

## DANSK SKIBSFART<sup>1)</sup>

AF CHRISTIAN HARHOFF

**I**NDLEDNINGSVIS vil jeg gerne have lov til at takke bestyrelsen for Nationaløkonomisk Forening, fordi den har ønsket at høre noget om dansk skibsfart og herved give medlemmerne lejlighed til at få nærmere kendskab til det trediestørste erhverv her i landet, og jeg håber, at det skal lykkes mig at give Dem et indblik i de problemer, som den aktive redér i tiden efter krigen og i dag har at kæmpe med. Jeg ser i emnevalget et udtryk for, at de bestræbelser, der fra mange sider er og bliver gjort for at gøre den danske befolkning og offentlighed »seaminded«, nu er ved at bære frugt. Den menneskelige glemsomhed er stor. Under de to verdenskrige, vi har oplevet, fik man anskuelsesundervisning i, hvor vigtigt det var, at vi havde en dansk handelsflåde, og det gik op for næsten hele befolkningen, at vore skibes sejlads og vore søfarendes virksomhed var bestemmende for, om vi her i landet kunne føre en — materielt set — nogenlunde acceptabel tilværelse.

I perioden mellem de to krige var der mange, der ikke tillagde skibsfarten nogen særlig betydning for dansk samfundsliv, men jeg tror, at der nu er sket en ændring heri, og befolkningen er blevet klar over, at handelsflaaden også har meget stor betydning i fredstid og rent ud sagt spiller en afgørende rolle for opretholdelsen af den høje danske levestandard.

Hvorledes dansk skibsfart udviklede sig under den anden verdenskrig, vil jeg ikke berøre nærmere her, fordi jeg går ud fra, at disse forhold er så velkendte, at jeg blot ville spilde Deres tid ved at gennemgå dette nu. Eet forhold er det dog nødvendigt at omtale, idet dette er baggrunden for den udvikling, der siden krigens afslutning er sket i dansk skibsfart. Jeg tænker her på de store tab såvel af menneskeliv som af skibe, som krigen medførte. Tabene af menneskeliv — ikke mindre end ca. 1.500 gode danske søfolk satte livet til under udførelsen af deres farefulde hverv — er selvfølgelig langt det smerteligste, og det glæder mig, at der såvel fra offentlig som privat side er gjort en betydelig indsats for at hjælpe de efterladte

<sup>1)</sup> Foredrag i Nationaløkonomisk Forening den 9. Maj 1949.

## DANSK SKIBSFART<sup>1)</sup>

AF CHRISTIAN HARHOFF

**I**NDLEDNINGSVIS vil jeg gerne have lov til at takke bestyrelsen for Nationaløkonomisk Forening, fordi den har ønsket at høre noget om dansk skibsfart og herved give medlemmerne lejlighed til at få nærmere kendskab til det trediestørste erhverv her i landet, og jeg håber, at det skal lykkes mig at give Dem et indblik i de problemer, som den aktive redér i tiden efter krigen og i dag har at kæmpe med. Jeg ser i emnevalget et udtryk for, at de bestræbelser, der fra mange sider er og bliver gjort for at gøre den danske befolkning og offentlighed »seaminded«, nu er ved at bære frugt. Den menneskelige glemsomhed er stor. Under de to verdenskrige, vi har oplevet, fik man anskuelsesundervisning i, hvor vigtigt det var, at vi havde en dansk handelsflåde, og det gik op for næsten hele befolkningen, at vore skibes sejlads og vore søfarendes virksomhed var bestemmende for, om vi her i landet kunne føre en — materielt set — nogenlunde acceptabel tilværelse.

I perioden mellem de to krige var der mange, der ikke tillagde skibsfarten nogen særlig betydning for dansk samfundsliv, men jeg tror, at der nu er sket en ændring heri, og befolkningen er blevet klar over, at handelsflåden også har meget stor betydning i fredstid og rent ud sagt spiller en afgørende rolle for opretholdelsen af den høje danske levestandard.

Hvorledes dansk skibsfart udviklede sig under den anden verdenskrig, vil jeg ikke berøre nærmere her, fordi jeg går ud fra, at disse forhold er så velkendte, at jeg blot ville spilde Deres tid ved at gennemgå dette nu. Eet forhold er det dog nødvendigt at omtale, idet dette er baggrunden for den udvikling, der siden krigens afslutning er sket i dansk skibsfart. Jeg tænker her på de store tab såvel af menneskeliv som af skibe, som krigen medførte. Tabene af menneskeliv — ikke mindre end ca. 1.500 gode danske søfolk satte livet til under udførelsen af deres farefulde hverv — er selvfølgelig langt det smerteligste, og det glæder mig, at der såvel fra offentlig som privat side er gjort en betydelig indsats for at hjælpe de efterladte

---

<sup>1)</sup> Foredrag i Nationaløkonomisk Forening den 9. Maj 1949.

udover den økonomiske usikkerhed, som tabet af forsørgeren har medført. I denne forbindelse finder jeg også anledning til at nævne, at det heller ikke har skortet på anerkendelse i ord og gerning af de overlevende danske sømænds fortjenstfulde arbejde under krigen både ude og hjemme. Med hensyn til de materielle tab gik ca. halvdelen af den danske handelsflåde tabt under krigsperioden, og for intet andet dansk erhverv har tabene været så store som for skibsfarten.

