

Subventioner til oversøiske Rutedampere.

Foredrag i Nationaløkonomisk Forening
den 5. Febr. 1914.

Af

Axel Nielsen.

Det er betegnende for den ringe Interesse, vi viser vor Skibsfart, at det i Aften formentlig er første Gang i denne Forening, at man skal diskutere et Emne, hentet fra denne Næringsgrens Omraade. Medens man i Tyskland hævder: Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser, og derfor omfatter ethvert Foretagende paa Søfartens Omraade med stor Interesse, er vi blevet et Indlandsfolk, der bygger vor økonomiske Fremtid paa det flade Land.

Paa Skibsfartens Omraade er jo ogsaa tilsyneladende alt saare vel; ser vi ikke den danske Tonnage stadig vokse, viser Statistiken ikke, at danske Skibe udfører en stadig større og større Del af vor søværts Omsætning med Udlandet, og at vor Handelsflaade procentvis er i svag Stigning, set i Forhold til hele Verdens Tonnage? Og dog synes Fremtidsudsigterne for vor Skibsfart alt andet end lyse, det gælder i hvert Fald den Side, som jeg her i Aften skal drage frem: Overgangen til Rutedampere.

Det er sikkert erkendt, at det er Rutedampere, der har Fremtiden for sig. Det bedste Vidnesbyrd herom finder man i Tyskland, thi Aarsagen til, at den tyske Handelsflaade er vokset saa stærkt i de sidste halvhundrede Aar, er, at de ledende Rederier der fra første Færd har lagt Vægten paa Rutefarten; det er gennem Indarbejdelse af oversøiske Ruter, den tyske Handelsflaade har vundet ind paa den engelske; og Forholdet er i Øjeblikket saaledes, at i den tyske Handelsflaade udgør Rutedampere en langt aneligere Del end Tilfældet er for andre Landes Handelsflaader; den engelske, saavel som den skandinaviske, bestaar fortrinsvis af tramps.

Rutedampere hører Nutiden til, skabte som de er af den Forandring, Handelen har undergaaet. Efterhaanden som Transportmidlerne og Efterretningsvæsenet er blevet forbedret, er den gamle Konsignationshandel mere og mere aftaget. Man leverer efter Ordre for derved at kunne udnytte Prisforskellighederne, og Varer, der tidligere afskibedes i hele Ladninger, sendes nu afsted i mindre Kvanta, d. v. s. henvises til Rutedamperne; fremdeles har det lettere Samkvem mellem Landene medført en Omsætning af færdige Varer, tidligere Tider overhovedet ikke kendte, — atter en Kunde for Rutedamperne. Haand i Haand med disse Bevægelser er der gaaet en Udvikling i Tekniken, der har gjort, at det er større og større Dampere, der har vist sig mest rentable.

Heraf, at man saaledes i vor Tid leverer i mindre Kvanta og efter Ordre, følger, at man ønsker en hurtig og præcis Transport, selv om det ogsaa koster lidt mere. Stykgodset, der kan taale de højere Fragter,

bliver saaledes Rutedampernes naturlige Fragt, Bulkvarerne, Raastofferne, lige saa naturligt Trampdampernes. Men disse har ikke Monopol paa Bulkvarerne, som Rutedamperne har det paa Stykgodset; vi ser, hvorledes Rutedamperne i vore Dage ofte konkurrerer med Transportdamperne om Bulkvarerne, og ganske særlig i daarlige Tider; den Omstændighed, at Rutedamperne maa gaa, om man overhovedet vil opretholde Ruten, medens Trampdamperne kan lægge op, om Fragten ikke er høj nok til at lade Skibet sejle, i Forbindelse med, at Rutedamperne har et naturligt Monopol paa det godt betalte Stykgods, gør, at Rutedamperne kan underbyde Trampdamperne paa disses naturlige Last, Bulkvarerne, om Rutedamperne har ledigt Lastrum.

Det er naturligvis vedblivende saaledes, at den langt overvejende Del af Godset omflyttes af Trampdampere; men ikke desto mindre er Rutedampernes Tal og Tonnage vokset enormt i de senere Aar. Ikke blot er der oprettet adskillige nye Ruter, der er ogsaa som en Følge af det økonomiske Opsving indsat megen ny Tonnage paa gamle Ruter. Dette er i og for sig ganske naturligt; Ruterederierne maa have saa megen Tonnage paa Ruten, at den altid vil kunne besørge det Gods, som bydes den, i modsat Fald vil man blot gøre det saa meget lettere for en Konkurrent at trænge ind paa ens Rute; ved at chartere en Trampdamper gives der naturligvis en Udvej for at skaffe sig tilstrækkelig Tonnage i gode Tider, men dette er og kan kun være en midlertidig Udvej. Følgen er, at der i det lange Løb som Regel vil være for megen Tonnage i Ruterne, og Konkurrencen bliver saa meget føleligere

for Trampdamperne. For en 3—4 Aar siden talte man endog om Trampdampere som et overvundet Stadium; de senere Aar har modbevist denne Anskuelse, men man skal saa ogsaa en 7—8 Aar tilbage for at træffe den foregaaende Højkonjunktur for Trampdamperne. Hvorom alting er, der er ved Rutedampernes stærke Tilvækst i den oversøiske Fart sket en Forskydning til Skade for Trampdamperne, og man har træffende karakteriseret disses Stilling ved at sige, at gode Tider for Trampdampere indtræffer kun, naar Rutedampernes overskydende Tonnage finder Beskæftigelse.

