Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

DANSK
DAMPSKIBSREDERIFORENING
1884 - 1934

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

1884 — 17. JANUAR — 1934

VED

EILERT MAEGAARD OG *JENS VESTBERG*

KØBENHAVN

FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI

1934

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

INDHOLD

Side

Forord 5

Dansk Dampskibsrederiforening 1884—1933:

Indledning 7

I. 1884—1894 10

II. 1895—1908 24

III. 1909—1914 50

IV. 1914—1920 68

V. 1921—1933 153

Skibsfarten som valutaskabende Erhverv 199

Handelsflaadens Transportmængder 247

Danmarks Placering inden for det nordiske Rutterederi 257

Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer 31. December 1933 . 288

Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelser gennem 50 Aar . . . 292

Kantate ved Indvielsen af Søfartsmonumentet 293

Fortegnelse over de i danske Handelsskibe under Verdenskrigen forulykkede Søfolk 295

Fortegnelse over Billeder og grafiske Tavler 302

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

FORORD

Uagtet Dansk Skibsfart sammen med Handel, Industri og Landbrug utvivlsomt altid har været regnet blandt Landets Hovederhverv, har Kendskabet til Skibsfarten, dens Virke og Betydning endnu ikke fundet saa stor Udbredelse blandt vort Folk, som man skulde tro, og som ønskeligt var.

Dansk Dampskibsrederiforening, der den 17. Januar 1934 har bestaaet i 50 Aar, har derfor villet benytte denne Anledning til at yde et Bidrag til, at der skabes større Kendskab til dette vigtige Erhverv, og har anmodet sin adm. Direktør, cand. jur. *Eilert Maegaard* og Børssekretær, cand. polit. *Jens Vestberg* om at udarbejde et Jubilæumsskrift, for heri saavel at give en Oversigt over Dansk Dampskibsrederiforenings Historie i de forløbne 50 Aar, herunder navnlig en Fremstilling af Dansk Skibsfarts Indsats under Verdenskrigen, som at fremdrage forskellige betydningsfulde Spørgsmaal til Belysning af Skibsfartens økonomiske Betydning for vort Land og Folk.

Det er Dansk Dampskibsrederiforenings Haab, at dette Skrift i Forbindelse med de aarlige Skibsfartsberetninger, som Foreningen har udgivet siden 1926, vil tjene til at udbrede Kendskab til og Forstaaelse af Dansk Skibsfart i Kredse, som ellers ikke har direkte Berøring med Skibsfarten, og skabe den Interesse for Erhvervet, uden hvilken dette ikke kan trives og bestaa.

København i Oktober 1933. *A. O. Andersen.*

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING
1884—1933

INDLEDNING

Aarene omkring det Tidspunkt, da *Dansk Dampskibsrederiforening* blev stiftet, danner Indledning til en ny Epoke for de danske Byerhverv: Handel, Industri og Skibsfart, hvis Expansionsevne Følgerne af den ulykkelige Krig i 1864 havde lammet for lange Tider. Landets Styrelse — Regering og Rigsdag — havde, naar den overhovedet kunde beskæftige sig med andet end den store Forfatningskamp, hidtil først og fremmest haft Landbrugets Tarv for Øje og interesserede sig ikke nævneværdigt for Byerhvervene, som derfor politisk set baade indadtil og udadtil blev behandlet som Stedbørn.

Takket være *C. F. Tietgen* skulde det imidlertid nu blive klart for alle, at ogsaa Byerhvervene havde deres Eksistensberettigelse og store økonomiske Betydning for Landet, og at navnlig de moderne Trafikmidlers rivende Udvikling vilde faa en revolutionerende Indflydelse paa dansk Erhvervsliv.

Ganske vist var det ikke *C. F. Tietgen,* der stiftede *Dansk Dampskibsrederiforening,* men der er næppe Tvivl om, at hans Aand svævede over Vandene, da en lille Kreds af Redere den *17. Januar 1884* besluttede sig til at stifte Foreningen.

Tietgens Kongstanke var, at Erhvervene maatte og skulde sikre sig en vis Indflydelse paa Lovgivningsarbejdet, at de skulde *„hverve selve Landets Lovgivningsmagt til virksom Kampfælle i den det danske Erhvervsliv forestaaende Konkurrence-Kamp“.*

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Naar *Dansk Dampskibsrederiforenings* første Love bestemmer Foreningens Formaal som

„at forhandle om Spørgsmaal vedrørende Rhederiejernes fælles Tarv og at foretage saadanne Skridt til dettes Fremme, som maatte findes hensigtsmæssige, saasom gennem Andragender til offentlige Autoriteter etc.“,

maa disse Bestemmelser netop ses som et Udtryk for denne Tanke.

