

Skibsrederiets udvikling i de senere aar.

Af

direktor A. N. Kiær.

Skibsrederiets udvikling i de senere aar.

Af

direktør A. N. Kiær.

Foredrag holdt i den statsøkonomiske forenings møde den 27 oktober 1890.

Det er en gennem lang tids erfaring stadfæstet kjendsgjærning, at søtransportens omfang er stadig voxende. Bortset fra de midlertidige fluktuationer og uregelmæssigheder, der for enkelte aar kan bevirke enten en stans i udviklingen eller endog undtagelsesvis en forbigaaende tilbagegang, viser saavel persontrafiken som vareomsætningen en altid stigende tendens. Hvad den maritime persontrafik angaar, beror tilvæksten paa forskellige omstændigheder, hvoraf jeg skal nævne de stigende internationale forretningsforbindelser, reiselivets udvikling, der igjen dels beror paa det større økonomiske velvære, dels paa en større interesse for og trang til at reise; fremdeles er udvandringen til andre verdensdele en vigtig faktor.

Varetrafiken tilsøs er stigende, fordi arbejdsdelingen mellem landene i medfør af produktionens udvikling trods hindrende toldsatser stadig bliver større, og fordi kommunikationsvæsenets udvidelse saavel tillands som tilvands forøger vareomsætningen og, saavel i Europa som i andre verdensdele, aabner nye produktionsfelter for verdenshandelen.

En fælles grund til saavel persontrafikens som varetrafikens stigning er de lavere fragter.

Det er klart, at denne udvikling maa have sit tilsvarende sidestykke i udviklingen af skibsfartens materiel, idet den stigende transport kræver forøgede eller forbedrede transportmidler. Man ser ogsaa, at handelsflaaderne i de fleste lande

befinder sig i en mere eller mindre stærk tilvæxt, der kun afbrydes af midlertidige stansninger eller perioder af langsommere stigning. Søtransportens og skibsrederiets udviklingsgang kan lignedes med bølgeformede linjer, begge med gennemgaaende opadstigende tendens. Det bør imidlertid bemærkes, at bølgernes hævnning og sænkning for disse to forholds vedkommende ofte ikke falder sammen i tid. Der kan være tider, i hvilke transporten er stærkt stigende, medens handelsflaadernes tonnage staar omtrent stille. Til andre tider kan det omvendte være tilfældet, eller ogsaa kan bevægelserne i henseende til transport og transportmidler gaa nogenlunde sammen. Hvilket af disse forhold der til enhver tid finder sted, er selvfølgelig af stor betydning for fragtmarkedets tilstand. Dog er af de to faktorer, der influerer paa heromhandlede forhold, søtransporten selvfølgelig langt mere foranderlig og fluktuerende end skibstonnagen, der i det hele taget repræsenterer en fast stok af transportmateriel, hvis størrelse alene paavirkes af forøgelsen ved nybygning og formindskelsen ved forlis.

Gjenstanden for nærværende foredrag skal være en paa-visning af skibsrederiets udvikling i de senere aar, saavel hvad handelsflaaderne i almindelighed angaar, som for de vigtigste søfarende nationers vedkommende.

Naar handelsflaadernes transportevne beregnes paa den maade, at hver dampskibston sættes lig 3 seilskibston, finder man, at den saaledes beregnede effektive tonnage i aarene 1850—1880 er steget med i middeltal 3,8 % aarlig og i aarene 1880—1890 med omtrent $3\frac{1}{3}$ % aarlig.

Den virkelige transportevne er imidlertid i disse tidsrum forøget i et noget stærkere forhold, da saavel dampskibe som seilskibe ved stadige forbedringer i henseende til konstruktion og navigation er blevne mere og mere effektive i forhold til sin tonnage, saa at et dampskib eller seilskib af en vis størrelse nu transporterer adskillig mere end før.

Tages dette i betragtning, tør det maaske antages, at den virkelige transportevne er bleven øget i førstnævnte tidsrum med over 4 % aarlig og i sidstnævnte med $3\frac{1}{2}$ á 4 % aarlig. Disse procenttal skulde da tillige kunne ansees som tilnærmelsesvis rigtige udtryk for selve søtransportens aarlige væxt; thi naar der handles om saa lange tidsrum som de her anførte,

kan der neppe være synderlig forskjel mellem transportmidlernes og selve transportens gennemsnitlige progression.

Naar man undersøger, hvorledes skibsrederiet har udviklet sig i de enkelte aar, finder man en meget regelmæssig, periodisk afvekslende øgning og mindskning i tilvæxtprocenterne. I disse perioder, hvis gennemsnitsvarighed, regnet fra et maximums-aar til næste maximums-aar eller fra minimums-aar til minimums-aar, har vist sig at dreie sig om 8 aar, i regelen varierende mellem 7 og 10 aar, har det i aarene 1850—1890 saagodtsom uden undtagelse været tilfældet, at de aarlige tilvæxtprocenter fra det højdepunkt, som de har naaet i et enkelt aar, i løbet af de følgende aar stadig har gaaet ned, og derefter fra minimumsaaret igjen i løbet af endel aar ligesaa stadig hævet sig til et nyt maximum, hvorefter atter den samme kredsgang har begyndt. Tilvæksten i maximumsaarene har som oftest naaet op til 6 á 7 %. I minimumsaarene har det været mere forskjelligt; enkelte minimums-aar, deriblandt 1879, har opvist en tilvæxt af 2 %, hvilket jo ikke er saa lidet; i andre har der været omtrent stilstand, og i et par aar har der været en liden tilbagegang, saaledes i 1886 en tilbagegang af omtrent $\frac{1}{6}$ %.

Denne stigende og faldende bevægelse har nu siden 1831 gjentaget sig i hele 7 paa hinanden følgende perioder, indbefattende aar med saavel stærk som ringe fremgang. Regnet fra maximums-aar til maximums-aar er disse perioder følgende: 1) 1834—1840, 2) 1840—1847, 3) 1847—1854, 4) 1854—1865, 5) 1865—1873, 6) 1873—1883 og endelig 7) 1883 til antagelig 1890. Den regelmæssige overgang fra maximum til minimum og derefter igjen til et nyt maximum fremtræder ganske klart ogsaa i henseende til den sidstforløbne periode, som vi nu skal tage nærmere i betragtning.