Følgen bliver, at Udbyttet af Trampdampere nødvendigvis maa svinge stærkt, medens Rutedampernes Afkastning vil blive mere regelmæssig, forudsat naturligvis, at ekstraordinære Hændelser som Ratekrige eller lignende ikke indtræffer. Paa den anden Side arbejder Rutedampere med langt større Kapitaler end tramps; ikke blot er de disse overlegne i Størrelse, Udstyr og Teknik, hvorfor de fordrer en langt større Kapitalanbringelse, men selve Indarbejdelsen af Ruten kræver betydelige Ofre. Rutedampere bliver derfor Udtryk for Kapitalens Koncentration paa Skibsfartens Omraade; kun store kapitalkraftige Selskaber kan overhovedet tænke paa at have Rutedampere. Dog, det koster ikke blot Penge at indarbejde en Rute, det kan lige saa vel komme til at koste store Beløb at bevare den. Ifald et andet Selskab tænker paa at indsætte Dampere paa samme Rute, maa det gamle Selskab optage en Ratekrig, hvor den mindst kapitalkraftige maa bukke under.

At en Ratekrig gaar ud over begge Parter, siger sig selv, og det er derfor kun naturligt, — særlig naar

man betænker, hvor store Kapitaler der her staar paa Spil, — at konkurrerende Linier slutter Fred, helst saaledes, at Omkostningerne ved Freden kommer til at gaa ud over Trediemand, i dette Tilfælde Afskiberne. Med andre Ord, netop fordi Rutedamperne har Monopol paa visse Arter af Ladninger, udnytter de dette ved Sammenslutninger, Konferencer; disse tilsigter Udelukkelse af den frie Konkurrence, og dette vil, saavidt man ved, som Regel ske paa følgende tre Maader: 1) gennem Deling af Interesseomraadet her i Europa, 2) ved Fastsættelse af samme Fragtsats ved samme Slags Gods, som oftest dog naturligvis kun i udgaaende Fart, og 3) ved Indrømmelse af »deferred rebates«, o: Rabat paa 5—10⁰/₀, der indrømmes Afladerne, dog at den først udbetales efter en vis Tids Forløb, som oftest et halvt Aar, og da kun, hvis samtlige Afskibninger stadig har fundet Sted med Konferencelinier. Jeg skal siden hen have Lejlighed til at komme nærmere ind herpaa.

Her er det nu, Staternes Subventionspolitik sætter ind. Man kunde synes det mærkeligt, at Staterne griber ind just her. Er det da ikke Handelen selv, der i vor Tid kræver de faste Ruter? Nu maa man dog ikke opfatte dette anderledes, end at der her finder en gensidig Paavirkning Sted: Rutedamperne kan ogsaa lede og udvikle Handelen. Det er maaske nok saaledes, at Flaget følger Handelen — dette gælder væsentlig for Trampdampere og Sejlskibe, — for Rutedampere er det snarest den omvendte Sætning, der gælder, at Handelen følger Flaget. I den Nationernes Kamp om de oversøiske Markeder, den sidste Menne-skealder har været Vidne til, har Sætningen: Handelen

følger Flaget, faaet politisk Betydning: Staterne hjælper med Subventioner Foretagender, der vil sætte Rutedampere i Gang paa oversøiske Pladser, ud over de vanskelige første Aar i Haab om, at Ruten siden hen skal kunne bære sig, naar Handelen udvikles.

Saadanne Rutesubventioner er forsaavidt ikke nye, som en særlig Art af dem, Postsubventioner, er gammelkendt; ja, man kunde gaa endnu længere tilbage og hævde, at Subventioner finder man ogsaa i Merkantilismens Tidsalder. Med Hensyn til de moderne Subventioner var England Foregangslandet; det begyndte at give Subventioner, formunmede som Postsubventioner, allerede 1839—40; siden da er England gaaet videre og har indtil nu ialt givet henimod 1 Milliard Kroner ud hertil; og det er vel at mærke ikke alene til Forbindelser med sine Kolonier, England har givet denne enorme Sum, ogsaa Linier til Argentina, Brasilien og andre fremmede Lande, ja, endog en Linie i Stillehavet, som overhovedet ikke berørte nogen engelsk Havn, har faaet Subvention. Disse Postsubventioner er naturligvis først og fremmest Betaling for Postens Besørgelse og for Forpligtelsen til at stille Skibene til Statens Disposition som Hjælpekrydsere i Krigstilfælde. Ydelse og Modydelse, om man da overhovedet formaar at afveje disse, vil imidlertid sjældent staa i Forhold til hinanden; man har da ogsaa søm Regel haft Bihensigter med Postsubventionerne, først og fremmest den, at en direkte, hurtig, hyppig og punktlig Forbindelse med oversøiske Havne vil kunne skaffe Landet nye Afsætningsmarkeder.