Disse direkte tab var, som det vil kunne forstås, næsten katastrofale, men desuden blev flådens kvalitet stærkt forringet på grund af den forskydning i bl. a. aldersfordelingen, som krigen medførte. Til belysning heraf kan jeg nævne, at af tonnagen ved udgangen af 1945 var godt en fjerdedel 26 år og derover, medens de tilsvarende tal ved krigens udbrud var godt en ottendedel.

Erhvervet stod derfor ved Tysklands kapitulation overfor mange og store problemer. Det vigtigste problem var genopbygningen af flåden, hvilket var uomgængeligt nødvendigt, hvis rederierne skulle gøre sig håb om at genvinde sin position i den internationale skibsfart. Hvad der dog i første instans stod for, var spørgsmålene om tilbageleveringen af de skibe, der sejlede for de Allierede, og som endnu var i behold, samt afgørelsen af den erstatning, som de Allierede skulle give for den danske handelsflådes sejlads under krigen. Det sidstnævnte spørgsmål var vigtigt, fordi den genopbygning, der forestod, ville stille meget store krav til rederiernes finansielle evner, og således for en væsentlig del være afgørende for, hvor hurtigt man kunne få sat genopbygningen af handelsflåden igang.

Endvidere skal jeg nævne, at de indskrænkninger i rederiernes dispositionsret, som krigstiden havde gjort nødvendig, ligeledes hørte til de vigtigere spørgsmål for erhvervet. Linierederierne ønskede naturligvis snarest muligt at genåbne deres rutefart, som havde ligget stille i hele krigsperioden, og som det i mange tilfælde havde kostet en betydelig økonomisk indsats at oparbejde. Tramprederierne ønskede ligeledes at få deres dispositionsret tilbage for atter at kunne betjene den kundekreds, de havde vundet i perioden mellem de to verdenskrige.

Som indledning til mine udtalelser om genopbygningen skal jeg ganske kort omtale spørgsmålene om tilbageleveringen af skibene fra de Allierede og de deraf følgende skibserstatninger. Langt den største del af de danske udeskibe sejlede for Storbritannien, og allerede i Maj—Juni 1945 fik man spørgsmålet om tilbageleveringen af de i behold værende skibe løst på en tilfredsstillende måde. I løbet af efteråret 1945 og foråret 1946 blev størsteparten af skibene leveret tilbage, og den reducerede danske handelsflåde fik herigennem en kærkommen tilvækst. Vel var mange af skibene i en sorgelig forfatning og trængte til gennemgribende reparationer efter krigstidens hårde sejlads, men vi fik et tonnagetilskud, der på dette tidspunkt —

hvor der herskede en meget stor mangel — var overordentlig tiltrængt. Dette var således tilfældet med de landbrugseksportbåde, som vi fik tilbageleveret allerede i juli—august 1945, og som satte os i stand til næsten omgående at genoptage eksporten af landbrugsprodukter.

Som for de »engelske« skibes vedkommende lykkedes det også hurtigt at få de andre udeskibe hjem. Erstatningsspørgsmålene blev omgående taget op til løsning, og selv om der endnu den dag i dag resterer enkelte sager, må det dog i det store og hele siges, at disse problemer er blevet afgjort på en måde, der alle forhold taget i betragtning har været ret tilfredsstillende for dansk skibsfart. Resultatet indtil nu har været, at der i forliserstatninger, brugsgodtgørelser etc. er betalt et samlet beløb på 440 mill. kr. Medregner man de endnu udestående erstatningsbeløb, kommer man formentlig op på ca. 480 mill. kr. Det er et meget stort tal, men jeg vil dog gerne gøre opmærksom på, at forliserstatningerne fra udlandet sammenholdt med skibenes krigskaskoforsikring den 9. april 1940 kun udgør mellem 80—90 pCt. af disse takster. Når man yderligere betænker, at kaskotaksterne for hjemmeflåden siden april 1940 er steget med 170 pCt., får man dog et indtryk af, hvor utilstrækkelige forliserstatningerne er til at dække omkostningerne ved genopbygningen af flåden. Disse erstatninger blev betalt i fremmed valuta, og da regering og rigsdag var klar over, hvor vigtigt spørgsmålet om handelsflådens genopbygning var, gav man erhvervet tilsagn om, at den nødvendige valuta — selv om erstatningerne naturligvis faldt ind under de almindelige regler om hjemtagelsespligt — alligevel skulle stå til rederiernes disposition til genopbygning.