Efter en betydelig nedgang fra 1873 til minimumsaaret 1879 ser vi, at handelsflaadernes tilvæxt, regnet efter den effektive tonnage, fra 2,1 % i nævnte aar først steg til 2,6 % i 1880 og til 3,6 % i 1881. Derefter gik tilvæxtprocenten, stimuleret af den forholdsvis gode fragtfortjeneste, med engang op til 6,6 % næste aar og holdt sig omtrent paa samme punkt i 1883, medens det følgende aar viste en lavere, men dog endnu forholdsvis betydelig tilvæxt, nemlig af 4,1 %. En saa voldsom gennem tre aar sig strækkende progression taalte fragtmarkedet saameget mindre, som der paa grund af den almindelige nedgang i handelsomsætningen i 1884 tillige midler-

tidig blev mindre at transportere, og der indtraadte derfor en meget stærk reaktion i fragter saavel som i skibsbyggeri. Medens der i de vigtigste maritime lande i 1883 byggedes en nettodrægtighed af 1 million ton dampskibe og 412 000 ton seilskibe, sank dampskibsbyggeriet i de samme lande til 616 000 ton i 1884, 308 000 ton i 1885 og 268 000 ton i 1886, medens bygningen af seilskibe, der i 1884 var steget til 435 000 ton, efterhaanden gik ned til 175 000 ton i 1887. Som følge heraf stod den effektive skibstonnage i aarene 1885, 1886 og 1887 næsten ganske paa samme punkt, idet den nemlig, som før nævnt, i 1886 ligefrem aftog med $\frac{1}{6}$ %, medens den i 1885 gik frem med $\frac{1}{4}$ % og i 1887 med $\frac{1}{2}$ %. En saa flau periode for skibsbyggeriet lader sig ikke paavise i de sidste femti aar. Men ligesom der allerede i 1887 var en antydning til en igjen begyndende fremgang eller ialfald til, at bunden var naaet, ser vi tilvæksten i 1888 stige til 2,7 % og i 1889 endog til 6,5 %. Ogsaa i indeværende aar (1890) vil tilvæksten blive meget betydelig, hovedsagelig dog som følge af kontrakter afsluttede i 1889. Paa grund heraf gik der nemlig i aarets første del et meget stort antal skibe af stabelen; senere indtraadte en betydelig formindskelse i bestillingerne, medens der i de sidste maaneder trods daarlige fragter er indtraadt en ny forøgelse i antallet af bestillinger, rimeligvis nærmest foranlediget af de lavere priser, som skibsbyggerne har maattet nøie sig med. Det samlede resultat af indeværende aars skibsbyggeri vil derfor sandsynligvis blive meget betydeligt og maaske meget nær resultatet af forrige aars skibsbygningsvirksomhed¹⁾. Men dermed vil ogsaa efter al sandsynlighed højdepunktet for denne gang være naaet, forsaavidt det ikke allerede naaedes i aaret 1889.

Det er en bekjendt sag, at et af de mest karakteristiske træk i skibsrederiets udvikling i de senere aar er dampskibenes større og større overtag over seilskibene. Overgangen fra seil til damp begyndte især at gjøre sig gjældende fra omkring aaret 1860. Indtil da udgjorde seilskibene en saa overveiende del af den samlede handelsflaade, at

¹⁾ Dette er fuldstændig bekræftet ved senere data; for den britiske handelsflaades vedkommende staar tilvæksten i 1890 omtrent ved siden af 1889, for Norges vedkommende synes tilvæksten i 1890 endog at overgaa den i 1889, hvad dampskibstonnagen angaar.

dennes større eller mindre årlige tilvæxt væsentlig beroede paa bygningen af seilskibe og paa det nærmeste faldt sammen med seilskibsflaadens tilvæxt. Men medens denne i tiaaret 1850—1859 var steget i det stærke forhold af gjennemsnitlig 3,9 % om aaret, ser vi tilvæxtprocenten i det følgende tiaar 1860—1869 synke til 1,1 %, paa samme tid som dampskibstonnagen voxte med 8,4 % årlig. I syttiaarene stod seilskibstonnagen overhovedet omtrent stille, idet beregningerne for 1870 til udgangen af 1879 viser en årlig gjennemsnitstilvæxt af kun $\frac{3}{10}$ %. Der var i aarene 1870—1872 en årlig tilbagegang af 1,3 til 1,4 %, i 1873 stilstand, i 1874—1876 en fremgang af 2,4 %, derefter i 1877 atter stilstand; men fra 1878 af har tilbagegangen i seilskibstonnagen været uafbrudt, snart større, snart mindre. Med undtagelse af aarene 1878 og 1884 har tilbagegangen siden nævnte aar altid været over 1 % årlig, og af de øvrige aar har der alene i 1883, 1885 og 1889 været en tilbagegang af under 2 %. Navnlig er seilskibsflaaden bleven ganske betydelig reduceret i aarene 1886—1888, i hvilke formindskelsen er bleven beregnet til henholdsvis 3, 4 $\frac{1}{2}$ og 3 $\frac{7}{8}$ %, medens den i 1889 dog ikke var mere end 1,4 %.

I et endnu stærkere forhold er træseilskibene aftagne, idet en meget betydelig del af den i de senere aar byggede seilskibstonnage bestaar af jern- og staalskibe. Til belysning heraf kan meddeles, at det britiske *Lloyds* almindelige skibsregister, der omfatter saavel engelske som fremmede skibe, i begyndelsen af 1886 havde optegnet 8 606 000 ton seilskibe af træ og 2 479 000 ton seilskibe af jern eller staal, men i begyndelsen af 1890 kun 6 694 000 ton seilskibe af førstnævnte og 2 370 000 ton af sidstnævnte material. Træskibene var altsaa gaaet tilbage med 1 912 000 ton, jern- og staalskibene derimod kun med 109 000 ton, idet særskilt seilskibe af staal var tiltagne fra 83 000 til 348 000 ton.