Endnu klarere træder dette Moment frem i de Rutesubventioner, der er kommet til i de senere Aar.

Adskillige Lande, der ikke kan tænke paa at skabe direkte oversøiske Postforbindelser, giver Subvention til oversøiske Fragtbaade, der gaar i Rutefart; det er dette Middel, som er bragt i Anvendelse af Lande som Holland, Ungarn, Norge og Sverrig: de smaa Landes Vaaben i det internationale Kapløb om de oversøiske Markeder.

Det er dette, der er det primære ved Ydelse af de fleste Postsubventioner og Fragtrutesubventioner. Det er ikke i første Række Skibsfartens Vel, man tager Sigte paa, men paa Handelens Udvikling og i sidste Instans paa hele Landets Eksport. Derved adskiller disse Subventioner sig ganske klart fra dem, der væsentlig ydes i romanske Lande i Form af Byggepræmier, Milepenge o. l., Subventioner, der direkte tager Sigte paa Ophjælpning af Skibsfarten, og som, hvor de har været anvendt, faktisk intet har udrettet.

Til Trods for, at de Forenede Stater og enkelte andre Lande i nyere Tid er slaaet ind paa at give saadanne Byggesubventioner, er det ikke desto mindre Rutesubventionerne, der i vor Tid har mest Interesse; medens det, endnu i hvert Fald, kun er nogle Lande, der giver Byggepræmier, giver alle Lande, der overhovedet har nogen Skibsfart af Betydning, Subventioner til oversøiske Rutedampere, — undtagen Danmark. Det er store Summer, der her gives ud; England giver saaledes henimod 35 Mill. Kr. aarlig, Tyskland giver 7 Mill. Kr., og Lande, der desuden giver Byggepræmier og lignende Understøttelser, udviser langt højere Tal; Frankrig, hvor forøvrigt Subventionen er udartet til en ren Farce, giver 50 Mill. Kr., Italien 14 Mill. Kr., Rusland 10 Mill. Kr., Japan 26 Mill. Kr. o. s. fr. Sammen-

ligner man disse Summer, der stammer fra 1909, og siden da yderligere er forhøjede, med Tal fra tidligere Aar, vil man se en stærk Stigning i Beløbene.

Subventionspolitiken har saaledes ledet de europæiske Stater ind i en Bevægelse, der springer over fra Land til Land, idet den ene Stat saa at sige er tvunget til at gaa med, fordi andre gør det. Det er, maaske i mindre Format, en Bevægelse, der har sin Parallel i Europas Told- og Eksportpræmiepolitik paa det økonomiske og i Rustningskapløbet paa det militære Omraade. — Ved Afgørelsen af Spørgsmaalet: Subvention eller ej, er det sjældent med koldt Blod, man overlægger Rutens mulige Rentabilitet, der blander sig nationale Følelser og Ønsker ind, om at se Landets Flag vaje i fremmede Havne. Vi er her inde i en Bevægelse, der synes stadig at skulle vokse, indtil en eller anden Stat mulig kaster sig i Breschen og bevæger de andre Stater til Afskaffelse eller Nedsættelse af Subventionerne, som man i sin Tid afskaffede Sukkerpræmierne. Netop fordi nationale Følelser her spiller saa stærkt ind, er der imidlertid kun ringe Sandsynlighed herfor. Man er tilmed ikke altid ærlig: Tysk Søfart ivrer mod Subventionerne i andre Lande, men erklærer, naar Talen kommer paa de 8 Mill. Mk., Riget giver i aarlig Postsubvention, at denne Subvention virkelig kun er Betaling for Postens hurtige Besørgelse, og at den ingen Bihensigter har. — Eller behøver jeg at minde om, hvormeget Nationalfølelsen har spillet med ind i Sverige og Norge, da man her i de senere Aar slog ind paa Subventionspolitiken, og hvormange ubehagelige Ting, der ved denne Lejlighed sagdes om Danskerne i disse Lande. — Muligvis bliver Spørgs-

maalet om Subvention draget med ind under Fremtidens Forhandlinger om Handelstraktater, men i Øjeblikket synes der slet ingen Lyst at være til at begrænse Subventionerne, ja, som det siden skal ses, synes det nærmest, at Fremtiden har forbeholdt Subventionen en ny Anvendelse.