Om *Dansk Dampskibsrederiforenings* Stiftelse indeholder Foreningens Protokol følgende Antegnelser:

„Aar 1884 d. 17. Januar samledes i Hotel Phønix efternævnte Dampskibsrhedere:

Hr. *Adolf Carl* af Firma *L. H. Carl* for Selskaberne *„Carl“*, *„Erik“*, *„Gorm“*, *„Svend“*, *„Skjold“* og *„Knud“*,

Hr. *Olof Hansen* af Firma *C. K. Hansen* for Selskabet *„Dannebrog“*,

Hr. *C. Hecksher* for Selskabet *„København“*,

Hr. *M. C. Holm* for Selskabet *„Norden“*,

Hr. *A. Hovmand* for Selskabet *„Bandholm“*,

Hr. *N. L. Johansen* for Selskabet *„Freja“*,

Hr. *Theo. Koch* for Selskabet *„Codana“*,

Hr. *Johs. A. Prior* for Selskabet *„Ellen“*,

Hr. *D. Torm* for Selskabet *„Bornholm“*,

som vedtog at konstituere sig som en Forening til Varetagelsen af fælles Interesser under Navn af *„Dampskibsrhederi-Foreningen“*.

Til Formand for Foreningen valgtes Kaptajn *Theo. Koch*, der gennem sit Slægtskab med Direktøren i *Det Forenede Dampskibs-Selskab C. P. A. Koch* stod *C. F. Tietgen* nær; til Viceformand valgtes Grosserer *Adolf Carl* og til Sekretær Højesteretssagfører *R. Strøm*.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

C. F. TIETGEN

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Oplysningerne om Foreningens første Leveaar er meget sparsomme, men man forstaar, at den har ført en ret beskeden Tilværelse og til Dels levet i Skyggen af *Grosserer-Societetet* og dets Komite, hvis Indflydelse, under Tietgens kraftige Førerskab, var langt større; og som en ny og forholdsvis lille Organisation søgte Rederiforeningen naturligt at støtte sig til Engroshandelens Hovedorgan, saa meget mere som de fleste Redere var eller kunde blive Medlemmer af Societetet og derigennem ogsaa kunde faa deres Interesser fremhjulpet gennem denne Organisations Hovedledelse: *Grosserer-Societetets Komite,* i hvilken da ogsaa fra Tid til anden forskellige Redere har haft Sæde.

I de følgende Afsnit I—V skal forsøges at give en kort Oversigt over Dansk Dampskibsrederiforenings Virksomhed i de forløbne 50 Aar, idet der dog vil blive lagt særlig Vægt paa at skildre Foreningens Virksomhed under Verdenskrigen, som skulde faa en overordentlig stor Indflydelse paa Foreningens hele Liv og Organisation og bibringe den den Indflydelse og Betydning, som den nu har for Danmarks Skibsfart.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

I

1884—1894

Som en naturlig Følge af Formaalet med Stiftelsen af Dampskibsrhederi-Foreningen blev den første Sag, den nye Forening kom til at beskæftige sig med: „*Skibsfartens Beskyttelse*". Paa det store *Børsmøde* den 23. Juni 1880, som var blevet sammenkaldt paa Tietgens Initiativ for at faa Grosserer-Societetets Komite til at gaa i Spidsen for de økonomiske Reformplaner, som Byerhvervene ansaa det for nødvendigt at faa gennemført, og i det af Børsmødet nedsatte *Børsudvalg* var man fra alle Sider klar over, at hvis Forretningslivet skulde nyde Fremgang og Trivsel, maatte først og fremmest Skibsfarten befries for en Del af de Byrder, som dengang paahvilede den. Dette kom da ogsaa til Udtryk i den *Børsbetænkning,* som nævnte Børsudvalg afgav i Marts 1881, og hvori kræves Ophævelse af Tolden paa Skibe og Skibsmaterialier, samt Ophævelse af Skibsafgiften i udenrigsk Fart. Grosserer-Societetets Komite maatte imidlertid i adskillige Aar lægge et stort Arbejde i at faa disse Krav gennemført, og som et Led i dette Arbejde, var det kun rimeligt, at Komiteen søgte Støtte hos Dampskibsrhederi-Foreningen.

I en Skrivelse af 26. Marts 1884 til Grosserer-Societetets Komite udtaler Dampskibsrhederi-Foreningen, der har ladet Sagen behandle af et særligt dertil nedsat Udvalg:

> „at det Tryk, som danske Dampskibsrhederier i Konkurrencen med Nabolandene arbejder under, hovedsagelig bestaar i:

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

1. et kostbart Materiel, begrundet paa den Toldafgift, som opkræves af Dampskibe og Appertinentser,
2. de høje Skibs- og Havneafgifter i danske, samt
3. Consulatafgifterne i fremmede Havne."

og belyser derefter ved en Række Eksempler, i hvor høj Grad de nævnte Afgifter er hæmmende i Konkurrencen med andre Landes Skibe.