Dansk Skibsfart er et led i den internationale skibsfart og følgelig meget påvirkelig af verdenshandelsflådens udvikling. Ved krigens udbrud omfattede verdenshandelsflåden godt 69 mill. BRT, og heraf sejlede godt 21 mill. BRT under engelsk flag. Ved krigsforlis og almindelige forlis var der i perioden en samlet afgang på 40 mill. BRT, men samtidig var der ved nybygninger tilkommet godt 52 mill. BRT, og verdenstonnagen omfatter derfor nu godt 81 mill. BRT. En væsentlig del af de under krigen byggede skibe var dog krigsbyggede amerikanske »Liberty« og »Victory« skibe, d. v. s. enhedsskibe på godt 10.000 TDW med en fart på henholdsvis 11 og 17½ knob. Denne tilvækst havde meget stor betydning under krigen og i den overgangsperiode med tonnagemangel, som fulgte lige efter; men særlig Libertyskibenes konkurrenceevne i et normalt fragtmarked må anses for meget tvivlsom, og et stort antal af disse skibe er da også blevet oplagt som reserveflåde, ialt 11½ mill. BRT. Det var således en meget ændret tonnage, som stod til rådighed ved krigens afslutning, og samtidig var fordelingen mellem søfartsnationerne indbyrdes totalt ændret. USA har nu den største handelsflåde i verden, medens England, Norge og andre gamle søfartsnationer såsom Danmark på grund af de store tab og den ringe

tilvækst også relativt har en langt mindre flåde end før. Det neutrale Sverige har under Krigen nydt godt af de gode rater ude i verden, og de svenske rederier har anvendt de store pengemidler, som de tjente under krigen, til at forny deres flåde. Den svenske flåde er nu ca. 400.000 BRT større end før krigen, og samtidig er dens effektivitet steget meget stærkt. Andre lande, der ikke tidligere havde haft en handelsflåde, var ved krigen blevet afspærret fra deres sædvanlige tonnageleverandører og har derfor opbygget en national handelsflåde. Dette gælder således flere sydamerikanske stater og også Schweiz.

Det er klart, at de gamle søfartsnationer var og er ivrige efter at genopbygge deres flåder, men ligé så indlysende er det, at USA og andre nye søfartsnationer ville forsøge at bibeholde den plads på havet, som de havde vundet. Denne kamp pågår stadig, men det er beklageligt, at de nye søfartsnationer ved discriminering og andre mindre tiltalende former for konkurrence forsøger at holde andre borte fra deres gennem flere generationer anerkendte område.

For dansk skibsfart, der igennem årtier har deltaget i international handel og søfart, er det en livsbetingelse at få handelsflåden genopbygget. Fra samfundets synspunkt er genopbygningen ligeledes en såre vigtig sag, særlig når det betænkes, at den »eksport« af skibsrum, som dansk skibsfart havde foretaget før krigen, ikke kan komme rigtig igang, før handelsflåden er genopbygget. Der har da heller ikke hverken fra erhvervets eller det offentliges side været tvivl om, at denne opgave skulle tages op og gennemføres.

Flere forhold har dog sinket genopbygningen. Råstofmangel, overvældende travlhed med reparationer, mangel på arbejdskraft m. v. har gjort det vanskeligt for rederierne at få kontrakter med danske værfter om nybygninger til levering indenfor en overskuelig fremtid. For flere udenlandske værfter er forholdene nogenlunde de samme, men rederierne har benyttet sig af enhver chance, der bød sig, hvilket også fremgår af den kendsgerning, at danske rederier har sluttet kontrakter om levering af skibe med engelske, hollandske, svenske, italienske og senest med japanske værfter.

Endvidere må det erindres, at byggepriserne er steget meget stærkt. Efter det ansete engelske søfartstidsskrift »Fairplay«s byggekostningsindeks for et 9.500 TDW motorskib med ret enkle specifikationer, er byggeprisen i England fra krigen udbrud og indtil idag steget med godt 160 pCt. Da prisen har været i stadig stigning siden krigen afslutning, og der ikke synes at være udsigt til en standsning heri, er det ikke mærkeligt, at rederierne i den senere tid har været noget tilbageholdende overfor placeringen af kontrakter.

Desuden har rederiernes uvished med hensyn til fragtmarkedets udvikling og frygten for de stadig stigende driftsudgifter spillet en betydelig rolle

i deres overvejelser. Erfaringerne fra tiden efter den første verdenskrig, hvor et fragtmarked, der som gennemsnit lå 4 gange så højt som før krigen, i løbet af mindre end et halvt år faldt til et niveau, der kun var ca. 50 pCt. over og medførte en meget lang stilstandsperiode med store oplægninger, maner til eftertanke.

Trods disse forhold er rederiernes genopbygning dog i fuld gang. For linierederiernes vedkommende var en genopbygning af tonnagen en uomgængelig nødvendighed, hvis de skulle genvinde deres indarbejdede position, og de er derfor uden hensyn til mulighederne for et prisfald gået i gang med at genopbygge deres flåder. For tramprederierne var det særlig ønsket om at kunne deltage i den gode fragtkonjunktur, der fik dem til at bygge og købe ind hurtigst muligt, men for en del tramprederier gælder det dog, at de ovenfor nævnte forhold har afholdt dem fra endnu at genopbygge deres flåder.