Ligger der nu noget reelt bag ved Subventionerne, eller er de ganske et Blændværk, med andre Ord, kan man virkelig gennem dem lede og udvikle Landets Eksport? Spørgsmaalet er overordentlig vanskeligt at besvare, fordi man ikke ved, hvormeget af det Gods, der nu sendes direkte med den oversøiske Rute, tidligere gik som Transit over et andet Land, og hvormeget der skyldes selve Rutens Oprettelse; ligeledes bliver Spørgsmalets Besvarelse naturligvis noget forskelligt efter, hvor sunde Beregningerne over en mulig Eksport har været. Men med de Forbehold, som nødvendigvis maa følge heraf, synes Erfaringerne at tale for, at en oversøisk Rute virkelig kan skabe ny Eksport, kan skaffe Landets Varer en Plads paa det oversøiske Marked. Man sparer i alt Fald gennem den direkte Rute de Omkostninger, der er forbundet med at sende Godset over en fremmed Havn som Transit, idet Fragten fra f. Eks. en svensk eller norsk Havn til en oversøisk Plads nu bliver den samme som fra København og Hamborg. Ved denne Besparelse stilles Landet i Henseende til Transportomkostninger lige med andre Lande i Konkurrencen om Erobringen af det oversøiske Marked; dette har været Hovedhensynet, der har gjort selv smaa Stater villige til at give Statsbidrag til Oprettelsen af oversøiske Ruter. Og man kan ogsaa i Almindelighed sige, at det er

ubilligt, om det lille Lands Eksport-Industri, der i Forvejen er vanskelig stillet, yderligere skulde handicappes gennem højere Transportomkostninger.

Man maa dog samtidig gøre opmærksom paa, at selve Aabningen af en direkte oversøisk Rute ikke eo ipso skaber Eksport; der gives gennem den kun bedre Betingelser for en eventuel Eksport, og det afhænger ikke blot af Arten af de Varer, som her kan komme i Betragtning, men ogsaa af Handelsstanden og Industrien, om Chancen udnyttes. Her kan jeg pege paa, at da man i Sverige i 1907 begyndte at subventionere oversøiske Ruter, tog man samtidig et kraftigt Arbejde op fra Handelsstandens Side, hvortil Staten yder sin Hjælp; eller jeg kan minde om den Betænkning, en Kommission i Norge nylig har afgivet, hvorefter man søger at indskrænke Repræsentationsudgifterne i Europa, men samtidig ofrer adskillig flere Penge paa en oversøisk Repræsentation, i god Overensstemmelse med den norske Subventionspolitik.

Selve Statssubventionen er dog ikke begrænset til, at den skal være et Tilskud til et privat Foretagende, der ikke kan bære sig i de første Aar. — Den faar i vore Dage sin ganske specielle Begrundelse under Hensyn til Fragtkonferencerne. Det er klart, at disse monopolistiske Ringe ser meget skævt til Foretagender, der sætter Dampere ind paa deres Rute.

Man saa f. Eks. i 1907, da det svenske Rederi »Transatlantic« aabnede en Rute paa Australien, at til Trods for, at Baadene havde fuld Last, blev det økonomiske Resultat meget daarligt; tyske Linier, der hidtil væsentlig havde haft det skandinaviske Gods, begyndte nemlig en haard Konkurrence. Deutsch-

Australische Dampfschiffs-Gesellschaft satte saaledes Skibe ind paa den samme Rute Gøteborg-Australien, og først to Aar eiter endte denne Fragtkrig med et Forlig, der gik ud paa Fællesdrift, en Kontrakt, som det tyske Selskab dog brød Aaret efter. Allerede forinden havde Norddeutsche Lloyd nedsat sine Rater for skandinavisk Transitgods over Bremen saa betydeligt, at det svenske Selskab blev tvunget til ogsaa at nedsætte sine Rater saa meget, at hver Rejse bragte et Tab paa 50000 Kr. Og i de foregaaende Aar, i 1907—09, under Kampen med Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, havde Transatlantic paa sine 4 Skibe (7300 à 7800 t. d. w.), der var i Gang paa Ruten, haft et Tab paa over $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Gentagende Gange søgte Selskabet Statens Støtte, men det offentlige veg tilbage for at blive blandet ind i Striden og gav først Selskabet en Subvention i 1912 (100000 Kr. aarlig i 3 Aar) — nærmest som Plaster paa Saaret. Thi Aaret før, 1911, havde Selskabet faaet sine Forhold ordnede, dels ved en Overenskomst med tyske Rederier om ikke at slaa Raterne fra skandinaviske Havne til Australien ned, dels ved at gaa ind paa Samsejling med et engelsk Firma, der var Deltager i den hjemgaaende australske Konference, hvorved »Transatlantic« opnaaede Tilladelse til at føre Fragter til Kontinentet, Hull og London til Konferencerater.

Den svenske Stat har aabenbart været bange for — selv indirekte — at komme med i en Ratekrig. Saaledes stillede Regeringen som Betingelse for at give Tilskud til et Svensk Østasiatisk Kompagni, at dets Optagelse i den østasiatiske Konference forud sikredes; som bekendt var det paa denne Basis Samarbejdet

med det danske østasiatiske Kompagni kom i Stand. idet dette var Medlem af Konferencen.

Nordmændene derimod fulgte en anden Vej — en ægte norsk Vej; de oprettede Linien paa Amerika uden i Forvejen at sikre sig, at den ogsaa kunde blive optaget i den Nord-Atlantiske Konference, i Forvisning om, at naar Linien først var der, tilmed subventioneret af Staten, vilde de udenlandske Selskaber bøje sig for Kendsgerningen.

