

SKIBSFARTENS PROBLEMER *

Af J. CHR. ASCHENGREEN**

For nogle få måneder siden sad jeg en formiddag i London og talte med en engelsk kollega om skibsfarten – den dag navnlig om forholdene inden for tankskibsfarten. Vi sammenlignede tallene for den oplagte tonnage i verden, vi så på de oplysninger, der forelå om bestilte nybygninger, og sammenlignede disse tal med den forventede stigning i verdensbehovet for olie i de nærmeste årtier. Billedet tegnede sig, ærlig talt, meget mørkt, og efter en stunds forløb blev vi enige om, at faktisk så vi nogenlunde ens på sagerne, og nu skulle vi holde op, for blev vi ved, endte det bare med, at vi sad og blev så triste, at vi helt mistede modet.

Miste modet er det værste, der kan ske – og det har de danske redere ikke.

Skibsfartens problemer og skibsfartens vanskeligheder er mange og store. Der er ingen af os, der undervurderer dem, men inden jeg mere detaljeret går igang med at tale om problemerne, vil jeg gerne stærkt understrege, at den danske skibsreder af idag ikke har mistet troen på sit erhvervs fremtid. Siden tidernes morgen har der været varer, der skulle transporteres over havene, og så længe vort samfund består, vil der være brug for skibe. Og ikke alene det. Ser vi ud over verden, er det ganske åbenbart, at verdenshandelen langt fra har nået sit maximum. Der kan ske forskydninger af den ene og den anden art, men totalen vil vokse fra år til år og sandsynligvis i stadig stigende grad.

Skibsredere er fødte optimister og har stadig deres optimisme i behold, selvom der ikke i de senere år har været meget, der opmuntrede til et lyst syn.

Dette var et par bemærkninger, jeg gerne ville forudskikke, således at De hele tiden skal være klar over, at selvom jeg skal nævne alvorlige problemer, så betyder det ikke, at vi har mistet troen på os selv og vort erhverv.

Den store generalnævner i skibsfartens problemer idag er den simple kendsgerning, at der er altfor mange skibe i verden, og at der i de nærmeste

* Foredrag i Nationalekonomisk Forening den 5. april 1960.

** Direktør i Det østasiatiske Kompagni, formand for Danmarks Rederiforening.

SKIBSFARTENS PROBLEMER *

Af J. CHR. ASCHENGREEN**

For nogle få måneder siden sad jeg en formiddag i London og talte med en engelsk kollega om skibsfarten – den dag navnlig om forholdene inden for tankskibsfarten. Vi sammenlignede tallene for den oplagte tonnage i verden, vi så på de oplysninger, der forelå om bestilte nybygninger, og sammenlignede disse tal med den forventede stigning i verdensbehovet for olie i de nærmeste årtier. Billedet tegnede sig, ærlig talt, meget mørkt, og efter en stunds forløb blev vi enige om, at faktisk så vi nogenlunde ens på sagerne, og nu skulle vi holde op, for blev vi ved, endte det bare med, at vi sad og blev så triste, at vi helt mistede modet.

Miste modet er det værste, der kan ske – og det har de danske redere ikke.

Skibsfartens problemer og skibsfartens vanskeligheder er mange og store. Der er ingen af os, der undervurderer dem, men inden jeg mere detaljeret går igang med at tale om problemerne, vil jeg gerne stærkt understrege, at den danske skibsreder af idag ikke har mistet troen på sit erhvervs fremtid. Siden tidernes morgen har der været varer, der skulle transporteres over havene, og så længe vort samfund består, vil der være brug for skibe. Og ikke alene det. Ser vi ud over verden, er det ganske åbenbart, at verdenshandelen langt fra har nået sit maximum. Der kan ske forskydninger af den ene og den anden art, men totalen vil vokse fra år til år og sandsynligvis i stadig stigende grad.

Skibsredere er fødte optimister og har stadig deres optimisme i behold, selvom der ikke i de senere år har været meget, der opmuntrede til et lyst syn.

Dette var et par bemærkninger, jeg gerne ville forudskikke, således at De hele tiden skal være klar over, at selvom jeg skal nævne alvorlige problemer, så betyder det ikke, at vi har mistet troen på os selv og vort erhverv.

Den store generalnævner i skibsfartens problemer idag er den simple kendsgerning, at der er altfor mange skibe i verden, og at der i de nærmeste

* Foredrag i Nationalekonomisk Forening den 5. april 1960.

** Direktør i Det østasiatiske Kompagni, formand for Danmarks Rederiforening.

år kan ventes leveret yderligere mange nybygninger fra skibsværfterne. Det er tvivlsomt, om stigningen i verdenshandelen vil blive så stor og så hurtig, at der kan blive brug for alle disse nye skibe.

