedringer, der berører Skibsfarten, virkelig har kunnet formindske Fragtomkostningen pr. Enhed og dermed paavirket Fragten i nedadgaaende Retning? At disse Kræfter ikke udfolder deres Virkning saa spontant, at det vilde kunne spores f. Eks. i de maanedlige Fragtgennemsnit, er indlysende. Gaar man til den modsatte Yderlighed og tager Udviklingen i meget store Etaper,

kan man paa enkelte Punkter drage bestemte Slutninger. Selve Overgangen fra Sejl til Damp kan ikke ubetinget anføres som et Eksempel paa en Billiggørelse af Transporten, saavist som de tilbageværende Sejlskibe indtil nu har kunnet konkurrere med Damperne i enkelte Grene af Skibsfarten. Ved Overgangen til Dampskibe er Forøgelsen i Hastighed og Driftsregelmæssighed imidlertid saa voldsom, at Sejlskibsfarten ikke kan konkurrere, hvis den ikke byder billigere Fragter end Dampskibsfarten. Den Udvikling, der i de forløbne 100 Aar har fundet Sted i Dampfartøjernes Effektivitet, har imidlertid utvivlsomt medført en stor Billiggørelse af Fragtsatsen pr. Vareenhed. Det er naturligvis ikke muligt at paavise dette nøjagtigt, idet de Virkninger, der stammer fra den forbedrede Teknik, ikke lader sig sondre fra Virkninger af andre Aarsager. Følgende understøtter imidlertid denne Antagelse. Naar Fragtniveauet, som vist i Fig. 3 og 5, i Perioden fra 1900 til Krigens Udbrud faldt stærkt i Forhold til det almindelige Prisniveau — d. v. s. at Fragterne ikke deltog i Prisernes opadgaaende Bevægelse¹⁾ — kan dette ikke være et forbigaaende Fænomen fremkaldt af midlertidige Forandringer i Forholdet mellem Tonnage og Reg. Tons km, idet der var Tid nok til at skaffe Ligevægt tilveje, men der maa være skabt Mulighed for Opretholdelsen af et varigt lavere Fragtniveau; saadan Mulighed kan kun tilvejebringes ved en Formindskelse af Skibenes Udgifter pr. transporteret Enhed, og da Priserne paa de to vigtigste Poster i Driftsregnskabet, Kul og Arbejdskraft, ikke gik ned i denne Periode, maa Reduktionen være naaet ved en økonomisk fordelagtig Forbedring af de tekniske Hjælpemidler. Paa hvilke Felter, dette er foregaaet, er allerede omtalt.

Med Hensyn til det fornyede Fald i Fragtraterne i Forhold til Prisniveauet, som Efterkrigstiden opviser, maa Aarsagsforholdet utvivlsomt søges paa et ganske andet Omraade. Som det er indgaaende drøftet i det foregaaende, synes den ekstraordinære Forøgelse af Tonnagen i Slutningen af og efter Krigen

¹⁾ Naar der, som her er Tale om at paavise de dybereliggende Aarsager til Ændringer i Fragtniveauet, bør man dog tage i Betragtning, at Fragterne i Aarene 1896—1901 foretog et Sving opad, og da en saadan Bevægelse, som tidligere omtalt, foregaar med betydeligt stærkere Udsving i Fragterne end i Prisniveauet, kan man med nogen Ret gøre gældende, at en Del af Udsvinget i Kurvens Yderpunkt skyldes Ejendommeligheder ved Fragtdannelsens Natur, som ikke vedkommer Fragtniveauets dybereliggende Bevægelsestempo over et længere Tidsrum. Afstanden mellem Fragt- og Prisniveau omkring 1900 bør derfor formindskes noget ved de følgende Betragtninger.