De vil sikkert have set, hvad jeg har villet illustrere ved disse Eksempler: under Nutidens Monopolisering af Ruterne fra Europa er Subventionerne først og fremmest en moralsk Støtte for nyoprettede Dampskibslinier, idet den Omstændighed, at Staten giver et Bidrag, gør det lettere for et nyt Selskab at blive optaget i de bestaaende Konferencer paa en eller anden Vis. Endnu gaar dette forholdsvis let, idet det nye Selskab kan arrangere sig med et af Konferencelskaberne om Samsejling; de aller fleste Konferencer er jo endnu saa løse, at der ingen Overenskomst er om Kontingentering af Tonnage eller Gods. Det er imidlertid efter Erfaringerne fra andre Karteller kun et Tidsspørgsmaal, naar ogsaa Fordelingen af Kundekredsen fastsættes, og det vil da blive langt vanskeligere for nyoprettede Ruter at blive optagne i Konferencerne.

Statens Subvention bliver saaledes mer eller mindre indirekte en Betaling for, at Landet kan deltage i et Monopol, thi nyoprettede Selskaber kan kun eksistere ved at gaa ind under de bestaaende Konferencer. Det var ganske vist i sin Tid paa Tale i Norge, at det maatte være en Betingelse for overhovedet at give

Statssubvention til den nye Amerika-Linie, at denne ikke gik ind under Konferencen, og at dens Rater skulde være lavere end Konferencens, men Tanken herom blev opgivet; havde man indført en saadan Bestemmelse, vilde Følgen være blevet, at det blev Staten, der maatte udkæmpe eventuelle Krige med Konferencerne, selvom det formelt ogsaa blev Selskaberne. Sverige forlangte, at de subventionerede Linier skulde have deres Maksimalrater anerkendte af Kongen, men disse blev lig Konferencerater.

Efter dette korte Udblik over de Forhold, hvorunder Ruterederiet i Øjeblikket virker uden om os, er det naturligt at vende Blikket mod Danmark. Saavidt det har kunnet konstateres, er alle vore oversøiske Ruter direkte eller indirekte Medlemmer af de paagældende Konferencer. Saaledes har f. Eks. Østasiatisk Kompagni Lov til af den paagældende Konference at føre Jærn fra Middlesbrough til Siam, hvorfor Ø. K.'s Bangkok-Linie anløber denne Plads; Kina-Japan-Linien maa derimod ikke berøre nogen engelsk Havn, idet Udførselen af Jærn fra Middlesbrough til Japan er tilfaldet Hamburg-Amerika-Linien, ligesom naturligvis ogsaa engelske Selskaber maa deltage i disse Transporter. Paa Fastlandet er den eneste Havn, Ø. K.'s østasiatiske Linier maa anløbe, Antwerpen, og det samme gælder Svensk-Østasiatisk og Russisk-Østasiatisk Kompagnis Skibe. Jeg skal ikke gennemgaa alle de Ringe, hvori danske Rutedampere deltager, jeg har blot villet vise, at danske Rutedampere har formaaet at faa deres Plads i de internationale Ringe uden Statsstøtte.

Vore, ja, man kan vel sige de skandinaviske, Rute-

dampere indtager noget af en Særstilling, idet de maa søge en meget væsentlig Del af deres Fragt i udenlandske Havne. Man har jo til det trivielle gentaget, at Danmark ingen Eksportinteresser har til et oversøisk Marked; kun andre Lande har en Industri, der kan ledes mod oversøiske Lande, og vil derfor have grundet Haab om, at de statsunderstøttede Ruter til sidst vil kunne betale sig, baade indirekte ved at Ruten skaber Eksport og direkte fordi Industriprodukternes Fragter er temmelig høje. — Anderledes derimod med Landbrugslandet Danmark, thi det er jo saaledes, at de oversøiske Lande selv er Landbrugslande. For at oprette oversøiske Ruter maa man altsaa spørge, om det europæiske Land vil kunne udvikle en Industri, der kan bære Ruten; for Danmarks Vedkommende er Spørgsmaalet altid besvaret benægtende, og de Erfaringer, der hidtil er gjort, synes jo ogsaa at tale herfor. Den eneste Fabrikation, som synes fremmet gennem vore oversøiske Ruter, er Cementfabrikationen, men denne Vare giver fra et Dampskibsselskabs Synspunkt en meget slet Fragt. Men er mon ikke Sætningen, at Danmark ingen Muligheder har som Industri-land, mere en Tro, end en Overbevisning, Erfaringen har bekræftet? Anskuelsen har i hvert Fald bevirket, at man ikke her i Danmark, ud over hvad Østasiatisk Kompagni selv har gjort som Industri- og Handels-selskab, har søgt at drage Fordel af den gunstige Lejlighed, der bydes Landet gennem de allerede eksisterende Ruter.