I samme Møde — den 24. Marts 1884 — hvor denne Skrivelse blev vedtaget, enedes man om følgende Rettesnor for Foreningens fremtidige Virksomhed:

„at man burde skjelne mellem Opgaver med Formaal at lette Standen for Byrder, som hvile paa den mindre saa godt som paa den større Dampskibsrheder, altsaa paa hele Standen, som den maa sætte sig i Spidsen for, og andre Opgaver med Formaal at lette Skibsfarten i særlige Retninger for enkelte Afdelinger af samme, som den maa indskrænke sig til at støtte ved sin Anbefaling."

I et Møde den 11. November 1884 rejste Formanden Spørgsmaalet om Besættelsen af de danske Konsulater i Udlandet, som ikke altid var lige tilfredsstillende for Skibsfarten, og dette var den første Anledning til den senere indførte Fremgangsmaade, at Skibsfartens Repræsentanter først gennem *Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart* og senere gennem *Søfartsraadet* har faaet Adgang til at øve Indflydelse paa Konsulatsbesættelserne.

I samme Møde rejstes Spørgsmaalet om Udgivelsen af en Tidende af officiel Karakter indeholdende alle Meddelelser af Interesse for Skibsførerne, og man var enige om, at en saadan Foranstaltning vilde være hensigtsmæssig. Der blev forhandlet med Marineministeriet om Sagen, og Forhandlingerne resulterede i, at Ministeriet fra 1. Juli 1885 udgav det stadig udkommende *Efterretninger for Søfarende.*

I et Møde den 8. December 1884 kom Dampskibsrhederi-Foreningen for første Gang til at beskæftige sig med Besæt-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

ningernes Lønforhold, som senere skulde lægge saa meget Beslag paa Foreningens Arbejde. Paa Forslag af Skibsreder *Adolf Carl* vedtoges følgende:

> *„Naar et Dampskib paa Grund af uheldige Conjunkturer lægger op i den Havn, hvor Skibet hører hjemme, udbetales der som Maximum til Captainer fuld Gage, forsaavidt de forblive ved deres Skib, ellers halv Gage, til Maskinmestre fuld Gage, forsaavidt de forblive til almindelig Tjeneste for vedkommende Selskab, ellers halv Gage, i alle Tilfælde uden Kostpenge.“*

Ved Udgangen af sit første Leveaar, havde Dansk Dampskibsrederiforening 20 Medlemmer med tilsammen 140 Skibe, nemlig:

Det Forenede Dampskibs-Selskab	84	Skibe
D/S. Thingvalla	4	—
— Norden	4	—
— Danmark	7	—
— København	5	—
— Carl	5	—
— Erik, Gorm, Svend, Skjold og Knud	5	—
— Dannebrog	3	—
— Ellen	5	—
— Øresund	2	—
— H. J. Pallesen	1	—
— Foreningen	1	—
— Skjalm Hvide	1	—
— Baltic	2	—
— Bornholm	1	—
— Rønne	1	—
Det Helsingørske D/S	6	—
Midtlollands D/S	1	—
Det falstersk-sjællandske D/S	1	—
D/S. Activ	1	—

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

THEO. KOCH

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Foreningens samlede Medlemsbidrag udgjorde Kr. 1700, og dens Udgifter Kr. 702.15.

Efter 50 Aars Virksomhed staar Dansk Dampskibsrederiforening nu med 50 Medlemmer med tilsammen 448 Skibe, og dens samlede aarlige Udgifter udgør ca. Kr. 150.000.

De følgende Aar af Foreningens Levetid synes i nogen Grad at være præget af Medlemmernes Mangel paa Interesse for dens Virksomhed. I 1885 afholdtes kun 4 Møder, som var ret daarligt besøgt; i et af disse vedtoges en Bestemmelse om som Regel at afholde Møde den første Torsdag i hver Maaned, en Regel, som er gældende endnu, men som til Tider er blevet en Del fraveget.

Den vigtigste Sag, som i 1885 kom til Behandling, var en Henvendelse fra de danske Søassurandører, hvorved Foreningen opfordredes til at vælge Delegerede til at forhandle med Delegerede for Assurandørerne angaaende mulige Forandringer i en ny Formular for Casco-Policer, som agtedes indført fra Nytaar 1886. Foreningen svarede imødekommende paa Assurandørernes Forslag og lagde derved Grunden til det gode Samarbejde, som siden da stadig har fundet Sted mellem Rederiforeningen og de danske Søassurandører.