Ganske naturligt følger vi tallene for den oplagte tonnage med den største opmærksomhed. Toppunktet blev nået i begyndelsen af oktober måned ifjor, da næsten 9 millioner brutto register tons var lagt op – ca. 4,5 mill. tons tørlastskibe og 4,5 mill. tons tankskibe. Lad mig her indskyde, at jeg hele vejen vil benytte brutto register tons, når jeg angiver tons mængder. Hvis De ønsker at omsætte brutto register tons til dødvægt tons, vil en forøgelse på 50% give et temmelig korrekt billede.

Oplægningstallene inkluderer ikke den del af den amerikanske regeringsflåde, som er lagt i mølposer, og som kun vil vise sig igen på verdenshavene, hvis fragtmarkedet skulle løbe fuldkomment løbsk eller i tilfælde af krig.

Siden oktober er der sket en nedgang i de oplagte skibes mængde, og de seneste tal er pr. 1. marts 1960, da der var oplagt knapt 2½ mill. tons tørlastskibe og godt 3 mill. tons tankskibe.

Dette er et skridt i den rigtige retning og berettiger til en moderat optimisme, men enhver skibsreder spørger sig selv, om bedringen vil vise sig at holde, eller om den kun er en sæsonmæssig foreteelse. Vi håber, men må indrømme for os selv, at der er mest grund til at vente, at de nærmeste måneder vil vise nogen nedgang i tørlastmarkedet og en del modgang for tankskibene.

Der er dog en faktor, der berettiger til et vist lyssyn på længere sigt. Ser man en specifikation af de pr. 1. marts oplagte tørlastskibe, viser den, at ud af den samlede oplagte tonnage på knapt 2½ mill. tons er godt 2¼ mill. tons (eller næsten 95%) bygget i 1945 og tidligere. Det er førkrigs- og krigsbyggede skibe, de fleste af oplæggerne, og altså skibe, som ikke længere er moderne og tidssvarende. Skibe, som inden for en overskuelig fremtid må gå til ophugning, og som for manges vedkommende aldrig kommer ud at sejle igen.

For tankskibenes vedkommende er billedet ikke helt så godt. Den oplagte tonnage er 3.160 mill. tons, og heraf er lidt over 2 mill. tons eller knapt 65% bygget i 1945 og tidligere.

For begge kategoriers vedkommende gælder det, at man burde kunne se hen til at nå balancepunktet mellem udbud og efterspørgsel inden for en rimelig tid, dels ved at ophugningen af ikke tidssvarende tonnage fremskyndedes, dels ved at verdenshandelen steg, men det må ikke glemmes, at stigningen i verdenshandelen skal være stor nok til også at absorbere de nybygninger, der bliver leveret i de nærmeste år.

Det gik vel endda, selvom det selvfølgelig må tage lidt tid, men det næste store problem melder sig straks i form af den stærkt øgede skibsbygningskapacitet, der efterhånden er kommet i verden. Man regner med, at værft-

terne verden over er i stand til at opbygge en handelsflåde som den nuværende på 10 til 12 år, og da et fornuftigt vedligeholdt skib kan vare en snes år, er det desværre klart, at hvis skibsværfterne skal holdes i fuld beskæftigelse i årene fremover, vil de producere så mange skibe, at man vanskeligt kan se, hvornår vi kan nå balancepunktet mellem udbud og efterspørgsel.

Vi kan ikke bebrejde værfterne, at de søger at holde deres beskæftigelse vedlige så længe som muligt, men på den anden side er det vist forståeligt, at den reder, der i de senere år kontraherede tonnager til høje priser, kontant betaling med glideskala og alt til faget henhørende, og som nu kæmper en hård kamp for at holde sine skibe i fart, at han med den største uro og ængstelse må se værfterne slutte kontrakter til lave og faste priser, endda på gunstige kreditvilkår og dermed yderligere forøge det store tonnageoverskud.

Kunne man nå dertil, at ca. halvdelen af verdens skibsbygningskapacitet var beskæftiget på anden måde end ved at bygge skibe, var meget nået både for skibsbyggerne og for rederne. Men det er vist en utopisk tanke og i hvert fald en opgave, som kun skibsbyggerne kan løse.

Det var måske et naturligt ræsonnement, at rederne verden over burde tage hånd i hanke med situationen og regulere forholdet mellem udbud og efterspørgsel, bl.a. ved at sætte forøget fart i ophugningerne. For tørlastskibenes vedkommende er der på international basis gjort et sådant forsøg på at finde frem til en overenskomst gældende for trampskibe over 5.000 tons d.w., en overenskomst, som dog først skal begynde sin virksomhed, når og hvis 75% af verdenshandelsflåden af disse skibe slutter sig til. Dette er ikke nået endnu, og ingen kan sige, om projektet nogensinde bliver ført ud i livet.