at være den egentlige Aarsag til Fragtniveauets kolossale Fald i Aarene 1920—23. Dette Ræsonnement bygger paa den Antagelse, at Bygningerne blev fremkaldt af Efterkrigstidens abnorme, rent midlertidige Efterspørgser, og med Hensyn til Forsvarligheden af i dette Tilfælde ikke at give det tekniske Fremskridt Æren for Nedgangen, saa er det ikke betvivlet af nogen, at Tilvæksten i Tonnagen under og lige efter Krigen absolut ikke forøgede Verdensflaadens Effektivitet. I denne Periode sættes Kræfterne ind paa den kvantitative, ikke paa den kvalitative Side af Skibsbygningen. I den Periode, der er forløbet, siden Fragtnedslaget efter Krigen fandt Sted, har Aarsagssammenhængen ved Fragtratedannelsen imidlertid atter skiftet Karakter. Man skulde have ventet at fra Aaret 1923, da Sammenbruddet af Fragterne endelig havde gjort Ende paa den ekstraordinære Tonnagetilvækst, vilde den overflødige Tonnage gradvis gaa ud, og Fragtniveauet efterhaanden blive hævet op til det Forhold overfor Prisiviveauet, som herskede før Krigen, og som man maatte gaa ud fra, var en Betingelse for rentabel Drift af Skibene. I Stedet for har man været Vidne til, at Verdenstonnagen blev, om end ikke forøget, saa dog i Aarrække holdt paa samme Højde som ved Opgørelsen medio 1922, hvorefter den i de sidste Par Aar atter er forøget, og Fragtniveauet er nu snarest lavere end i 1923, efter at Nedgangen var standset. Som tidligere berørt gik den overflødige Tonnage virkelig ud af Konkurrencen, idet Ophugningen af Tonnage i Aarene 1922—26 androg 4 Millioner Reg. Tons, og en lignende Mængde har til Stadighed været oplagt i U. S. A. og betragtes som endelig udgaaet, men Afgangen ved Ophugning og Forlis er rigtignok blevet fuldt erstattet af Nybygninger. Denne omtattende Nybygning, som gaar jævnsides med en Modernisering af ældre Skibe, optræder da som Forklaringen paa, at det lave Fragtniveau, efterhaanden som Aarene gaar, antager permanent Karakter, idet Rederne anstrenger sig til det yderste for at gøre Flaaden konkurrencedygtig paa Basis af det eksisterende Fragtniveau ved at forny og modernisere Skibene i Stedet for at lægge dem op og afvente Stigning i Fragterne. Vi møder da her atter det tekniske Fremskridt som Befordrer af en afgørende Sænkning af Fragtniveauet. Om Grundlaget er tilstrækkeligt stærkt til at vare, vil Tiden vise. Maaske kan det lave Niveau kun bevares, fordi Transportkvantummet er formindsket, saaledes at der findes Tonnage, som ikke i Længden kan sejle til de nuværende Fragter, men da den ikke er uundværlig, saa længe der er Mangel paa Gods, er den ikke i Stand til at fremtvinge sin

Pris. Hvis der i Øjeblikket findes en saadan Tonnage, er det i al Fald kun et Tidsspørgsmaal, hvornaar den maa gaa ud. At det er Tilfældet, kunde de stadig genkommende, men aldrig gennemførte, Forslag om overenskomstmæssig, tvungen Oplægning efter et bestemt Skema tyde paa. Saafremt det lave Fragtniveau virkelig bevares, vil det være en haard Kur for den gammeldags Tonnage, men det tekniske Fremskridt har i saa Fald fejret en økonomisk Triumf, som man saa sent som efter Krigens Afslutning vilde have anset for usandsynlig.

I Mangel af en nøjagtig Maalestok for Godstransporternes Omfang Aar for Aar, frembyder, som tidligere berørt, en detaileret, historisk Undersøgelse af Fragtraternes faktiske Bevægelser en Mangfoldighed af praktiske Eksempler, som underbygger de i det foregaaende Afsnit om Konjunkturbevægelserne dragne Slutninger angaaende hvilke Forhold, der er bestemmende for Fragtraternes Højde. En saadan kronologisk Fremstilling maa vi dog af Pladshensyn give Afkald paa at bringe her.

Rutefart. De foregaaende Afsnit har hovedsagelig omfattet Trampfarten, idet de andre Former for Skibsfart kun er omtalt lejlighedsvis. Farten i faste eller delvis faste Ruter foregaar i stadig voksende Omfæng. Regelmæssighed i Passager- og Postfart er en Forudsætning for den Art Trafik og har derfor altid været gennemført til Dels ved offentlig Støtte, men i de sidste Aartier og ikke mindst efter Krigen er i stadig voksende Omfang etableret en, mere eller mindre regelmæssig, Fart i faste Ruter, hvor Godslasten ikke er et Supplement til Passagerbefordringen, men som udelukkende er baseret paa Godstransport. Det er givet, at en saadan Fart maa regne med større Omkostninger end almindelig Trampfart, og Forudsætningen for, at den kan gøres rentabel, er derfor en Last som betaler en større Fragt end Trampplasterne. Saadant Gods forekommer i betydeligt Omfang, da forarbejdede Industriprodukter i Reglen har saa høj en Værdi i Forhold til Fragten, at det kan betale et Tillæg for Fordelen ved at naa hurtigere frem, og en fast Rute kan etableres, saafremt der paa de paagældende Pladser kan samles saa meget godt betalende Gods, at Fragten kan dække de store Udgifter ved Anskaffelse og Drift af hurtiggaaende Skibe og Farten med ikke helt fyldte Lastrum. At en Del af Fragtobjekterne saaledes pilles ud og befordres paa