Af den sidste oversigt over den danske handelsflådes størrelse fremgår det, at flåden pr. 1. januar i år omfatter ca. 96 pCt. af tonnagen ved krigsudbruddet i 1939 eller 1.054.000 BRT. Bruttotilvæksten har siden 1. januar 1946 omfattet ca. 380.000 BRT, og af denne tilvækst var godt 150.000 BRT nybygninger fra danske og udenlandske værfter. En del af disse nybygninger var de såkaldte »Hansaskibe«, d. v. s. enhedsskibe, som den tyske regering tvang Danmark til at bygge. Disse skibe, hvoraf kun et fåtal var færdige inden krigens afslutning, er nu blevet færdigbyggede og overtaget af danske rederier. Den resterende tilgang på ca. 230.000 BRT bestod af secondhand tonnage, indkøbt fra udlandet. Denne omfattede skibe af forskellige typer og aldre. Blandt indkøbene kan nævnes 9 Libertyskibe på 65.000 BRT. Disse skibe blev indkøbt i 1947 for at transportere amerikanske kul til Danmark på dansk køl og derved spare landet for de store dollarsfragter, som transporten med amerikanske skibe betingede. Da disse transporter er ophørt, har rederierne solgt 3 af skibene til udlandet, og det må forventes, at der yderligere vil blive afhændet nogle af disse skibe.

Endvidere har rederierne købt fra Amerika 3 Victoryskibe og 7 enhedsskibe af en særlig klasse, kaldet CIA skibe. De sidstnævnte skibe, der er på 5—6.000 BRT og motorskibe, er ligesom Victorybådene langt bedre end Libertybådene, og er blevet indsat på de forskellige ruter. De øvrige indkøb består hovedsageligt af ret gamle skibe og herunder et stort antal skibe under 500 BRT. Det initiativ, der er vist ved indkøb af disse skibe, må hilses med en vis tilfredshed, men det har intet reelt med genopbygningen af flåden at gøre. Den danske handelsflåde tæller i forvejen et stort antal ophugningsmodne skibe, og det er naturligvis af tvivlsom værdi at forøge disses antal. Fra erhvervets side må mindstemålet for genopbygningen være, at de enkelte rederiers tonnage både størrelses- og kvalitetsmæssigt når en størrelse, der svarer til tonnagen i 1939 plus en forøgelse for krigsårene.

Ved afgang på grund af forlis og salg reduceredes flåden i den samme periode med ca. 70.000 BRT, og nettotilvæksten har således udgjort ca. 310.000 BRT eller godt 40 pCt. af bestanden pr. 1. januar 1946.

Den stedfundne udvikling har medført en noget mere harmonisk aldersfordeling af tonnagen, men der er dog stadig ca. en fjerdedel af tonnagen i aldersklasserne 26 år og derover, og på dette punkt er der derfor langt igen, inden man når forholdene fra før krigen, hvor kun en ottendedel var i disse aldersklasser.

Imidlertid fortsætter genopbygningen. Pr. 1. januar i år var der af danske rederier kontraheret en tonnage til levering i årene 1949—53 på godt 360.000 BRT. Hvad der yderligere kan forventes af tilgang som følge af yderligere nykontraheringer og indkøb af secondhand tonnage, kan vanskeligt afgøres, men på grundlag af en undersøgelse, som Dansk Dampskibsrederiforening har foretaget, vedrørende dette spørgsmål, må det anslås, at der i 1949 og 1950 vil blive nykontraheret ca. 90.000 BRT pr. år, og når hertil kommer indkøb fra udlandet, må man forvente, at den stigende bevægelse, som flåden er inde i nu, vil blive fortsat i de kommende år. De pågældende oplysninger om fremtidige kontraheringer er naturligvis behæftet med en betydelig usikkerhed. Mange rederier, der har planer om og midler til at genopbygge deres tonnage, har som allerede nævnt på grund af fragtmarkedets udvikling og driftsudgifternes stigning stillet sig afventende.

Når det nuværende nybygningsprogram i 1953 er fuldført, vil den danske handelsflådes sammensætning efter skibstyper adskille sig væsentligt fra flåden i 1939. Den dengang dominerende type — Nordøstersøtrampbåden på 1—2.000 BRT — vil ikke længere være den typiske båd i den danske handelsflåde, og der vil givet kun blive bygget ganske få skibe af denne art. Derimod vil de store cargoliners på 4—8.000 BRT og tankskibene blive de betydeligste tonnagegrupper i fremtiden. Det forekommer mig, at denne udvikling kan skabe et alvorligt problem, fordi hjemtagelsen af kul m. v. hidtil er sket i både på 1—2.000 BRT, og spørgsmålet bliver derfor, om man i 1953 vil have et tilstrækkeligt antal kulslæbere i den danske handelsflåde. Spørgsmålet bliver så meget alvorligere, når den samme udvikling genfindes i Norge og Sverige, hvor der ligeledes har været en kraftig nedgang i disse bådtyper. Imidlertid må det forventes, at det frie initiativ vil sætte ind her, såfremt disse farter viser sig at give en lønnende beskæftigelse.

Det er karakteristisk ved nybyggeriet efter krigen, at de nye skibe, liners såvel som trampskibe, bygges til større fart end før krigen, ligesom det største antal dampskibe bygges med oliefyr. Der bygges et relativt ringe antal trampskibe, men de, der bygges, er i højere grad kvalitetsskibe og er forsynet med en række anordninger for transporten af specielle ladninger.