Planen går ud på, at de tilsluttede redere skal indbetale en vis procentdel af fragten for nye fragtafslutninger til en fond, og af disse penge skal der udredes en godtgørelse til oplagte skibe og ligeledes en godtgørelse til skibe, som blev ophuggede. Altså en opmuntring til oplægning og ophugning. Tanken har vundet stærk støtte blandt græske redere, ikke mindst hos dem, der har skibe under Flags of Convenience. Desuden er der engelske, hollandske og tyske rederier, der har anmeldt deres interesse. I Skandinavien har rederne hidtil holdt sig tilbage, for en stor del, fordi de ikke føler sig overbevist om, at reglerne vil blive overholdt af så mange forskellige redere af så mange forskellige nationaliteter, og dels fordi de mener, at i det lange løb tjener det skibsfartens interesser bedst, at udviklingen uhindret får lov at gå sin gang.

Det ville være ønskeligt, om forholdene udviklede sig på naturlig måde henimod balancepunktet, men varer dette urimeligt længe, kan der komme et tidspunkt, hvor man også i Skandinavien må overveje stillingen igen.

Det kan sikkert også være fristende at sige, at rederne verden over kunne

have undgået denne situation ved at lade være med at kontrahere så mange skibe, og det kan der selvfølgelig ikke være to meninger om, men man må her huske på, at der er tale om et internationalt, verdensomspændende og frit erhverv, åbent for enhver, og under sådanne forhold kan der ikke træffes arrangementer om antallet af nybygninger. Man må selv bestemme, og den, der ikke bygger, løber risikoen for at blive agterudsejlet. Rederne dengang – de fornuftige af dem – var ikke uden forståelse af, at markedet kunne gå nedad igen, men jeg vil vove at påstå, at ingen reder havde forudset, at bunden kunne gå så fuldstændigt ud af markedet, som tilfældet har været.

Der kom også mange nye redere til. Suezkrisen i 1956 bragte en højkonjunktur for skibsfarten, som fik adskillige finansiers til at tro, at bare man byggede skibe eller købte skibe, så havde man sikret sig en plads ved guldstrømmen med ret til at tappe denne i rigt mål. Mennesker med mange penge og lidet kendskab til skibe blev redere og fortryder idag, at de blev det, men det er for en ikke ringe del dem, der er skyld i miseren.

Hvad tørlastskibene – og specielt trampskibene – angår, spillede kultransporterne fra USA til Europa indtil fornylig en stor rolle; således blev der i 1955 skibet 26 mill. tons kul fra USA til Europa, i 1957 kulminerede transporterne med 45 mill. tons, i 1958 var tallet 31 mill. og i 1959 var de nede på 18 mill. – en nedgang på næsten 30 mill. tons fra 1957. Man regner med, at transporterne verden over af tørlast i 1957 var 540 mill. tons, og at de sank til 490 mill. tons i 1958. Kullene tegnede sig således for en stor del af nedgangen, men mange andre varer gik tilbage, og resultatet blev en tilbagegang på 50 mill. tons eller ca. 10%. Dette sammen med en livlig tilgang af nye skibe var mere, end markedet kunne tage uden at blive forstyrret, og resultatet har da også været det jordskælv i fragtmarkedet, som vi lider under nu.

Lad os – inden vi går videre – kaste et blik på skibsfartens stilling i Danmark i de senere år. Denne viser en stigende betydning i samfundshusholdningen, selvom de sidste 3 års tilbagegang i fragtmarkedet har sat sit spor også i danske rederiers indtjening. I 1947 indsejlede den danske handelsflåde 570 mill. kroner, 10 år senere i 1957 var dette tal steget til ca. 1800 mill. for at falde til ca. 1500 i 1958. I 1959 regner vi med, at indsejlingen ligger omkring de 1550 mill. kroner.

I denne årrække har vi haft fornuftige regler for skattefri afskrivninger, og jeg håber, De ikke tager mig det ilde op, når jeg siger, at efter min mening taler det til ære for danske skibsredere, at de næsten uden undtagelse har gjort fornuftig brug af disse afskrivningsregler.

Medens årene efter den første verdenskrig så store overskud fra krigsårene vende sig til tab og selskab efter selskab komme ud for trange tider, delvis fordi de let tjente penge var blevet givet letsindigt ud – til tider dog imod rederiledelsens ønske – har rederierne i årene efter den anden verdens-

krig ført en overordentlig formålstjenlig politik. Rimelige udbytter er blevet udbetalt til aktionærene, men størsteparten af de indtjente penge er blevet anvendt til genopbygning af flåden, som havde lidt meget store tab under krigen. Den danske handelsflåde er betydelig større idag, end den var før krigen, nemlig 2.088.000 tons pr. 1.1.60 imod 1.175 mill. tons brutto i 1939, men opgangen er ikke større end den opgang, der har været i den totale verdenshandelsflåde. I 1939 udgjorde den danske handelsflåde 1,7% af verdensflåden. Idag har vi 1,8%, så De vil se, at vi har fulgt trit med udviklingen og hævdet vor stilling, men ikke mere. Det er imidlertid en bedre flåde end før krigen – nyere, idet ca. 50 % af flåden i 1939 var under 15 år, i 1959 var 80% inden for den alder. Dette skyldes selvfølgelig for en del genopbygningen efter krigen, men det er ikke hele forklaringen, for medens 80% af den danske flåde er under 15 år, er dette tal 58% for verdenshandelsflåden. Samtidig med anskaffelsen af nye skibe har der fundet udramning af forældet tonnage sted.