Som følge af seilskibenes tilbagegang i forbindelse med en i det hele taget stadig og stærk progression af dampskibstonnagen, er dennes andel i handelsflaadernes samlede effektive tonnage gaaet op fra omtrent $\frac{1}{6}$ i 1860 til $\frac{1}{3}$ i 1871, $\frac{1}{2}$ i 1880 og noget over $\frac{7}{10}$ i 1890.

Dampskibenes tilvæxt udgjorde fra 1860—1869 + 8,4 % årlig, fra 1870—1877 + 9,1 % årlig og fra 1880—1889 + 6,0 % årlig. Den relative tilvæxt var saaledes i sidste tidsrum noget mindre end tidligere, og det er let forklarligt, at saa maatte

være tilfældet; thi saalænge skibsrederiet befandt sig i overgang fra seil til damp, skrev dampskibsflaadens tilvæxt sig fra to kilder, nemlig for det første fra remplacering af seilskibe ved dampskibe og for det andet fra søtransportens egen udvikling. I de senere aar udgjør derimod, som vi har seet, dampskibstonnagen er saa stor del af den hele tonnage, at nogen væsentlig tilvæxt ikke er at vente fra førstnævnte kilde, da seilskibene allerede er i den grad fortrængte, at de udgjør mindre end $\frac{3}{10}$ af den hele effektive tonnage. Følgelig maa dampskibenes tilvæxt herefter mere og mere udelukkende baseres paa de forhold, der betinger skibsrederiets udvikling i det hele. Vi bortser her fra de enkelte landes handelsflaader, hvor, som tilfældet er med vort eget land, den største del af tonnagen endnu falder paa seilskibene; her er selvfølgelig endnu anledning til en betydelig forøgelse af dampskibsflaaden ved overgang fra seil til damp; men dette veier ikke synderligt, naar der handles om dampskibsrederiet i det hele taget.

Det er allerede bleven nævnt, at dampskibstonnagen i aarene 1882 og 1883 modtog en meget betydelig udvidelse. Tilvæksten var i disse aar henholdsvis 13 og 12 % for alle nationer under et. Ogsaa i 1884 var tilvæksten stor, nemlig 6,8 %, i de tre følgende aar derimod betydelig ringere, nemlig 1,3 % aarlig i 1885 og 1886 samt 3 % i 1887. Derefter har dampskibsflaadens forøgelse taget ny fart, idet den nemlig i 1888 øgedes med omtrent 5,8 % og i 1889 med 9,6 %. Forøgelsen var, som det vil sees, i sidstnævnte aar adskillig mindre end i 1882 og 1883; men paa grund af den større vægt, som dampskibene har nu i sammenligning med før, bringer den relativt mindre forøgelse i dampskibstonnagen dog den effektive forøgelse i den samlede verdens-handelsflaade op fuldstændig i høide med hine aar.

Dette er igjen et nyt bevis paa det omslag, som i de senere aar er indtraadt i henseende til skibsrederiet, idet det i vore dage er dampskibene, som er væsentlig bestemmende for det hele skibsrederis udvikling.

I denne forbindelse bør ogsaa omtales en anden forandring, der efterhaanden er indtraadt i handelsflaadernes sammensætning, nemlig overgangen til stedse større og større skibe. Allerede ombytning af seil med damp medfører i og for sig en forøgelse i antallet af de større fartøier, da dampfartøierne overhovedet er adskillig større end seilfartøierne. Men hertil

kommer ogsaa den omstændighed, at indenfor hver af disse klasser øges gjennemsnietsstørrelsen stadig. De største eksisterende handelsfartøier er de Inman & International Steamship Co. tilhørende to søsterskibe «*City of New-York*» og «*City of Paris*», hvert paa 10 499 bruttoton; nettotonnagen er 5 930 og 5 581 britiske registerton. Begge er byggede i Glasgow i 1888 og hjemmehørende i Liverpool. Det største dampskib i den franske handelsflaade er «*La Touraine*» paa 10 000 bruttoton, medens Tysklands største skib, saavidt jeg har kunnet erfare, er Hamburgerskibet «*Normannia*», drægtigt 8 250 bruttoton.

Samtlige disse kolosser er beskjæftigede i farten paa Nordamerika.

Dels som en følge af den stigende anvendelse af større fartøier, men hovedsagelig paa grund af overgangen fra seil til damp besørger søtransporten i vore dage af et meget ringere antal søfolk, end der ellers vilde have været nødvendigt. Dette er ikke saaledes at forstaa, at antallet af søfolk har aftaget; men omtrent det samme antal søfolk, som tidligere udfordredes til besørgelsen af den mindre trafik, er nu tilstrækkeligt for den betydelig øgede trafik. Efter en beregning, hvorved der er anstillet en sammenligning mellem aarene 1879 og 1885, sysselsattes der paa de i Europa, Amerika og de europæiske besiddelser i andre verdensdele anvendte fartøier paa 20 ton og derover tilsammen omtrent 700 000 mand saavel i 1879 som i 1885. Men medens altsaa besætningernes antal er blevet uforandret, er handelsflaadernes effektive tonnage, beregnet paa den tidligere angivne maade, tiltaget med 24 pct. og deres virkelige transportevne sandsynligvis tiltaget i et endnu noget stærkere forhold. Dette vil sige det samme, som at det menneskelige arbejde paa skibsfartens omraade er blevet efter en lav beregning 24 pct. mere effektivt i løbet af den korte tid af 6 aar, og udviklingen er ogsaa senerehen utvilsomt gaaet i den samme retning.