Det er ret faa oversøiske Ruter, der i de senere Aar er oprettet her i Landet, og det paa Trods af, at Sverige og Norge opretter den ene Rute efter den

anden, undertiden i Forening med tyske Selskaber; ja, det er næppe forkert, naar man siger, at Sverige er i Færd med at blive det ledende Land paa Rutefartens Omraade her i Skandinavien, selv om det endnu ingen Personrute har til de Forenede Stater. Det er jo i og for sig kun naturligt, om det bliver saa, men bag hele denne Udvikling i Norge og særlig i Sverige ligger et maalbevidst Arbejde, der væsentligt har givet sig Udslag i Subventioner og Oprettelsen af Rederi-laanefonden, der stadig forøges. Yderligere er Rusland slaaet ind paa en Skibsfartspolitik, som Danmark har faaet at føle paa mange Maader; jeg behøver blot at minde om Russisk-Østasiatisk Kompagnis Stiftelse, der nødvendiggjordes af den russiske Lovgivning, særlig derved, at Udgifterne i Suez-Kanalen refunderes russiske Skibe. Vore oversøiske Ruter har saaledes faaet vore Nabolandes Subventionspolitik at føle paa mange Maader; hvorledes har de nu forholdt sig overfor denne Konkurrence? De er gaaet frem efter Principet: Divide og saavidt muligt impera; de har lempet sig og har ganske naturligt maattet gøre det.

Vor Andel i Østersøtransiten er forholdsvis aftaget, og det var dette Spørgsmaal, der, som bekendt, førte til Nedsættelsen af en Kommission om Københavns Havn i 1909. Kommissionen gav forskellige Raad, af hvilket et enkelt, der intet kostede Staten, er ført ud i Livet, Oprettelsen af det nye Havneraad; den udtalte yderligere sin Sympati med Subventioner til danske Ruter, som maatte blive oprettede. Siden Kommissionen i 1911 afgav sin Betænkning, har der været stille om denne Sag, ja, saavidt jeg ved, har Spørgsmaalet om Subvention ikke engang været Genstand for en

offentlig, mere principiel Debat, og det uagtet man vel tør sige, at hele Spørgsmaalet har den største Interesse for vort Land.

Den Form, Kommissionen vil give en mulig Subvention her i Landet, er som en Præmie paa Omladnings- og Transitgoods. Man gaar ud fra som givet, at om nogen væsentlig oversøisk Eksport her fra Landet kan der overhovedet ikke blive Tale; vi maa i det væsentlige bygge vore oversøiske Ruter paa Transit. En saadan Subventionsform som den her foreslaaede er mig bekendt ikke hidtil bragt i Anvendelse noget Sted. Naturligvis kan man nævne, at den væsentligste Del af det Gods, den hollandske La-Plata-Linie udskiber, er tysk, men at Linien (Koninklijke Hollandsche Lloyd) ikke desto mindre i 1908 fik en stor Subvention paa ialt 3 Mill. fl., fordelt paa 15 Aar, men Tilfældet er ikke analogt; dels er Hollands Beliggenhed overfor store Dele af Tyskland en ganske anden end Danmarks til Østasien, hvorfra vor Transit skulde komme; dels haabede man i Holland, hvad man aabenbart her i Landet ganske havde opgivet Haabet om, efterhaanden selv at kunne skabe en Eksport.

Hviler den amindelige Subvention forsaavidt paa en naturlig Basis, som det er naturligt, at to Lande, der udveksler Produkter, gør dette direkte, er Transit-subvention et kunstigt Middel, et rent og skært Kampmiddel. Andre Lande, der vil have oversøiske Ruter, maa nødvendigvis svare herpaa med forøgede Subventioner, — Skruer uden Ende vil komme igang.

Det kunde være ganske interessant at beregne, hvor stor en saadan Transitsubvention maatte være for de forskellige Slags Gods, for overhovedet at udrette

noget; jeg tror, at den for de værdifuldere Varer, Ruteskibenes bedste Fragt, vilde sluge det meste af de 3 Kroner, som det nu koster at faa en Ton Gods omladet i Havnen. Som sagt, det kunde være interessant, men jeg skal ikke ind herpaa, thi jeg tror, at hele Forslaget om, at dansk Rutefarts Redning ligger i Indførelsen af en Transitpræmie, viser Ukendskab til den Karteldannelse, som vi saa, er i Færd med at fuldbyrde sig paa Ruterederiets Omraade.