De skibe, der er bygget til efterkrigens Danmark, er hurtige, moderne indrettede og udstyrede og har for de allerflestes vedkommende alle moderne navigationshjælpemidler, såsom radar, ekkolod, radiopejling etc. Maskinen er i de fleste tilfælde en dieselmotor, og på det område har Burmeister & Wain sørget for, at vi er på højde med det bedste. Også med hensyn til de forhold, som officerer og mandskab lever under, tåler nutidens danske skibe sammenligning med et hvilken som helst andet lands skibe.

Alt i alt er den danske handelsflåde ny, moderne og effektiv, vi burde se den travlt og profitabelt beskæftiget – men det går jo ikke altid sådan, som man synes, man har fortjent det.

Verdenshandelsflåden er fra 1939 til 1959 steget med ca. 85%. Som jeg sagde før, har Danmark så nogenlunde holdt sin forholdsmæssige stilling. Det samme gælder de fleste af de gamle skibsfartslande, selvom nogle – f.eks. Norge og Sverige – er gået videre, idet deres flåder er vokset med henholdsvis 116 % og 130 %. Til gengæld er stigningen for Englands vedkommende kun 16%.

En ny faktor er imidlertid kommet til i efterkrigsårene, nemlig skibe, der sejler under de såkaldte »Flags of Convenience«, bekvemlighedsflag, som vi har døbt dem på dansk. Pan/Hon/Libskibe, hvilken betegnelse står for Panama, Honduras og Liberia, som er de stater, der i størst omfang har været villige til at indregistrere skibe uden virkeligt tilhørsforhold til landet. Siden 1939 er den i Panama registrerede handelsflåde vokset fra 718.000 tons til 4,6 mill. tons; Honduras og Liberia, der i 1939 overhovedet ingen skibe havde sejlede under deres flag, har nu indregistreret henholdsvis 200.000 tons og 11,9 mill., altså for de tre lande en samlet handelsflåde på 16,7 mill. tons eller 15% af verdenshandelsflåden.

Disse skibe har været en meget kraftig – og, som vi synes, unfair –

konkurrence i efterkrigsårene. Der har været gjort forgæves forsøg på at nå frem til en bestemmelse om, at der bør være et vist tilhørsforhold mellem et skib og det land, hvis flag det fører. Men selv dette minimumskrav har ikke kunnet gennemføres. Skibene under Flags af Convenience sejler derfor uden noget som helst nationalt tilhørsforhold, de betaler ikke skat til noget land, og i det høje fragtmarked kunne de derfor anvende hele deres indtjening til bygning af nye skibe. De kender intet til ministerielle skibstilsyn, der stiller krav til skibene af den ene og den anden art. De kender intet til bemandingslove, der foreskriver, hvor mange mand de skal have ombord i deres skibe, og har derfor i mange tilfælde betydeligt mindre besætninger end vi andre. De bruger officerer og mandskab fra de gamle søfartlande, men har ikke bidraget noget til deres uddannelse osv. osv. Så har jeg endda ikke nævnt den omstændighed, der måske har været af den allerstørste betydning for deres rivende udvikling. De har ikke været underkastet valutabestemmelser i noget land og har ikke kendt til et begreb som hjemførelsespligt for fremmed valuta. Dette sammen med skattefritagelse har gjort dem til velkomne kunder i den amerikanske finansverden, hvor man med stor beredvillighed har stillet kapital til disposition.

Vi kan ikke komme udenom, at der er dygtige redere blandt Flags of Convenience-rederierne, og vi må også indrømme, at der er mange udmærkede og velbyggede skibe under disse flag – måske kan vi heller ikke komme bort fra en følelse af misundelse over for mennesker, der i vore dage kan arbejde fuldstændig uden forpligtelse til og uden nogen som helst indgreb eller opsyn fra statslige myndigheder. Ja, selv fagforeningerne har kun i ringe omfang kunnet gennemføre overenskomster med Flags of Convenience-skibene, og et forsøg på at strejke imod dem i alle havne i verden viste sig umuligt at gennemføre.

Foruden Pan/Hon/Lib-flåderne er der kommet andre nye lande til. Lande, som tidligere ingen handelsflåde havde eller kun en mindre, men som føler en svulmende nationalfølelse, der kræver en national handelsflåde, og som er parat til at betale en ekstra pris for at kunne skibe egne varer på egen køl. Blandt sådanne kan nævnes Argentina og Brasilien, der begge ved statslige krav søger at beskytte deres egen voksende handelsflåde til skade for andre skibe, der tidligere har taget vare på disse landes transport.