En anden hovedforandring i heromhandlede henseende bestaar deri, at en større og større del af sømændene gaar over fra seilskibsfolk til dampskibsfolk, en forandring, der baade har sine heldige og sine uheldige sider. Endnu er seilskibsmatroserne i betydelig majoritet. Efter en for 1885 udført beregning skulde i de vigtigste søfartslande omtrent 70 pct. af besætningen falde paa seilskibe og kun 30 pct. paa dampskibe, medens forholdet sex aar tidligere var 79 pct. paa seilskibe og 21 pct.

paa dampskibe. Det relative antal af dampskibsfolk er imidlertid, som det vil sees, raskt voxende og overstiger for nærværende antagelig en tredjepart af det hele¹⁾. Dampskibsbesætningerne er for en del af en anden beskaffenhed end seilskibsbesætningerne. Medens der i dampskibstraden i det hele taget stilles større fordringer til kaptein og officerspersonalet iberegnet maskinisten, er det underordnede arbejde tildels af simple slag og kræver mindre sømandsdygtighed. Der klages ogsaa over, at dampskibsmatrosene i intellektuel henseende og tillige i moralsk holdning overhovedet staa lavere end seilskibsmatrosene, hvori den for det meste rastløse, forcerede drift rimeligvis ikke er uden skyld. Det berettes ogsaa, at sundhedstilstanden ikke er saa god blandt dampskibenes besætning som blandt seilskibenes. Paa den anden side repræsenterer indførelsen af damp i skibsfarten adskillige fordele for de ved transporten beskjæftigede personer. Tabet af menneskeliv er antagelig mindre, da forlis forekommer sjeldnere ved dampskibe end ved seilskibe, idet det aarlige tab efter erfaringer for en række af aar skulde kunne regnes til 2.8 pct. ved dampskibe og 3.7 pct. ved seilskibe. Nu kan det hælde, at dampskibsforlis i forhold til den ombordværende besætning ofte foraarsager et større tab af menneskeliv end seilskibsforlis, idet søfolk, der er ombord paa et seilskib, i havsnød maaske har bedre chancer for at redde sig end søfolk ombord paa et synkende dampskib. Imidlertid er dampskibsforlis saameget sjeldnere. at chancerne i det hele maa antages at stille sig bedst der.

Sammenligner man derimod antallet af forlis med den besørgede transport af varer eller af reisende, er det utvilsomt, at dette forhold stiller sig meget gunstigere ved dampskibe end ved seilskibe; thi her kommer det i betragtning, at dampskibene i løbet af den samme tid besørger en omtrent tre gange saa stor transport.

Et andet forhold, hvorved dampskibsfarten for besætningernes vedkommende antagelig stiller sig fordelagtigere end seilskibsfarten, er den mindre anledning, den giver til rømning. Dette beror vel hovedsagelig paa dampskibenes kortere havneophold, der selvfølgelig formindsker fristelserne og anledning

¹⁾ I den norske handelsflaade stod forholdet i begyndelsen af 1890 saa, at dampskibsbesætningerne udgjorde 13 pct. og seilskibsbesætningerne 87 pct. af det samlede antal søfolk.

gerne til rømning; men andre forhold er muligens ogsaa medvirkende.

Som en tredje fordel, som dampskibsbesætningerne har forud for seilskibsbesætningerne, kan nævnes det i det hele taget lettere og mindre farefulde arbeide, der falder ombord paa dampskibene. Her er f. ex. sjelden eller aldrig spørgsmaal om i stormfuldt veir at klatre op i riggen for at reve seil, hvortil kommer, at den forhaandenværende dampkraft giver anledning til mange lettelser i det tungere arbeide ved indladning og losning, ved pumpning m. m.

I det hele taget er det vel neppe tvilsomt, at dampens anvendelse ved søtransporten i sig selv indeholder meget betydelige fordele for søfolkene; men det maa tilføies, at den allerede nævnte forcerede drift i høi grad forringer disse fordele og medfører alvorlige farer for sømandsstandens og derigjennem ogsaa for skibsfartens degradation. Norske sømandsprester har ofte beklaget dette forhold, der har tilfølge, at de har meget liden anledning til at virke paa dampskibsbesætningerne. Meget vilde i denne henseende være vundet, om dampskibsrederierne gennem sine dispositioner planmæssigen lagde an paa at lade sine fartøier af og til ligge over om søndagene i havne, hvor rimelig anledning dertil gives. Som tilfældet nu som oftest er, lægges der i dampskibstraden en hovedvægt paa indtil det yderste at økonomisere med tiden, navnlig under opholdet i havn. Der er en overordentlig forceret drift, hvert minut er kostbart; jeg har selv for et halvt snes aar siden i Liverpool havt anledning til at se, hvorledes de til rederierne indsendte skibsregnskaber indeholder opgaver over, hvorlænge opholdet i hver havn har varet, ikke alene i dage og timer, men, bogstavelig talt, i minutter. Selvfølgelig er det af stor vigtighed i henseende til en økonomisk drift at spare saameget som muligt paa tiden; dette gjælder dampskibsfarten saavel som enhver virksomhed; men jeg spørger: sker der ikke her megen overdrivelse? og fremdeles: naar man i det hele taget økonomiserer saameget med tiden, og naar selve indførelsen af dampkraften i søfartens tjeneste medfører en saa overordentlig stor besparelse i tid, burde man ikke da paa dette felt, ligesaa vel som paa de øvrige menneskelige arbeidsomraader, kunne afse saamegen tid, at søfolkene kan faa et passende antal hviledage paa landjorden, som de jo alligevel saa lidet har anledning til at betræde? Og er det ikke saa, at den forcerede

drift gjør den indbyrdes konkurrence mellem dampskibene stærkere, end den ellers vilde være, idet tilbudet af transportmidler derved forøges?

Spørgsmaalet om, hvad der kan og bør gøres for at sikre sømændene mere søndagshvile (ogsaa iland), har i den senere tid et par gange været bragt paa bane ved internationale søndagskongresser, saaledes i Brüssel i 1884 og i Paris ifjor, hvor følgende resolution blev vedtaget:

Kongressen udtaler det ønske, at der af vedkommende direktioner bliver truffet foranstaltninger til, at de, der er sysselsatte ved andre transport-entrepriser end jernbaner, som dampskibe, sporveie, omnibusser etc., i henseende til deres hviledage bliver delagtiggjorte i de samme fordele, som kan opnaaes til bedste for jernbanebetjente.

Man faar haabe, at denne sags betydning vil blive mere og mere anerkjendt. Særlig for vort lands vedkommende, hvis skibsfarts blomstring for en meget væsentlig del skyldes dets dygtige sømandsstand, er denne sag af fremragende vigtighed.

Jeg skal i det følgende meddele nogle oplysninger om skibsrederiets udvikling i de senere aar i de vigtigste maritime lande.