Den udvidelse af tanktonnagen, som det danske nybygningsprogram indvarsler for Danmarks vedkommende, ses på baggrund af, at vi hidtil sammenlignet med andre søfartsnationer har været temmeligt svagt repræsenteret på dette område, men det er en udvikling, der er igang overalt. Den oceangående verdenstanktonnage er nu ca. 22 mill. TDW mod 17 mill. TDW før krigen, og den kontraherede tonnage udgør 6,6 mill. TDW. Imidlertid omfatter flåden i dag ca. 6 mill. TDW krigsbyggede enhedstankskibe af T. 2 typen, og desuden vil ca. 4 mill. TDW være scrapmoden på grund af alder. Olieforbruget i verden er steget stærkt. Det amerikanske forbrug alene overstiger i dag verdensforbruget før krigen, og i Vesteuropa er forbruget i dag ca. 30 pCt. højere end i 1939, og eksperter regner med, at verdensforbruget vil stige yderligere 5 pCt. pr. år i tiden indtil 1953. Indtil 1948 var kun et enkelt dansk rederi bortset fra olieselskaberne gået ind i tankskibsfarten, men nu er yderligere 4 danske rederier kommet med, dels ved kontraheringer, og dels ved køb af secondhand tonnage. Denne fart har fra et rederimæssigt synspunkt den fordel, at den kan bidrage til en udjævning af de store konjunktursvingninger, som ellers kendetegner skibsfartserhvervet. Det er almindeligt, at skibene bortchartres til de store amerikanske og engelske olieselskaber på 3—12 års tidscertepartier. Fra et samfundsmæssigt synspunkt har denne udvikling stor betydning, fordi der herved sikres landet en nogenlunde konstant valutaindtægtskilde.

Med de priser på nybygninger og secondhand tonnage, som har været fremherskende efter krigen, vil man forstå, at den udvidelse af handelsflåden, som er igang, vil koste meget betydelige summer. For de indtil 1. januar 1949 afleverede nybygninger og den indkøbte secondhand tonnage har den samlede investering udgjort ca. 350 mill. kr. For de nybygninger, der var kontraheret på samme dato, var basisprisen ca. 490 mill. kr. Alle kontrakter er afsluttet på glideskalabasis, og da de hidtil stadig er skei stigninger i byggeprisen, må man forvente, at slutprisen vil overstige nævnte basispris. Det er dog ikke muligt nu at afgøre, hvor meget denne stigning vil andrage, men lægger man basisprisen til grund, er den samlede investering for det program, der er gennemført eller sat igang, ca. 840 mill. kr. For at stille dette tal i det rette perspektiv, kan det oplyses, at den samlede krigskaskotakst for den danske handelsflåde pr. september 1939 udgjorde 500 mill. kr. Såfremt det for 1949 og 1950 anslåede nykontraherings- og indkøbsprogram gennemføres, vil ovennævnte tal stige med 3—400 mill. kr., således at de samlede investeringer vil komme op på ca. 1140—1240 mill. kr., og værdien af den samlede handelsflåde vil til den tid kunne ansættes til ca. 2.500 mill. kr. Det må huskes, at selv om disse planer gennemføres, vil målet for erhvervets genopbygning ikke være nået, og dettes gennemførelse vil kræve yderligere kapitalanbringelse i flåden.

Fornyelsen af handelsflåden er som nævnt for en væsentlig del foregået



dels ved nybyggeri ved inden- og udenlandske værfter og dels ved indkøb af skibe fra udlandet, og betalingen herfor til udlandet må erlægges i fremmed valuta. Der er også tale om et valutaforbrug for de skibe, der bygges ved danske værfter, idet der må indkøbes materialer fra udlandet til dette byggeri, men det drejer sig dog kun om ca. 35 pCt. af byggeprisen. På grundlag af en undersøgelse af dette spørgsmål kan jeg oplyse, at det samlede valutaforbrug indtil nu har andraget ca. 270 mill. kr.

Imidlertid har rederierne som nævnt tidligere som skibserstatninger modtaget ca. 440 mill. kr. i fremmed valuta, og der er således endnu ca. 170 mill. kr. tilbage af disse erstatninger til dækning af det fremtidige valutaforbrug, og restbeløbet er mere end tilstrækkeligt til at dække valutaomkostningerne for de pr. 1. januar 1949 ved udenlandske værfter kontraherede nybygninger. Jeg har stillet regnskabet op på denne måde for at vise, at skibsfartserhvervets genopbygning ikke har krævet noget valuta-beløb af de løbende valutaindtægter, men kun har berørt de skibserstatninger, som myndighederne har givet rederierne ret til at anvende til dette formål. Erhvervet er dog på det rene med, at en meget stor part af skibserstatningerne er medgået til dækning af de løbende importformål. Denne fremgangsmåde kan være fremtvunget af omstændighederne, men rederierne har som allerede sagt et løfte om at få stillet den nødvendige valuta til rådighed til flådens fornyelse.

Ordet genopbygning har i den offentlige debat været benyttet så ofte i de sidste par år, at det formentlig for mange har mistet noget af sin kraft ved de stadige gentagelser. For skibsfartserhvervets vedkommende har udviklingen siden kapitulationen — således som det fremgår af det foran fremførte — virkelig stået i genopbygningens tegn, og der er nået store og betydningsfulde resultater.