Kommissionen forsvarer sit Forslag med, at det gælder om at gøre Fragterne fra og til København saa billige som mulig, saa at de alle peger hen paa København som den naturlige Omladningshavn for Transitgoods til og fra Østersøen; men Fragtkonferencerne gaar netop ud paa at forhindre en saadan Underbyden, o: de oversøiske Fragtrater fra og til København kan ikke sættes under Konferenceraterne uden en Ratekrig, og da der sikkert aldrig vil kunne blive Tale om at oprette en oversøisk Rute, som ikke falder ind under en Konference — af disse eksisterede der i 1909 ikke mindre end 75, og flere er vel siden kommet til — maa man altsaa opgive Tanken om, at en Transitsubvention skal kunne skabe billigere oversøiske Ruter fra København end fra andre Pladser. Og det samme gælder de gennemgaaende Fragter. Gods fra Amerika over København eller Hamborg til Rusland er ligesaa vel under Konferencerater, og ogsaa i udgaaende Fart falder de gennemgaaende Rater fra Østersøhavnene ind under Konferencerne. Her maa man ganske vist gøre opmærksom paa, at flere Bulkvarer, som Cement, Papirmasse o. l. ikke falder ind under Konferencerne; saadanne Varer vilde maaske nok en Transitsubvention

kunne lokke til danske Ruter, men paa disse kan man ikke bygge en oversøisk Rutetrafik, de er kun i Nødstilfælde Gods fra Rutebaade; og da tilmed disse Varer endnu har en stor Betydning for svenske og norske Rutedampere, vilde Kampen snart alligevel bryde ud. Desuden kunde en Transitsubvention tænkes at hidlokke saadant Gods, som skal sendes til oversøisk Plads, og som ikke gaar paa gennemgaaende Fragt; hvor meget dette er, vides ikke, men det er næppe ret meget, og saadant Gods vil være nær knyttet til Stapelpladsforretning, altsaa væsentlig bero paa andre Momenter end Fragtraten.

Hvorledes man saaledes end vender og drejer det, maa Transitsubvention, om den virkelig skal kunne skaffe Gods til oversøiske Rutebaade, blive en Krigserklæring mod Konferencerne. Og yderligere maa man være klar over, at, selvom man formaar at skabe en saadan Basis for en Rutetrafik, maa den altid være vaklende; hvad Dag det skal være, kan Østersølandene oprette direkte Ruter, give større Subventioner ell. lign. og tage hele den københavnske Transit.

Det bliver saaledes umuligt at gøre den oversøiske Transit over København billigere end over andre Havne, over Hamborg eller Antwerpen. Danmark maa paa dette Punkt konkurrere paa lige Fod med disse Havne, og naar dette er faldet ud til Skade for os, skyldes det Københavns Beliggenhed. Naar det nemlig efter Konferencerater koster det samme at sende dansk Gods fra København til oversøisk Plads som at sende det over en anden Havn som f. Eks. Hamborg, er det klart, at jo vestligere en Havn ligger, med saa megen større Sikkerhed vil den kunne gøre Regning paa Transit-

godset, alt andet lige. Danmarks Handelsforbindelse med de oversøiske Pladser, hvormed København har direkte Forbindelse, foregaar ikke udelukkende med de danske Rutebaade; en Del af det danske Gods gaar vedblivende over de vestlige Verdenshavne. Dette er et Forhold, som kun kunde tænkes ændret, om Østersølandene kunde danne Basis for en ligesaa intens Rutetrafik som f. Eks. Hamborgs; dette er Fremtidsmusik, Østersølandene er Landbrugslande, Industrien har foreløbig sit Sæde i Vesteuropa, og dette i Forbindelse med de oversøiske Landes Opkomst har ganske naturligt flyttet oversøisk Handels Tyngdepunkt endnu mere decideret mod Vest end tidligere. Netop fordi hele Handelen gaar i Retning af at fordre regelmæssige og hyppige Forbindelser, maa Følgen blive, at Rutetrafilken mere og mere koncentrerer sig paa enkelte vestlige Lande; hvor man fra Danmark vil kunne afsende en Dampers hver Maaned, vil Hamborg, hvis Opland allerede som Følge af, at den ligger vestligere end København, er saa meget større, kunne afsende Skib hver Uge, maa derfor ogsaa altid faa noget Transitgods fra Danmark.

Men der er ogsaa et andet Moment, der forøger Danmarks uheldige Stilling. — Ser man saaledes paa, hvilke Varer det er, der transiterer Danmark, finder man, at det for en meget væsentlig Del er Landbrugsvarer. Dette skyldes naturligvis i første Række, at Østersølandene er Landbrugslande, men ogsaa — og det turde være et meget væsentligt Moment — at Danmarks egen Stilling som ledende Landbrugsland har ført med sig, at dansk Handel særlig har kastet sig over Landbrugsvarer fra Østersøen; de Eksport-

huse, vi har her i Landet, beskæftiger sig med fremmede Landbrugsprodukter, og de danske Kapitaler, der er blevne anbragte i Udlandet, har formentlig fundet Anvendelse i Landbruget eller Handel med Landbrugsprodukter. Under iøvrigt lige Forhold — og det er jo netop saadanne, som eksisterer under Konferenceraterne — vil der ganske naturligt være en Tilbøjelighed til at lade Godset, der skal sendes til oversøisk Plads, transitere den Havn eller det Land, hvor Eksporthuset har Sæde, og jo mere tysk Kapital, der efterhaanden finder Vej til Østersølandene, desto vanskeligere vil Konkurrencen med Hamborg blive.