Af disse spiller, som bekjendt, Storbritannien en særdeles fremtrædende rolle og er langt forud for alle andre lande. Storbritanniens og Irlands handelsflaade repræsenterede i begyndelsen af 1890 noget over 18 millioner beregnede ton, hvilket er ikke langt fra halvparten af hele verdens effektive tonnage, og med tillæg af besiddelserne i de øvrige verdensdele overstiger det britiske riges beregnede tonnage 20 millioner og halvparten af den hele eller nøiagtigere angivet 54 pct. Nordamerikas Forenede Stater, der fremdeles er det næste land i rækken, uagtet dets relative betydning paa det internationale fragtmarked har tabt sig ganske overordentligt i de sidste 30 aar, eier af søgaaende skibe omtrent $3\frac{3}{4}$ million beregnede ton eller omtrent 10 pct. af verdensflaaden. Herved er vistnok at mærke, at Nordamerika desforuden har en meget betydelig indlandsflaade, der dels er sysselsat paa de store søer, dels paa floder og kanaler. Medregnes de der sysselsatte dampskibe, stiger den amerikanske dampskibsflaade fra 700 000 til over 1 100 000 ton og de Forenede Staters hele effektive tonnage til omkring 5 millioner eller fjerdeparten af det britiske riges. Derefter kommer Tyskland med $2\frac{1}{2}$ million beregnede ton, saa

Frankrige med 2 millioner og Norge med 1 862 000 beregnede ton¹⁾).

Af de engelske søhavne havde Liverpool i begyndelsen af indeværende aar den uhyre store tonnage af 931 000 ton seilskibe og 951 000 ton dampskibe, tilsammen 1 882 000 ton virkelig og 3 784 000 ton beregnet drægtighed. Liverpools handelsflaade alene veier altsaa paa fragtmarkedet lige saameget som de Forenede Staters hele søgaaende flaade og dobbelt saameget som Norges. London har, hvad dampskibe angaar, en lidt større tonnage end Liverpool, men en betydeligt mindre seilskibstonnage, nemlig kun 356 000 ton, saa at dens hele effektive tonnage bliver omtrent 3¼ mill. ton. Glasgow havde 496 000 ton seilskibe og 728 000 ton dampskibe, tilsammen altsaa 2 680 000 beregnede ton. Storbritannien kan altsaa stille tre byer mod verdens tre største maritime lande: Liverpool mod de Forenede Stater, London mod Tyskland og Glasgow mod Frankrige, idet dog Londons handelsflaade betydelig overgaar Tysklands og Glasgow Frankriges, nemlig hver med over ½ mill. ton. Foruden disse tre kolosser er der en hel række af andre søhavne, der i ethvert andet land vilde indtage en meget fremragende plads, men som her stilles i skyggen. Saaledes Newcastle og Shields med tilsammen over 1 million beregnede ton, fremdeles Sunderland, Hull, Hartlepool, Southampton og flere andre.

Storbritanniens handelsflaade er navnlig i de senere aar voxet hurtigere end de øvrige handelsflaader overhovedet. I det første tiaar, efterat det ved navigationsaktens ophævelse havde givet alle fremmede skibe fri adgang til paa lige vilkaar at konkurrere med de britiske, nemlig fra 1850—1860, steg Storbritanniens handelsflaade med 5 procent aarlig, hvilket ogsaa i dette tiaar var den gennemsnitlige stigningsprocent for handelsflaaderne i det hele. Men det er navnlig siden 1860, altsaa efterat dampskibene begyndte at gjøre sig mere og mere gjældende, at Storbritanniens handelsflaade har voxet i et stærkere forhold end det almindelige. Dette var tilfældet i 1860—1870 og i end høiere grad i 1870—1880. Ogsaa i ottiaarene har det samme forhold gjort sig gjældende, dog med undtagelse af aaret 1889, da flere andre lande, navnlig Tyskland og Norge, har forøget sin handelsflaade ganske betydeligt.

1) I begyndelsen af 1891 havde Norge antagelig over 2 millioner beregnede ton.

I end høiere grad end ved skibsrederiet fremtræder Storbritanniens overlegenhed ved skibsbyggeriet. Foruden den betydelige tonnage, som den britiske handelsflaades forøgelse og vedligeholdelse kræver, bygges der ved skotske og engelske værfter, som bekjendt, en meget betydelig tonnage for fremmed regning.

Dette var navnlig tilfældet i 1889, da der for fremmed regning byggedes 251 000 grosston = 162 800 nettoton af dampskibe og henved 20 000 ton seilskibe, paa samme tid som der for britisk regning byggedes henholdsvis 554 000 nettoton af dampskibe og 117 500 ton seilskibe, hvilke sidste paa 9 000 ton nær alle var af staal eller jern. Skibsbyggeriet har i de senere aar draget sig mere og mere over til Storbritannien, for det første paa grund af seilskibenes fortrængen af dampskibe, hvilket naturligvis har overført skibsbyggeriet fra seilskibsværfterne til dampskibsværfterne, hvoraf Storbritannien forlængst har været i besiddelse af de største og mest udviklede; dernæst paa grund af overgangen fra træ til jern og staal for seilskibenes vedkommende, samt endelig fordi skibsbyggeriet i det næst England vigtigste maritime land, nemlig de Forenede Stater, ikke hidtil har formaaet at hæve sig, uagtet den amerikanske lovgivning har forbudt den frie republiks borgere at købe eller lade bygge skibe i fremmede lande.

Af de britiske Kolonier, der tilsammen eier en effektiv tonnage af 2 millioner ton, altsaa lidt mere end Norge, har Dominion of Canada noget over 1 million og besiddelserne i Australien noget over 600 000 beregnede ton. I de øvrige kolonier er skibsrederiet ikke af synderlig betydenhed. Kanadas handelsflaade, der væsentlig er baseret paa seilskibsfart, er i den senere tid gaaet tilbage; derimod er skibsrederiet i Australien tiltaget meget betydeligt, skjønt ikke netop i de allersidste aar; disse kolonier besad i begyndelsen af 1890 162 000 ton dampskibe og 212 000 ton seilskibe; deres dampskibstonnage var i 1890 lidt mindre end Norges, men for nogle aar siden adskillig større.