I denne kategori er også de mange lande, der efter krigen er blevet selvstændige og uafhængige, og som føler, at national prestige kræver skibsfart. Blandt disse finder vi en række af Østens lande; i Afrika er de også ved at komme med og f.eks. Ghana er i gang med at søge sig en plads på søen. Også jerntæppelande som Polen og Jugoslavien har gjort sig store anstrengelser for at udbygge en handelsflåde. Skibene fra disse nye handelsflåder skaber navnlig konkurrence for ruteskibene, men før jeg går over til at tale om ruteskibenes problemer, må jeg hellere blive færdig med trampskibene og tankskibene.

Trampskibene – havenes vagabonder – er en kategori for sig selv. De er parat til at gå på jagt overalt i verden efter fordelagtige fragter. De er parat til at konkurrere om transport af bestemte ladninger, når dette byder på de største muligheder, og de er interesseret i timecharter, når denne form for forretning lover de bedste økonomiske resultater. De er opportuniste og følger markedets svingninger. I gode tider skummer de fløden, og i trange tider har de dårlige kår. For tiden er det ikke nemt at være trampreder. Det er noget bedre, end det var for et halvt år siden, da de dårlige fragter tvang så mange skibe til oplægning, og de resterende måtte være glade, når de kunne finde en beskæftigelse, der dækkede de direkte udgifter, selvom den intet efterlod til forrentning og afskrivning. Idag er der til tider mulighed for at dække de direkte udgifter og indtjene en mindre del af forrentnings- og afskrivningsudgifterne, men – som nævnt tidligere – taler sandsynligheden for nedgang i de kommende måneder. Det gælder derfor om at være i stand til at få en smule ud af selv en dårlig fragtrate, med andre ord at være i stand til at sejle lige så billigt som andre landes handelsflåder, men vi hæmmes nu af, at der i Danmark er strenge krav både med hensyn til skibenes udstyr og indretning, til deres bemanning og aflønning.

En ikke ringe del af tankskibsflåden blev – medens legen var god – sluttet på lange timecharters, sædvanligvis på fem år, og de tankskibsredere, der har sådanne certepartier løbende, priser sig lykkelige i dagens marked. Lange timecharters er nu uopnåelige selv til lave rater, og der er praktisk talt kun mulighed for beskæftigelse med trip charters for meget prompt afskibning og til en fragtrate, der er pint ned til det laveste niveau. Der var en bedring i vintermånederne, men nu er tankskibene tilbage i suppedasen, og oplægingerne vil sandsynligvis stige i de nærmeste måneder. For et halvt år siden måtte en tankskibsreder med skibe i løs fart være henrykt, hvis han overhovedet kunne finde beskæftigelse til sit skib selv til en rate, der kun gav ham næsten – men ikke hel – dækning af hans direkte udgifter. Der skete en bedring i slutningen af 1959, men ikke nok til at dække rederens direkte udgifter plus rimelig andel af forrentning og afskrivning, og nu er det atter for nedadgående.

Den nævnte kortvarige bedring kom dels ved en noget større efterspørgsel efter olietransporter, men navnlig ved, at den skønne, tørre sommer, vi havde i de fleste lande i Europa, ikke gav tilstrækkelige afgrøder til disse landes forsyning. Store transporter af korn blev foretaget fra USA og Canada, og tankskibene har med held taget del i disse transporter til sorg for tørlastskibene, som gerne ville have beholdt kornrejserne for sig selv. Man kunne have tænkt sig, at kornladningerne måtte komme frem fugtige af olie og lugtende så slemt, at hverken mennesker eller dyr ville finde kornet egnet til føde, men rensningen af tankene har kunnet foretages så effektivt, at der har været forbavsende få tilfælde af beskadigelser.

Den tørre sommer har været til hjælp for tankskibe på en anden måde. I Norge og Sverige har man været ilde stedt i egne, hvor vandkraften er basis for elektricitetsforsyningen. Elvene er tørret ud og kraftforsyningen holdt op med det resultat, at Norge lejede 11 og Sverige 7 tankskibe og lagde dem op ved småbyer, hvor de nu fungerer som elektricitetsværker. En ganske pudsigt følge af en solrig sommer.

De fleste danske tankskibe ligger i størrelse op til ca. 20.000 tons dødvægt, og sådanne skibe er blevet dårligere stillet i konkurrencen, efter at jætteskibene har gjort deres indtog på havene. Råolien transporteres over lange strækninger og i store kvantiteter, og til dette egner de store skibe sig godt. De er i stand til at sejle en rate pr. ton, som er ganske uantagelig for skibe under 20.000 tons dødvægt. For blot nogle få år siden var det 18/20.000 tonnerne, som var de store skibe, og som var de bedst egnede til råolietransporterne. Det er et meget slemt slag for skibe af denne størrelsesorden, at deres store marked pludselig forsvinder, og havde det ikke været for korntransportene og nogen opblussen af benzintransporterne, ville det have set uhyggeligt ud for disse skibe.

De vil have lagt mærke til, at det var specielt for råolietransporterne, jætteskibene var egnede. Benzin og lignende ladninger, den såkaldte »clean cargo«, handles sjældent i så store mængder, og for dem er 18/20.000 tonnerne stadig det mest egnede skib, så vi håber på, at der en skønne dag vil være lønnende beskæftigelse for tankskibe af denne størrelse.