Ved Afgørelsen af Spørgsmaalet Subvention eller ikke er der mange forskellige Sider af det økonomiske Liv, der maa tages i Betragtning; nogen almengyldig Besvarelse af Spørgsmaalet kan ikke gives, det maa besvares fra Tilfælde til Tilfælde, under Hensyntagen til danske Eksportmuligheder. Uden Tvivl vil Subventionspolitikken endnu i mange Aar blive raadende, og jeg skulde tro, at man ogsaa her i Danmark maa gøre sig fortrolig med Tanken om før eller senere at slaa ind paa denne Vej. — Subventionerne har under den tiltagende Monopolisering af Rutedampere faaet en ny Betydning, at være en Trusel mod Konferencerne, en økonomisk og en moralsk Støtte for de nyoprettede Selskaber overfor Konferencerne. Men som jeg har nævnt, vil Subventionerne i den kommende Tid kunne faa anden og endnu større Betydning, den nemlig, ligefrem at bekæmpe Konferencerne. Resultatet af Krigen mellem Atlanterhavsselskaberne for Øjeblikket vil efter al Sandsynlighed blive, at man træffer Overenskomst om Sel-

skabernes Bygningsprogram, om hvormegen Tonnage hvert Selskab maa indsætte paa Ruten o. l., kort sagt, at man mere vil forlade det nuværende pool og nærme sig Trustformen. Det er naturligt, at dette hænder først i Atlanterhavsfarten, hvor Skibene repræsenterer saa enorme Kapitaler, men uden Tvivl vil ogsaa de andre Konferencer over pool'et efterhaanden nærme sig Trusten. Overfor en saadan Udvikling kan Staterne ikke være blotte Tilskuere. Staterne, der inde i Landet selv fastsætter Taksten for Person- og Gods-Befordring (Jærnbanetakster o. l.), kan ikke lægge Hænderne i Skødet og se roligt paa, at kapitalstærke Dampskibsselskaber vilkaarligt fastsætter Betalingen for den regelmæssige Transport mellem Landene. Man øjner kommende Konflikter mellem Kapitalens og Landenes Interesser, og der aabner sig her nye Muligheder for Subventionspolitiken, om man da ikke skrider til Statsdrift, for at bekæmpe Konferencerne, og disse Spørgsmaal vil sikkert i første Række blive brændende for de Lande, som ikke naaede at faa sin egen Rute oprettet i Tide og ind i Konferencerne.

Men dette hører Fremtiden til. Jeg har mere holdt mig til Nutiden, hvor Subventionen ikke gives til at bekæmpe et Monopol, men tværtimod til at deltage i det. Lad mig da her ganske kort resumere.

Rutetrafiken betegner Kapitalkoncentration i Rederivirkomheden, og som en Følge af de store Kapitalinteresser, der staar paa Spil, dannes Konferencerne. I Kapløbet om oversøiske Ruter griber Staterne ind gennem Subventioner (direkte Tilskud til Linien, Milepenge ell. lign.), og de subventionerede Ruter har fak-

tisk ogsaa kunnet bidrage til Eksportens Udvikling; maaske mindre derved, at den oversøiske Transport er blevet billigere, end ved at man samtidig har taget et virkeligt Arbejde op paa det oversøiske Marked, Ruten gaar til; yderligere kommer hertil, at gennem Subventionerne er Ruters nationale Betydning traadt klarere frem, og dette viser sig f. Eks. i Sverige, idet svenske Handlende betinger sig Benyttelsen af svenske Ruter. Man er sikkert aldrig skredet til Subvention af en Rute, uden at man med større eller mindre Ret har ventet sig en Udvikling af Eksporten fra det paagældende Land, i den rigtige Overbevisning, at Udfragten paa de allerfleste Ruter skal bidrage det væsentligste til Omkostningerne ved Rutens Opretholdelse.

Hvad danske Ruter angaar, maa vi først og fremmest slaa fast, at Landet som Helhed ikke har vidst at benytte sig af den Lejlighed, som Ruterne gav, til at udvikle et oversøisk Marked. Mulig kommer dette af Ruters ganske private Karakter; der er ikke gennem Subventioner slaaet paa de nationale Strænge, der kunde føre den danske Handelsstand til fortrinsvis at benytte de danske Ruter, som Tilfældet er i Sverige og Norge, selvom dette gaar noget ud over den Hurtighed og Præcision, hvormed Varerne ellers kunde komme frem. Naar dansk Industris Første-Mand kan tale om Danmark som Industriland, bør man ogsaa tage den »Overbevisning« op til Revision, at Danmark ikke kan blive et industrieksporterende Land til oversøiske Pladser. At bygge en oversøisk Rute paa Transit og Transitsubvention vil være at bygge paa Sand, dels som Følge af Konferencerne, dels ogsaa

som Følge af Københavns Beliggenhed som den østligste af de store Havne. Spørgsmaalet om Subvention overhovedet maa afgøres fra Tilfælde til Tilfælde, man maa blot forud være klar over, at Danmark paa dette Omraade mere og mere vil blive henvist til at stole paa sig selv og sit eget Arbejde.