De finansielle krav til erhvervet har været meget betydelige, men der har heldigvis i de første år siden krigens ophør været en højkonjunktur i skibsfarten, og selv om rederierne først nu har opnået fuld dispositionsret over deres flåde, er restriktionerne dog lidt efter lidt blevet afskaffet.

Straks efter kapitulationen indtrådte den danske stat som medlem af United Maritime Authority, UMA, en organisation, der havde til formål at lette overgangen fra krig til fred ved at indføre ensartede rater og internationale betingelser, og dette nødvendiggjorde, at krigstidens nationale restriktioner blev opretholdt. Også af rent nationale grunde var en fortsættelse af Fragtnævnets arbejde nødvendigt.

Efter UMA's ophør den 2. marts 1946 slækkedes efterhånden Fragtnævnets indgriben i de enkeltes dispositioner, men så længe der var vanskeligheder ved at fremskaffe tonnager til hjemførslen af de nødvendige råstoffer m. v., var det rimeligt, at Fragtnævnet gennem sine approbationer og påbud havde mulighed for at skaffe dansk tonnage frem.

For linierederierne vedkommende ophørte indgrebene ret hurtigt efter UMA.s ophør. Når man gav disse rederier en særstilling, skyldtes det dels, at deres tonnage var uegnet til de transporter, der var tale om, og dels at en yderligere forsinkelse af ruternes genåbning kunne få skæbnesvangre følger for fremtiden. Konkurrenter var som altid klare til at sætte tonnage ind i disse farter, og een gang tabt, er næsten altid tabt for stedse i den internationale skibsfart. Frigivelsen af linierederierne tonnage forøgede for en tid den interesse modsætning, der er mellem tramp- og linierederierne, men ved bedømmelse af tramprederierne indstilling må det huskes, at der var fastsat maksimalrater for Fragtnævnets transporter, og disse rater lå langt under, hvad der kunne opnås i andre farter. Det var naturligvis først og fremmest dette forhold, der betingede tramprederierne indstilling, men når de loyalt bøjede sig for den trufne afgørelse, skyldtes det, at de klart indså, at det var en samfundsinteresse at opretholde det danske rutenet.

Af hensyn til landets forsyninger var tramprederierne også efter krigen tvunget til at hjemtransportere de nødvendige råstoffer til landets næringsliv. Denne ordning bevirkede, at tramptonnagen fik mange ballastrejser, og af den grund blev udnyttet mindre effektivt. Efterhånden formindskedes tvangsrejserne, men først fra september 1948 blev sejladsen givet fri, og selv efter dette tidspunkt måtte rederierne rejser approberes af Nævnet. Årsagerne hertil var dels valutamæssige og dels herved at give Nævnet en mulighed for at få et overblik over skibenes positioner for det tilfælde, at der ikke kunne fås tonnage i det åbne marked. Nævnets approbation blev dog givet i de fleste tilfælde, og som det måske er Dem bekendt, blev Nævnet endelig ophævet den 31. marts 1949. Den hidtidige Fragtnævnslov udløb på dette tidspunkt og blev ikke yderligere forlænget af Rigsdagen.

Det fremgår af det foregående, at såvel i 1946 som i 1947 var en stor del af flåden beskæftiget i farter på Danmark, men allerede i 1948 og endnu mere i de kommende år vil beskæftigelsesområdet væsentligt komme til at ligge i farter mellem udenlandske havne, således som det var tilfældet før krigen. Jeg ved ikke, om De alle er klar over, at før krigen hidrørte mellem 70—75 pCt. af danske skibes bruttoindsejling fra disse farter. Valutamæssigt har dette stor betydning for det danske samfund. Allerede nu spiller flådens indsejling en vigtig rolle for vor betalingsbalance, og efterhånden som flåden vokser, vil der ske en kærkommen stigning i den indsejlede bruttofragt. I 1946 er bruttofragten opgjort til ca. 425 mill. kr., i 1947 steg beløbet til ca. 570 mill. kr., og for 1948 er indsejlingen efter rederierne skøn anslået til ca. 650 mill. kr. Disse beløb kommer dog ikke fuldstændig til det danske samfunds rådighed, men en del formentlig mellem 35—40 pCt. medgår til at dække nødvendige udgifter i udlandet, således at nettobeløbet kan anslås til 285, 360 og ca. 420 mill. kr. for hen-

holdsvis 1946, 1947 og 1948. I de nævnte tal er også medtaget de bruttofragter, der hidrører fra sejlads på Danmark, og som ikke reelt er en indsejling i fremmed valuta, men rettere sagt en besparelse heraf.