Mon det ikke snart er på tide at tale lidt om ruteskibene. Det er en kategori skibe, som er blevet af større og større betydning for dansk skibsfart. I 1939 var ca. 40 pct. af tørlastskibene i den danske handelsflåde beskæftiget i rutefart, men nu er vel rundt regnet 70 pct. af disse skibe beskæftiget på den måde. Og det er også en kategori, som har sine alvorlige problemer.

Tramprederen må være fuldblods opportunist, hvis han skal kunne klare sig. Ruteskibsrederen går under i kampen, hvis han er opportunist. For ham gælder det at modstå den fristelse, der kan være til i boom tider at tage sine skibe ud af ruterne og anbringe dem i det åbne marked til høje rater og meget større overskud. Gør han det, begår han synden, der aldrig tilgives. For at bygge en rute op, må man erhverve afskibernes tillid ved at vise dem, at de kan stole på afsejlingernes regelmæssighed. De må se i praksis, at skibene kommer på de data, der er angivet i annoncerne, at godset bliver godt behandlet ombord i skibene, at reklamationer bliver prompte afviklede; i det hele taget, at det er en seriøs linie, som en afskiber kan være godt tjent med at gøre brug af. Det må man bevise i praksis, når man begynder en linie, og man må bevise det hver eneste dag uden undtagelse, hvis man vil fortsætte med sin linie. Dette gælder for enhver linie, men for danske i særdeleshed, for langt den overvejende del af lastmængden i danske ruteskibe transporteres mellem udenlandske havne,

og vi kan kun hævde os ved at være fuldt på højde med vore konkurrenter.

Det linienet, som danske redere igennem årene har arbejdet op, er spredt over alle syv have og er i stadig udvikling. En del af ruterne har Danmark som udgangspunkt, men ikke mindst i de senere år har der fundet en stærk udvikling sted af linier med fremmede havne og fremmede verdensdele som basis og hjemmehavne.

Fælles for alle disse linier er, at de ikke er alene om betjeningen af deres ruter. Andre landes skibe søger de samme trades, og igennem tiderne har linierne fundet det formålstjenligt at nå frem til et samarbejde med hensyn til fragtrater og med hensyn til de øvrige betingelser for transporten. Ofte udstrækker samarbejdet sig til rationalisering af afsejlingernes antal; til en fordeling af laste- og lossehavnene, så at ikke alle skibene behøver at gå til de samme havne etc. Sammenslutningerne er de såkaldte Shipping Conferencer, som ofte betegnes som nogle temmelig reaktionære og forstokkede organisationer, men som i realiteten er og føler sig, som det de er: Handelens tjenere.

En conference dækker altid et bestemt lasteområde og et bestemt område af lossehavne. Ofte er disse områder meget store som f. eks. Far Eastern Freight Conference, der dækker lastning i Skandinavien og Østersøen, Storbritannien og nordkontinentale havne ned til Nordfrankrig; i Østen er losseområdet Malaya, Singapore og Siam, Hongkong, Philippinerne og Japan. For hjemgående er lasteområdet det samme, hvorimod losseområdet omfatter Middle East, nordafrikanske havne, europæiske middelhavshavne og atlantehavshavne foruden Nordkontinentet, U. K., Østersøen og Skandinavien, altså et meget stort område.

Conferencens mål og dens raison d'être er at tage vare på alle transporter af ordinær ladning fra sit lasteområde til sit losseområde. Når jeg bruger udtrykket ordinær ladning, er det for at pointere, at der er varekategorier, som f. eks. gødningsstoffer for udgående og korn og lign. for hjemgående, der handles i meget store mængder, og som ifølge deres natur er uegnede til at være tarifferet ladning, og som konferencen ikke kan tage vare på.

Enhver conference har sin tarif, der som regel er et kompliceret apparat bygget op gennem årtier, efterhånden som erfaringen viste, at den krævede ændringer. Tariffen bliver aldrig færdig, for eftersom livet og handelen skifter, må den også skifte for til enhver tid at være udtryk for en for begge parter rimelig betaling for den transportydelse, skibet udfører. Tariffen kan ændres efter handelen, den kan forhøjes og reduceres efter udgiftsniveauets stigen og falden. Det sidste med reduktion må vel desværre regnes som kun en teoretisk mulighed. Men tariffen søger at undgå at skele til fragtmarkedets stigen og falden. Når det er højt – som for tre år siden – ligger tariffen langt under det åbne markedes rater, hvorimod tariffaterne ligger over det åbne marked, når slump'en kommer.

Conferencernes mål er stabilitet. I det område, som en conference erklærer for sit, påtager den sig at dække handelens krav på tonnage. Både i dag og imorgen og i årene fremover skal købmanden kunne regne med, at der altid vil være så mange og så regelmæssige afsejlinger, som han har brug for, og han har lov til at forvente, at skibene på ruten altid er på højde med tidens udvikling med hensyn til fart og indretning. Det gælder både for den store afskiber med tusinder af tons og den lille afskiber med nogle få kolli.