Det er allerede nævnt, at de Forenede Staters betydning som maritimt land i løbet af den sidste menneskealder har tabt sig i en betydelig grad, om de end næst Storbritannien fremdeles staar forrest i rækken, hvad handelsflaadens effektive tonnage angaar. Indtil 1857 gjorde den amerikanske skibsfart overordentlig store fremskridt og havde navnlig i aarene

1830—1850 en betydelig større fremgang end den britiske, saa at man i England var alvorlig bekymret for, at amerikanerne skulde faa overtaget. I nævnte tyveaarige periode, fra 1830—1850, steg Storbritanniens tonnage fra 2 millioner til noget over 3 millioner (eller nøjagtig 3 160 000 ton), deraf dampskibstonnagen fra 28 000 til 149 000 ton. Den amerikanske handelsflaade anføres derimod i samme tidsrum at være stegen fra noget over 1 mill til næsten 3 millioner ton, alle slags fartøier medregnede, ogsaa uriggede kanalbaade, medens dampskibstonnagen steg fra 36 000 til 352 000 ton. Den i udenrigs fart beskæftigede del af handelsflaaden tiltog vistnok ikke i samme grad, men blev dog mere end fordoblet.

Ligetil 1861 havde amerikanerne overtaget i skibsfarten mellem de Forenede Stater og England. Af den hele i denne fart sysselsatte tonnage faldt nemlig over halvparten paa amerikanske skibe og alene en tredjepart paa de britiske.

Der var ved de tider i England mange, som navnlig i betragtning af den amerikanske konkurrence nærrede en pessimistisk opfatning af den engelske skibsfarts fremtidsudsigter. En større skibsreder, der var indkaldt som vidne for den engelske søfartskommission af 1860¹⁾, udtalte sig høist mærkelig. Et af de fremsatte spørgsmaal var saalydende:

«Er det altsaa Deres mening, at vi ikke kan konkurrere med fremmede nationer?» Svar: «Jeg er overbevist derom; — De maa erindre, at vi er en gammel nation; en gammel mand kan ikke løbe saa hurtig som en ungdom.»

Et senere spørgsmaal: «Følgelig, naar vi ikke kan konkurrere med andre nationer, vil det altsaa efter deres mening komme dertil, at vi maa blive en anden rangs maritim magt?» Svar: «Det tror jeg sikkert.»

Imidlertid udtalte selvfølgelig andre sig i modsat retning, idet disse navnlig fremholdt, at om end amerikanerne utvilsomt var den britiske skibsfarts farligste konkurrent, vilde det dog lykkes Storbritanniens skibsredere at seire ved hjælp af sine moderne skibe, hvorved da navnlig tænktes paa dampskibene.

Dette var i 1860; det er noksom bekjendt, i hvilken retning forholdene siden har udviklet sig, men neppe i hvilken grad amerikanerne er blevne fortrængte fra det almindelige fragtmarked. Exempelvis skal jeg anføre, at medens saagodtsom alle nationers deltagelse i skibsfarten paa Storbritannien i løbet af de sidste 30 aar er steget meget betydeligt og tildels fler-

¹⁾ Report of the Select Committee on British shipping 1860 pag. 29.

doblet sig, idet saaledes i aarene 1861—1888 den britiske skibsfart er voxet fra 7 700 000 ton til næsten 25 millioner ton og den norske fra 720 000 til over 2 millioner, er den amerikanske skibsfart paa Storbritannien aftaget fra $1\frac{3}{4}$ mill. ton til 130 000 ton; med andre ord den er skrumpet ind til mindre end $\frac{1}{13}$ del af, hvad den var.

Den overveiende del af de Forenede Staters handelsflaade er for nærværende beskæftiget dels i kystfart, dels i farten paa indsøerne og ellers i det indre. Kystfarten mellem de Forenede Staters søhavne er udelukkende reserveret amerikanerne selv; her har de altsaa ikke nogen konkurrence at befrygte, og de strækker begrebet kystfart saa vidt, at naar et fartøi seiler fra San Francisko rundt Cap Horn til New-York, saa er det kystfart i amerikansk forstand.

En hovedaarsag til den amerikanske skibsfarts stilstand er uden tvil det vidt drevne beskyttelsessystem, der navnlig har virket skadeligt paa skibsbyggeriet derved, at jern- og jernplader er blevne saa fordyrede, at det har været til hinder for en kraftig udvikling af bygning af dampskibe for international fart. Derhos har amerikanerne, for at beskytte skibsbyggeriet, spærret sine skibsredere adgangen til at købe skibe byggede i udlandet. Ethvert skib, som skal seile under stjernebanneret, maa være bygget i de Forenede Stater. Nu ser det ud til, at amerikanerne for at ophjælpe sin udenlandske skibsfart vil anvende det samme system, som i senere aar har været indført i Frankrige og Italien, nemlig skibsfartspræmier. Der blev i sommer af senatet vedtaget en lov gaaende ud paa under visse betingelser at tilstaa amerikanske fartøier paa 500 brutto-ton og derover en præmie, som efter sin grundsats — 30 cents pr. ton — er omtrent 40 pct. høiere end den tilsvarende franske, der desuden er aftagende, eftersom skibene bliver ældre. Hovedbestemmelsen i denne af senatet, men endnu ikke af repræsentanthuset vedtagne lov lyder i forkortet gjengivelse, som følger ¹⁾:

Saasnaart denne lov er bleven vedtagen, skal der af de Forenede Staters skatkammer til ethvert skib, der er over 500 ton brutto, hvad enten det er seilskib eller dampskib, og som er bygget i og i sin helhed tilhører borgere i de Forenede Stater, naar det er beskæftiget i udenrigs fart, udbetales præmier efter følgende regler:

For de første 500 mile eller brøkdelen deraf (dog ikke under 70 mile) for udgaaende eller for indgaaende: 15 cents pr. grosston;

¹⁾ Board of Trade Journal, oktober 1890.

for de næste 500 mile eller brøkdelen deraf ligeledes 15 cents pr. grosston; for hver 1000 mil over nævnte distance 30 cents pr. grosston og for brøkdelen heraf *pro rata*.

Nævnte betaling af 30 cents pr. ton for hver 1000 mil skal vedblive i et tidsrum af 10 aar efter samme rate og derefter for et tidsrum af 9 aar med en reduktion af 3 cents pr. ton hvert aar for hver 1000 mil og *pro rata* for mindre distancer.