særlig Maade, kan i og for sig ikke genere den rene Tramp-fart, hverken i Konkurrencen om Last eller Fragtpris, idet Trampfarten væsentlig er indstillet paa at fragte Gods i hele Ladninger eller store Partier, og Ruteskibets Overtagelse af det mere kostbare Gods ifølge Sagens Natur medfører en Forhøjelse af Fragten. Konkurrencen viser sig først, naar Ruten gør Forsøg paa at sikre sig de egentlige Trampplaster til Konkurrencepriser. Denne Situation opstaar i daarlige Tider, naar Godsmængden indskrænkes; Lineren kan ikke faa tilstrækkeligt Stykgodslast, og da den sejler dyrt, maa den supplere Ladningen med den Last, som er til at faa, selv om det bliver til en lavere Fragt, end Skibets Dritt er indstillet paa. Det maa her tages i Betragtning, at „Tomgang“ er endnu mere tabbringende for et Skib end for en Fabrik, idet praktisk talt de eneste af Driftsomkostningerne, som formindskes, naar Ladningen indskrænkes, er de direkte Udgifter til Lastning og Losning i Havn, hvilket kun opvejer en ringe Del af Nedgangen i Fragtbeløbet. Hertil kommer, at Vanskelighederne ved at indvinde det tabte Marked efter en Afbrydelse af Farten indeholder en stærk Spore til at opretholde Ruten selv med Tab. Naar hertil kommer, at Ruter oprettes og drives af kapitalkraftige Rederier i den skarpeste indbyrdes Konkurrence, kan det ikke forundre, at Trampfartøjerne i daarlige Tider ser de sædvanlige Tramp-laster, særlig Korn, blive taget af Ruteskibene i stort Omfang. Det er en ofte genkommende Passus i Fragtmarkedberetningerne, at Godslinerne har taget alt, hvad der var af Fragt, til Rater, som Trampbaadene ikke kan staa sig ved at sejle til. Paa den Maade bliver Rute-farten en Konkurrent ogsaa paa Trampplasternes Omraade ikke alene med Hensyn til Erhvervelsen af Ladningen men tillige med Hensyn til Fragtens Højde, og Rutesatserne kan forsaavidt ogsaa komme til at øve Indflydelse paa de almindelige Fragtrater. Denne Mulighed bliver som nævnt hyppigt aktuel, men da Rutetaksterne ikke som Trampfragterne er offentlig bekendt i tilstrækkeligt Omfang savnes Midler til at belyse Forholdet talmæssigt.

Af lignende Art som Rute-farten er i flere Henseender Farten med Skibe som er bygget specielt til Befordring af en bestemt Vare, f. Eks Olie, Kreaturer, Kød og Bananer; man kan i denne Henseende tillige nævne vore egne Eksportbaade, som ogsaa er særligt indrettede til denne Fart. Specialtransporterne er vokset stærkt i de senere Aar; særlig gælder dette Olie-tankbaadene, hvoraf der i 1928 fandtes over 6 Mill. Brutto Reg. Tons mod ca. 1½ Mill. i 1914. Specialfarten minder i sin Op-

rindelse om Rutefarten, idet Formaålet er at udskille en vis Del af Transportobjekterne til Besørgelse paa en særlig Maade, men i sin Virkning paa de almindelige Fragtrater er Specialfarten forskellig fra Rutefarten. Som Følge af Skibenes specielle Indretning er de nemlig saa godt som udelukket fra at tage anden Last end den, de er beregnet paa at føre og kan altsaa ikke direkte trykke Fragterne for andet end den paagældende Vare.

Resumé. Resultaterne af den foretagne Undersøgelse af Bevægelserne i Fragtraterne og Aarsagerne dertil kan sammenfattes saaledes.

Fragtraternes Bevægelser falder i tre Grupper, Sæsonbevægelserne, de øvrige vekslende op- og nedadgaende Svingninger, som er sammenfattet under Betegnelsen Konjunkturbevægelser, og endelig de Forandringer i Fragtniveauet, som udvikler sig gennem længere Perioder. Strukturen i Sæsonbevægelserne dannes af de regelmæssigt genkommende Variationer i Verdenseksporten af Korn, hvilke atter kan føres tilbage til Forskellen mellem den nordlige og den sydlige Halvkugles klimatiske Forhold og Dyrkningsforhold. Konjunkturbevægelserne afspejler Forholdet mellem Tonnagemængden og R. T. km-Behovet. De har en Tendens til at følge den almindelige økonomiske Konjunkturbevægelse, kun med langt stærkere Udsving, men denne Tendens afbrydes ofte af voldsomme Svingninger, foraarsaget af særlige Begivenheder, f. Eks. Krige, Strejker, Jordskælv. Niveauændringerne bestaar i en fortsat Nedgang i Fragtniveauet, som er fremkaldt ved, at den vedvarende tekniske Forbedring af hele Fragtmaskineriet har været saa stærk, at Fragtomkostningerne har været synkende i Forhold til det almindelige Priseniveau. Medens de to første Arter af Fragtsvingning er ufordelagtige saavel for Skibsfarten som for det jævnt arbejdende øvrige Erhvervsliv, er den varige Sænkning af Fragtniveauet af overordentlig stor Værdi for Verdensproduktionens og Omsætningens Udvikling.