En fordeling af bruttoindsejlingen på valutasorter har for årene 1947 og 1948 vist, at dollarsbruttoindsejlingen i disse år har udgjort ca. 175 mill. kr. pr. år. Selv om nettobeløbene formentlig udgør ca. 90 mill. kr. pr. år, er skibsfarten dog det bedste dollarsindtjenende erhverv, vi har. Efter regeringens langtidspåprogram forstår jeg, at man samtidig med en vis forøgelse i skibsfartens dollarsindsejling dog først og fremmest venter en meget kraftig forøgelse af vor eksport til den vestlige halvkugle for ad denne vej at få dækket vort dollarsdeficit. Uden at jeg vil udtale mig om det realistiske i denne eksportforøgelse, vil jeg dog pointere, at dansk skibsfart gennem en årrække har været indarbejdet i de amerikanske farter, og trods meget hård konkurrence har været i stand til at hævde og udvide sin position. Den forstærkede konkurrence efter krigen og de discriminerende forholdsregler, der bliver taget mod fremmed skibsfart, vil næppe i det lange løb slå dansk skibsfart ned, og den amerikanske skibsfart arbejder nu med et omkostningsniveau, der efterhånden som man går fra sælgers til købers marked, vil stille Danmark og andre europæiske lande langt bedre i konkurrencen.

Som det allerede fremgik af tallene for bruttoindsejlingen er fragterne steget meget stærkt sammenlignet med forholdene før krigen. Indsejlingen pr. TDW er dog steget mindre end fragterne på grund af den mindre effektive udnyttelse af tonnagen. De lange ballastrejser i forbindelse med langsomme laste- og losseforhold i havnene har i mange tilfælde mere end opvejet den fartsforøgelse, som de nye skibe er bygget til. Selv om indsejlingen pr. TDW er steget mindre end fragterne, ligger stigningen dog på ca. 200—250 pCt. Særlig i 1946 og 1947 var der en god margin mellem driftsindtægter og udgifter, hvilket har været af uvurderlig betydning for genopbygningen. De gode fortjenester i disse år er for 90 pCt.'s vedkommende blevet benyttet til genopbygning og konsolidering.

Dette er også påkrævet. Fragtmarkedet begyndte i slutningen af 1947 at have tendens til nedgang, og i 1948 indtrådte faldet. I slutningen af året syntes nedgangen at være standset, men 1949's fragtmarked har hidtil været meget svagt. Hvorvidt faldet vil fortsætte, kan ikke afgøres endnu, men i betragtning af, at udgifterne stadig har været stigende, må man se med en vis uro på fremtiden. Når indtægterne er faldende, og udgifterne stigende, vil det tidspunkt snart indtræffe, hvor driften giver underskud, og allerede nu er der visse rejser, der er tabgivende. Vedvarer denne udvikling kan det snart blive nødvendigt at oplægge de mindst effektive skibe.

Dette synspunkt er blevet gjort gældende ved forhandlinger med mandskabsorganisationerne om forhøjelse af hyrerne, men uden resultat. Det

har så meget mere vægt, som de fleste andre udgiftsposter er givet på forhånd, uden at der er nogen større mulighed for rederierne til at påvirke dem. Dette gælder bl. a. udgifterne til kul og brændselolie, hvis stigninger væsentligt skyldes forholdene i de producerende lande i forbindelse med en kraftig forøgelse af forbruget. De vanskelige forsyningsforhold for kul har fået mange rederier til at installere oliefyr i deres skibe for på denne måde at undgå den stærke stigning i kulprisen.

Hvad angår udgifterne til reparation og stores har forholdene hidtil været, at værfterne på grund af overvældende travlhed udførte arbejdet efter regning, og således at der ikke kunne blive tale om en egentlig licitation af arbejdet. Denne periode er dog nu ved at være forbi, og man kan forudse den dag, da værfterne vil være ivrige efter at sikre sig reparationsarbejderne. For øjeblikket kan de ikke konkurrere på prisen og navnlig ikke på reparationstiden. De danske rederier foretrækker af mange grunde at få deres arbejde udført på danske værfter, men jeg vil advare mod at søge at tvinge dem hertil, idet det både valutamæssigt og økonomisk vil give tab.

Siden krigens afslutning er der sket meget store stigninger i hyreudgifterne. Den i sommeren 1945 på regeringens foranledning indførte 3-skiftede vagtordning blev overenskomstmæssigt indført i 1946-overenskomsterne, og såvel i disse, i 1947, som i 1949-overenskomsterne har mandskaberne desuden fået andre økonomiske og arbejdsmæssige forbedringer. Blandt andet er grundhyrerne forhøjede. Det samme gælder overtidsbetalingen, antal fridage, ferieafflønningen m. v. Endvidere har man indført en tillidsmandsordning ombord i skibene, men det er endnu for tidligt at udtale sig om hvorvidt denne har haft nogen større betydning. I 1949-overenskomsterne har man endeligt i forståelse med rederierne vedtaget en alderstillægsordning for bådsmand, tømmermand og donkeymand for tjeneste et vist antal år i samme rederi.

Alt i alt må det siges, at besætningerne i fuldt omfang har fået del i de relativt gode tider for skibsfarten, men det kan ikke kraftigt nok fastslås, at det rigtige sammenligningsgrundlag for dansk skibsfarts hyreudgifter er forholdene i de nationers skibe, hvormed vi skal konkurrere.

Det skal indrømmes, at også for de andre søfartsnationer har hyreudgifterne været stigende, men det maner dog til eftertanke, når en undersøgelse i 1947 af de månedlige hyreudgifter for en Nord-Østersøbåd omfattende grundhyre, dyrtidstillæg, anciennitetstillæg, ferie- og pensionsbidrag, men ikke krigstillæg og udgifterne til overarbejde har vist, at det danske skib var langt dyrere end et norsk og engelsk skib og kun lidt billigere end et svensk.