Conferencen påtager sig store forpligtelser over for handelen i sit område, medens handelen på sin side ingen forpligtelser påtager sig. Dog er der vigtigt forbehold. Tarifraten indeholder en rabat – som regel på 10 pct. – som afskiberen har ret til at få et halvt år efter afskibningen, men kun hvis han har afskibet alle sine forsendelser med skibe tilhørende konferencens medlemmer. Der er i mange konferencer mulighed for at få rabatten udbetalt omgående ved at underskrive et løfte om kun at skibe med konferencens både, men det er det samme på en lidt anden måde.

Shipping konferencer er et stort og uhyre interessant emne, om hvilket der er meget mere at sige – jeg har kun sagt, synes jeg, lige det allernødvendigste for at danne basis for at tale lidt om problemerne tor konferencerne.

Når det åbne marked ligge på et højt niveau, plejer tramprederen ikke at vise større interesse for liniefarten og konferencerne. Men når det modsatte er tilfældet, når landingerne er få og fortjenesten i det åbne marked ringe, medens linierederierne stadig sejler under relativt blide kår, sker det ikke sjældent, at en trampreder prøver at trænge sig ind på en conferences enemærker for at etablere sig i dens trade. Det er sjældent, at conferencelinierne godvilligt affinder sig med en outsider. Som regel mødes enhver outsider, enten han er tramp- eller liniereder, med opposition, og ofte udvikler situationen sig til et økonomisk opgør, der tvinger raterne ned i et urimeligt lavt niveau. Dette er desværre ikke blot og bar teori; de fleste rederier, der driver rutefart, har oplevet at blive draget ind i disse meget kostbare bataljer. Og truslen hænger over hovedet på konferencerne, så længe liniefarten har nogenlunde gode økonomiske vilkår. Det er den gamle historie om de tomme krybber, og hestene der bides, og det bliver ikke bedre, når der ved siden af den tomme krybbe er en krybbe med en lille smule havre i.

De nye skibsfartslande rundt omkring i verden og deres unge handelsflåder søger som regel ind i liniefarten og venter at blive optaget som medlem af de konferencer, der besejler deres hjemland. Jeg vil ikke sige, de bliver mødt af konferencerne med åbne arme, men som regel er der tilstrækkelig realitetssans hos conferencemedlemmerne til, at man sætter sig ned og taler fornuftigt om samarbejde. Det er en sag, der har to diametralt modsatte sider. Man kan ikke bebrejde den unge, nye handelsflåde, at den føler sig

kaldet til at tage del i transporterne til og fra dens hjemland. På den anden side er det forståeligt, at selskaber, der over en lang årrække har besejlet et område i gode, som i dårlige tider, og har givet handelen de afskibningsmuligheder, som handelen havde brug for, føler sig berettiget til at forblive som ene haner i kurven. I disse forhandlinger står stædigt fastholden af gamle rettigheder på den ene side mod til tider ganske urimelige krav på den anden side, men indtil nu er det lykkedes at komme til forlig.

Værre er det, at de fleste – om ikke alle – af de nye skibsfartslande synes, at de skal favorisere deres egne skibe, og dermed ryger vi lige lukt ind i et af den frie skibsfarts allerstørste problemer: Diskriminationen.

Danske redere har aldrig bedt om statsstøtte, hverken i form af subvention eller i form af garanti med hensyn til at skibe dansk ladning med danske skibe. Vi mener, skibsfart bør og skal være et frit internationalt erhverv, og at alle er bedst tjent med denne ordning. Denne mening deles ikke af alle lande, således kan jeg nævne, at jeg fornylig så en opgørelse, der viste, at ikke mindre en 45 stater foretog skridt af den ene eller anden art for at favorisere landets skibsfart imod andres skibe. Diskrimineringen bliver ofte gjort til et led i handelsaftaler med pligt til afskibning med de kontraherende landes flåder. Visse lande har havneafgifter og fyrafgifter pålagt udenlandske men ikke hjemlandets skibe, forskellig toldbehandling, eftersom varen ankommer med udenlandsk eller nationalt skib o. s. v.

Graderne af diskriminering er mange, og efterhånden er der kun ret få lande, som kan sige sig fri.