Disse præmier, der i og for sig er ganske betydelige, idet f. ex. et dampskib, der har en drægtighed af 1000 bruttoton = omtrent 1200 ton dead weight og i løbet af et aar opseiler en distance af 40 000 sømile, vilde faa en præmie af 12 000 dollars, vil, om de kommer til at træde i kraft, formodentlig have den samme eller en lignende virkning som de franske præmier, der fremkaldte en meget betydelig stigen af dampskibstonnagen i de første tre à fire aar, men senere ikke har formaaet at hæve Frankriges skibsfart, der nemlig i de sidste fem aar ikke er gaaet frem. Hvad Amerika angaar, maa ved siden af den almindelige erfaring, der haves om præmiesystemets uformuenhed til at frembringe en økonomisk udvikling, der holder stand i længden, særlig erindres de hindringer, som forbudet mod at købe eller lade bygge skibe i udlandet samt den ved det overdrevne protektionssystem fremkaldte fordyrelse af skibsbygningsmaterialet vil lægge i veien for skibsrederiets fremgang.

Angaaende de øvrige fremmede søfarende nationer maa jeg fatte mig i større korthed.

I aaret 1850 havde næst England og Nordamerika følgende lande de største handelsflaader: Frankrige og Tyskland, derefter i adskillig afstand Italien, Holland og Norge.

Ti aar derefter gik fremdeles Frankrige og Tyskland i spidsen; men Norge var gaaet forbi saavel Holland som Italien, skjønt forskjellen mellem den italienske og den norske handelsflaade var temmelig ringe, medens Frankriges og Tysklands var langt forud. I sextiaarene gik baade Italiens og Norges handelsflaader meget stærkt frem, og begge nærmede sig i henseende til effektiv tonnage temmelig meget den tyske handelsflaade, idet denne i 1870 udgjorde 1 154 500 beregnede ton, Norges 984 000 ton og Italiens 943 000 ton, medens Hollands var gaaet tilbage til 425 000 ton. Frankrige var fremdeles langt forud med en tonnage af 1 465 000 ton.

I syttiaarene gik atter den norske handelsflaade overmaade stærkt frem; den ikke alene lod Italiens handelsflaade langt efter sig, men gik endog i 1875 forbi Tyskland og i 1877 forbi

Frankrige, saa at den blev verdens tredje største handelsflaade ikke alene i tonnage, men ogsaa i henseende til effektivitet. I begyndelsen af 1879 besad Norge en effektiv tonnage af 1 630 000 ton, Frankrige 1 556 000 ton og Tyskland 1 489 000 ton. Men nævnte aar betegner ogsaa et vendepunkt; fra dette aar af viste det sig mere og mere klart, at seilskibenes dage var talte, og at enhver nation, hvis skibsfart hovedsagelig var baseret paa seilskibsrederi, nødvendigvis maatte træde tilbage i rækken af de første søfarende nationer. Allerede i 1881 gik Tysklands og i 1882 Frankriges handelsflaader forbi Norges, og i de senere aar har den tyske handelsflaade havt en saa kraftig udvikling og vundet et saa afgjort forsprang, at der ikke er nogen udsigt til i nogen nær fremtid at komme op i høide med den. Forholdet stillede sig nemlig i begyndelsen af indeværende aar saa, at medens Tyskland af fartøier paa 50 ton og derover besad en effektiv tonnage af 2 513 000 ton, var det tilsvarende tal for Norge ikke mere end 1 862 000 ton. I sidstforløbne aar — 1889 — har vistnok den norske handelsflaade havt en særdeles betydelig tilvæxt, idet dens effektive tonnage er steget fra 1 723 000 til 1 862 000 ton, altsaa med 139 000 ton eller 8 pct., hvilket overstiger handelsflaadernes gjennemsnitstilvæxt i nævnte aar. Men i samme aar blev den tyske handelsflaade forøget med ikke mindre end 328 000 beregnede ton eller 14.5 pct., en i sandhed storartet tilvæxt. Den franske handelsflaade har derimod ikke modtaget nogen nævneværdig forøgelse i 1889, og i de nærmest foregaaende aar har der været fuldstændig stilstand. Den øieblikkelige følge af skibsfartspræmiernes indførelse var et betydeligt fremstød, der navnlig viste sig i aaret 1882, da Frankriges effektive tonnage voxte fra 1 650 000 til 1 965 000 ton og derved gik forbi den tyske handelsflaade. Dette varede imidlertid ikke mere end fire aar, idet Tyskland uden hjælp af præmier¹⁾ allerede i 1886 indtog pladsen som verdens tredje søfarende nation og i de følgende aar mere og mere har hævdet denne plads.

I henseende til de søgaaende dampskibe begynder Tyskland nu at kappes med de Forenede Stater, der i flere aar har havt omkring 700 000 ton, med liden stigning, medens Tysklands dampskibsflaade i 1889 øgedes fra 503 000 til 618 000 ton.

¹⁾ At enkelte tyske dampskibslinjer har erholdt subventioner, spiller her ingen væsentlig rolle.

Ligeoverfor dette staar jo den norske dampskibsflaade, der i begyndelsen af 1890 talte 168 000 ton¹⁾, endnu langt tilbage; men herved maa for det første erindres, at dette er et i forhold til folkemængden meget høit tal, dernæst at fremgangen i vor dampskibsfart har været i det hele taget stærk og temmelig stadig.

Af de øvrige skandinaviske lande havde Sverige i begyndelsen af 1889 111 000 ton søgaaende dampskibe og Danmark i 1890 109 000 ton. Da dampskibstonnagen saavel i Norge som i de to andre skandinaviske lande i de sidste aar har været i fremvæxt, anser jeg det for givet, at de tre nordiske lande tilsammen for nærværende besidder en samlet dampskibsflaade af over 400 000 ton.