De svenske, norske og engelske hyrer er kun ændret ganske ubetydeligt siden 1947, og er i år forlænget så godt som uforandrede. Derimod betød

det mæglingforslag, som blev vedtaget af begge parter den 1. april i år, at de danske mandskabsudgifter vil stige med 5—10 pCt. Som bekendt blev forslaget også fra rederside kun vedtaget med en ringe majoritet, og dette er udtryk for, at en stor del af rederierne ikke mener længere at kunne gå med til en fortsættelse af denne udvikling. Jeg ved ikke, hvilke rederier, der særlig har stemt imod forslaget, men jeg tror, at modstanden har været særlig stor blandt rederier med Nord-Østersøtonnage. Udviklingen af hyreudgifterne har siden 1938 været særlig ugunstig for disse mindre skibe, og marginen mellem driftsindtægter og -udgifter er mindst for disse både, således at risikoen for oplægning er langt større for dem end for andre. Desuden har disse skibe i Fragtnævnsperioden hovedsagelig været beskæftiget i farter, hvor raterne var bundne og langt lavere end det frie markedes rater. Af disse grunde har disse rederier kun været i stand til at foretage en ret begrænset konsolidering.

Det vil virke trøttende, hvis jeg gennemgår samtlige de forskellige udgiftsposter i rederiernes driftsregnskab. Nævnes bør dog, at assuranceudgifterne heldigvis er faldet sammenlignet med forholdene under krigen, men der opretholdes stadig på grund af den vedvarende minerisiko og uroen i verden en krigsforsikring. Der er netop pr. 1. april i år gennemført en ændring i krigsforsikringsforholdene herhjemme, hvorefter det gamle institut, der standsede sin virksomhed pr. 9. april 1940, atter sættes i kraft med visse ændringer. Af den oprindelige garantikapital på 110 mill. kr. må man regne med, at halvdelen er i behold, men da denne kapital er for ringe, har man forhøjet dette beløb fra 55 til 82,5 mill. kr. Staten garanterer 45 mill. kr., rederierne 30 mill. kr., medens de resterende 7,5 mill. kr. fordeles mellem forsikringsselskaber og et i dette øjemed dannet konsortium af banker. Yderligere er staten gået med til at tegne en subsidiær garanti på 150 mill. kr. I betragtning af at den samlede krigsforsikringstakst for øjeblikket er 1.200 mill. kr. og vil stige til ca. 2.500 mill. kr., som allerede nævnt, er den samlede garanti — almindelig og subsidiær — ret beskeden. Den af rederierne tegnede garantikapital skal fordeles enten i forhold til deres samlede krigsforsikringstakst eller i forhold til det i instituttet dækkede beløb pr. 1. april i år. Det er dog hensigten på grund af de fremtidige ændringer i tonnagens størrelse at forandre garantikapitalens fordeling mellem rederierne, efterhånden som tonnagedelingen mellem rederierne ændres.

For at afrunde det billede, jeg her har opridset af dansk skibsfart, skal jeg oplyse, at det samlede direkte antal beskæftigede i handelsflåden udgør ca. 13—15.000 personer. Medregner man hertil de indirekte beskæftigede, f. eks. på skibsværfter, ved losse- og lastearbejde m. v., kommer beskæftigelsen op på ca. 40.000 personer, men selv med den indirekte beskæftigelse er erhvervet — set fra et rent beskæftigelsesmæssigt synspunkt —

ret beskedent. Tager man derimod hensyn til erhvervets valutaindtjening, således som det fremgår af det foran omtalte, forandres billedet, og ved sammenligning mellem skibsfartens valutaindsejling og landbrugets og industrieksportens, bør man tage i betragtning, at valutaindtjeningen er langt større pr. beskæftiget person i skibsfarten end i noget andet erhverv, og kapitalværdien af produktionsapparatet pr. beskæftiget formentlig langt større end i de andre erhverv.

Til slut vil jeg udtale, at det naturligvis kun er et fåtal af erhvervets problemer, der kan komme med i et sådant relativt kort foredrag, men jeg håber, at det er lykkedes mig at fremhæve både lyse og mørke sider for erhvervet i dag. Rederierne er godt igang med genopbygningen. Hidtil har fragtmarkedet været relativt gunstigt, men der er mørke skyer i horisonten. Konkurrencen ude i verden er hård, men det er her, at dansk skibsfart skal arbejde. Vor totale mangel på eksportvarer, der virkelig fylder noget, forhindrer en virkelig økonomisk direkte liniefart mellem Danmark og udlandet, ligesom det komplicerer tramprederiernes farter. Det vil derfor altid være farten mellem udenlandske havne, der giver dansk skibsfart dens væsentlige beskæftigelse. Fri konkurrence er en nødvendighed for os, og det er vort håb, at der stadig vil blive brug for vort kvalificerede arbejde. Mangen en storm og modgang har erhvervet været ude i, men vi er hidtil kommet igennem og vokset os stærke. Trods usikkerheden ser dansk skibsfart dog med fortrøstning fremtiden imøde.