Ulykken er, at et så dominerende land som USA fører an i dansen om diskriminering. Efter amerikansk lov skal alle transaktioner, hvorved den amerikanske stat eller dens organer under en eller anden form medvirker, behæftes med en klausul om, at transporterne for mindst 50 pct.'s vedkommende skal foregå med amerikanske skibe. Dette gælder ikke alene de egentlige hjælpeprogrammer til udlandet, men også transaktioner, der efter europæisk opfattelse i vidt omfang må anses for at være af kommerciel karakter såsom de af Eksport-Import Banken ydede lån eller garantier og salgene fra de amerikanske overskudslagre. Ydermere virker disse 50 pct. fragtbestemmelser i praksis ofte som næsten 100 pct. regler, dels fordi modtagerne hyppigt ikke finder det muligt eller hensigtsmæssigt at splitte lasterne op, dels fordi – som f. eks. med hensyn til Eksport-Import Bankens lån – kun modtagerlandet kan få lov til at løfte de »frie« 50 pct., hvorimod tredielands skibsfart er helt udelukket fra at konkurrere om transporterne. For militærladninger gælder det, at 100 pct. skal transporteres under amerikansk flag; danske skibe har således hidtil været udelukket fra at transportere gods til de amerikanske baser på Grønland. Forsvarerne for den amerikanske diskriminationspolitik henviser til, at den kun berører ca. 10 pct. af USA's totale eksport målt i tons, men hertil er at sige, at

det meget ofte drejer sig om relativ værdifuld last, og ligeledes er det et faktum, at ved bestemmelsen om, at de »frie« 50 pct. kun kan fragtes af moderlandets skibe, har USA opmuntret adskillige af modtagerlandene til på trods af al sund økonomi at gå igang med at anskaffe skibe.

Den amerikanske diskriminering har været og er stadig til stor skade for de gamle skibsfartslande – ikke mindst for USA's NATO-partnere – både direkte og ved det eksempel, den har sat. Et eksempel, som med stor beredvillighed følges – oftest i meget videre omfang – af lande, som føler, at USA tjener som forbillede.

Skibsfart under amerikansk flag er dyr, men til gengæld kan den amerikanske reder få byggesubsidier, der dækker forskellen i byggepris mellem USA og det billigste udenlandske byggeland, sidst Japan. Han kan få »operational subsidy«, som dækker forskellen mellem driftsudgifter under amerikansk flag og andet flag, yderligere får han lovmæssig eneret på visse ladninger med det resultat, at transporter på amerikansk køl ofte er blevet betalt med en rate, der er op til tre gange så høj som den rate, ikke-amerikanske skibe accepterer for samme transport på samme tidspunkt. Der er gjort mange forsøg på at påvirke USA til at ændre dets skibsfartspolitik – sidst i fjor ved mødet i Washington på højeste niveau, men hidtil forgæves – Det har indtil nu ikke været muligt at få amerikanerne til at se, at selvom deres politik medfører visse fordele for amerikansk skibsfart, så medfører den samme politik både direkte og indirekte skade for deres NATO-partnere, som er langt, langt større.

USA er nu inde på, at hjælpeprogrammerne til de såkaldte underudviklede lande skal bæres for en del af de europæiske nationer, og der kan vel siges at være noget retfærdigt heri. Men fra skibsfartens side må vi alvorligt håbe på, at der – som en af betingelserne for europæisk deltagelse – siges, 50/50 eller andre diskriminerende regler må væk fra programmerne.

Et andet område, hvor jeg synes, det måtte være muligt med held at tale med USA om skibsfartspolitik, er NATO-møderne. Efter aviserne at dømme kritiseres adskillige lande i Europa, bl.a. Danmark, for en for ringe indsats i det militære samarbejde, og kritikken er måske ikke uberettiget. Men forsvar er jo ikke bare krudt og kugler, kanoner og raketter. I de to verdenskrige har vi da set handelsflåderne yde en indsats, der var af afgørende betydning. Det synes derfor temmelig ulogisk, at man fra samme side gør livet vanskelig for skibsfarten, som i en given situation må være en væsentlig part af NATO-landenes forsvarsindsats.

På enhver måde må vi søge at påvirke det amerikanske syn på skibsfart, for skulle det lykkes os at få amerikanerne overbevist og få dem til at ændre signaler, så de kunne deltage effektivt i kampen mod diskrimineringen, ville vi være et meget langt skridt fremme mod vort mål.

Må jeg til slut opsummere nogle af vore alvorlige problemer:

En langvarig depression;

En verdenshandelsflåde, der er for stor til verdenshandelens behov med deraf følgende oplægning;

en værftskapacitet, der er dobbelt så stor som påkrævet;

en stærk trang i mange lande til at skabe en national handelsflåde;

en om-sig-gribende tendens til diskriminering i favør af national tonnage;

Flags-of-Convenience-flåder;

De vil sikkert indrømme, at vi har rigelig andel i tidens bekymringer.

Alligevel – som jeg sagde i begyndelsen af mit foredrag – har den danske reder stadig sin optimisme i behold. Er det naivt og blåøjet på baggrund af den alvorlige depression? Nej. Optimismen er berettiget. Den danske reder ved, at hans skibe er gode og næsten alle selskaberne velkonsoliderede og i stand til at tage nogen modgang. Han ved, at der – selv i depressionsperioder – altid kan komme lidt opgang og en mulighed for den frie reder et eller andet sted i verden. Han ved også, at hvis man giver ham mulighed for at sejle frit på nogenlunde samme omkostningsniveau som andre landes skibe, skal han nok finde og udnytte hver eneste chance, der gives. Viljen til at overleve har han stadig i behold.