Inden jeg slutter disse meddelelser, skal jeg endnu kun omtale, at ved de senere aars udvikling af dampskibsrederiet er tyngdepunktet for de norske skibsfartsinteresser bleven i ikke ringe grad forrykket. Vistnok indtager fremdeles Nedenes amt en høi plads i det norske skibsrederi, men langt fra som før. Arendal, der længe var Norges første søfartsby, er nu den tredje i rækken, idet baade Bergen og Kristiania er langt forud, hin med en effektiv tonnage af 260 000 ton, denne med 232 000 beregnede ton, mod hvilke Arendal alene kan stille 143 000 ton. Ogsaa her gjentager sig det samme hovedtræk, som har vist sig at være gennemgaaende i skibsfartens udviklingshistorie i de senere aar, nemlig seilskibenes fortrængen af dampskibene. Dog har undtagelsesvis Kristiania seilskibsflaade i de senere aar modtaget en betydelig tilvæxt.

Det viser sig i det hele taget, at for at hævde en rang blandt de første søfarende nationer, er det nødvendigt at have første klasses fartøier. Vort folk har tidligere været en søfarende nation af første rang, nemlig da seilskibene endnu spillede hovedrollen paa fragtmarkedet. Den norske skibsfarts fremgang i hine tider er det smukkeste blad i vor økonomiske udviklings historie. Men det maa erkjendes, at vi i syttiaarene og ottiaarene ikke har holdt skridt med andre lande i henseende til en tidsmæssig udvikling af materiellet, og at vi derfor er sakkede agterud. Imidlertid ser det ud til, at der i de allersidste aar er gjort adskillige fremskridt, og vi noterer bl. a., at bygning af dampskibe samt af seilskibe af staal nu drives ved

¹⁾ I januar 1891 formentlig ca. 200 000 ton.

adskillige indenlandske værksteder. Om det end er saa, at den uhindrede adgang til at bestille skibe ved fremmede skibsværfter er en af livsbetingelserne for en kraftig udvikling af vor handelsflaade, saa er det dog vist, at jo bedre skibe, vi er istand til at bygge selv, desto mere vil vor skibsfart gaa frem; thi næst en dygtig sømandsstand er en af hovedbetingelserne for fremgang en selvstændig udvikling af materiellet.

Til foranstaaende indledningsforedrag knyttede der sig følgende bemærkninger:

Toldskriver *Helliesen*: Jeg vil faa lov til at spørge foredragsholderen, som er mere inde i denne sag, om, hvorledes det har sig med forholdet mellem seilskibes og dampskibes effektivitet. Det opstillede forholdstal af 1 : 3 er et gammelt tal; men er det rigtigt nu, synes det at maatte have været urigtigt i begyndelsen af den periode, som omhandlede, og var det rigtigt den gang, maa det vel være urigtigt nu. Dampskibenes forsprang for seilskibene forestiller jeg mig større nu end den gang; for begges vedkommende er der gjort fremskridt i bygningen m. v., men især for dampskibene, som er meget mere hurtiggaaende end den gang, og fremfor alt optager maskin- og kulrum meget mindre plads. Det skulde være af interesse at faa nærmere oplysning om de undersøgelser, hvorpaa dette forholdstal er baseret.

Direktør *Kiær*: Det forholder sig ganske rigtig saa, at dette forholdstal af 1 : 3 i lange tider har været lagt til grund for beregningen; det er det almindelig adopterede her som i andre lande, — jeg har seet det anvendt specielt i England, Frankrige, Italien og andre lande ved sammenligning mellem seilskibes og dampskibes effektivitet. Dampskibenes konstruktion har vistnok modtaget betydelige forbedringer; men det samme er ogsaa tilfældet med seilskibene, og det baade i henseende til konstruktion og navigation. Siden den amerikanske løjtnant Maury fremlagde sine oplysninger om de hurtigste sailing-directions, eller de hurtigste ruter for seilskibe, har seilskibene betydelig forkortet reisetiden, og desuden bruger de nu meget mere slæbebaade og økonomiserer mere med havneopholdet. Dertil kommer endnu den omstændighed, som spiller en betydelig rolle, nemlig at dampskibenes overlegenhed over seilskibene er størst paa kortere farvand, men ikke er saa betydelig paa de længere. Udviklingen har derfor medført, at seilskibene er trængte ud af de kortere farvand og nu er sysselsatte paa de længere. Dette stiller forholdet mellem seil og damp bedre, end det ellers vilde være.

Horjægermester *Gjerdrum*: Jeg vil blot faa lov til at rette det spørgsmaal til foredragsholderen, om der kan paavises nogen grund til den forbausende tilvæxt, som den tyske tonnage har faaet i de senere aar. Da hr. direktøren omtalte den ligesaa forbausende nedgang i Amerikas tonnage, anførtes der, «at man antog, at denne havde sin grund

i det raadende protektionssystem i Amerika og særlig i tolden paa jernplader». Men er ikke tolden i Tyskland paa jernplader omtrent lige saa stor som den amerikanske told paa samme?

Direktør *Kiær*: Jeg kjender ikke tolden paa jernplader i Tyskland. Men aarsagen til Tysklands stærke udvikling paa det maritim omraade staar vel nærmest i forbindelse med den stærke udvikling som dette land har havt i det hele taget, siden det blev forenet til en rige; i de senere aar har navnlig Hamburgs og Bremens transatlantiske forbindelser udviklet sig betydelig, og de har arbejdet meget for udviklingen af forbindelserne med fremmede verdensdele. Jeg skal tilføie at den hurtige væxt af Tysklands handelsflaade ikke har været indskrænket til det sidste aar 1889 alene, men har været jevnt meget betydelig lige siden 1880. At Hamburgs og Bremens handelsomsætning har tiltaget meget i den senere tid, har vel ogsaa bidraget til at udvikle Tysklands skibsfart.

Professor *Aschehoug*: At de tyske dampskibsrederier i betydelig grad har faaet subvention af staten, er ogsaa et moment, som maa tage i betragtning.

Direktør *Kiær*: Subventionen har vistnok været medvirkende; men jeg tror ikke, den har været noget særdeles fremtrædende moment i udviklingen af den tyske dampskibsflaade. Subventionen er indtraadt især i de senere aar; men allerede før har udviklingen vist en meget stærk væxt.

Professor *Aschehoug*: Ja, det er vistnok saa. Jeg skal lægge til, at der blandt amerikanerne selv, saavidt jeg har erfaret, ikke er nogensomhelst tvil om, at tilbagegangen i deres skibsrederi skriver sig fra protektionssystemet; jeg har ikke seet det benegtet hverken af frihandelsmænd eller protektionister.