I et Møde den 6. Maj 1886 kom Dansk Dampskibsrederiforening første Gang til at beskæftige sig med det ofte tilbagevendende Spørgsmaal, om hvad der kan gøres for at forbedre Fragtforholdene. Fra Firmaet *Nielsen, Andersen & Co.,* Newcastle, havde Foreningens Formand modtaget følgende Skrivelse:

„De forskjellige Dampskibsrhederier i England og Skot-
„land have søgt ved forskjellige Sammenkomster at iværk-
„sætte en Forbedring i de hidtilværende Fragtforhold. Da
„Cronstadt spiller en saa væsentlig Rolle i Sommerfragterne
„paa Østersøen, har dette særlig været Punktet, som man
„har dannet som et Centrum, idet man gaar ud fra, at hvis
„Fragten til Cronstadt blev fastsat til mindst 5/6 p. Ton,

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

„vilde Fragterne til de andre Pladser snart stille sig i For-
„hold dertil.

„Denne „movement" vil blive de forskjellige Rhederier
„tilkjendegivet ved Circulærer, hvoraf vi iøvrigt samtidig her-
„med sende Dem nogle Exemplarer; men vi ere blevne an-
„modede om at paavirke Dem som Formand for Rhederi-
„foreningen i Kjøbenhavn, om at støtte dette gjensidigt øn-
„skelige Forhold.

„Der er ikke Tvivl om, at der vil, særligt af de Folk, som
„have gjort cif Contracter paa Cronstadt og Stockholm, blive
„gjort stærke Forsøg paa at bryde denne Combination, og
„skulde det vise sig, at en eller anden Omstændighed, saasom
„Stigning i Retourfragterne eller Overløbere af Foreningen
„skulde gjøre det tilraadeligt, at Forpligtelserne ophæves,
„ville vi selvfølgelig strax meddele Dem det.

„Vi tro imidlertid, at Combinationen er saa funderet og
„Ønsket saa almindeligt, at der ikke er stor Fare for andet,
„end at den vil gjennemføres, og skulde det være os kjært,
„om vi maatte paaregne de kjøbenhavnske Rhederiers Un-
„derstøttelse."

Dengang som nu stillede de danske Redere sig stærkt tvivlende med Hensyn til Muligheden af ved kunstige Foranstaltninger at hidføre en Bedring af Fragterne; man ansaa det for umuligt at opnaa den for Sagens Gennemførelse nødvendige Enighed hos Rederne, og det vedtoges at besvare Skrivelsen derhen, *„at de danske Rhedere hver for sig efter Evne vilde støtte en Forbedring af Fragterne, men at man ikke saa sig i Stand til at binde sig til bestemte Forpligtelser."*

I et Møde den 5. August 1886 vedtog man i Anledning af det af Københavns Havnevæsen for første Gang offentliggjorte Budget for 1886, hvoraf man mente at kunne paavise, at Havnen kunde undvære den opkrævede *„Havneafgift"*, at udarbejde en Adresse til Conseilspræsidenten, hvori man, foruden at kræve Havneafgiftens Bortfald eller Nedsættelse, yderligere fremsatte Ønsker om Lempelse med Hensyn til *„Skibsafgiften"* og *„Consulats-Gebyrerne"*.

Adressen blev ved en Deputation, bestaaende af Forman-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

den, Viceformanden og Direktør *Hecksher* overrakt Conseilspræsident *J. B. S. Estrup* den 28. September 1886. Om Conseilspræsidentens Ytringer ved denne Lejlighed, indeholder Foreningens Protokol følgende:

Angaaende Skibsafgiften.

„Maaden, hvorpaa denne Afgift opkræves, har aldeles „ikke hans Bifald; thi han kan kun kalde det irrationalt, „at et Skib, lastet med Mursten skal betale det samme som „et andet, lastet med en kostbar Ladning.

„Uden at han kunde indse, at Ophør af Afgiften — hvis „Størrelse, efter hvad der var fortalt ham, drejede sig om „noget som 5 Øre pr. Tønde Kul eller Korn — kan have „nogen væsentlig Indflydelse for Skibene, vilde han dog se, „om en Lempelse vil kunne iværksættes.

Angaaende Havneafgiften.

„At denne er for høj efter de Meddelelser og Oplysninger, „Deputationen gav, erkjendte Ministeren at have Følelsen „af, ligesom det indleverede Uddrag af Havnens Budget syntes at bestyrke denne Mening.

„Han formente imidlertid, at Vanskeligheden ligger i, at „Kjøbenhavns Havn er fuldstændig anvist paa sig selv, idet „den nemlig hverken er Stats- eller Commune Havn og ikke „har Understøttelse af nogen af dem.

„Saaledes som det stillede sig for Ministeren, vilde der „ved Ophævelsen af Havneafgiften være at slaa ind paa en „af 3 Veje:

„1) Enten at søge Stats- eller Communetilskud,

„2) eller optage Laan,

„3) eller standse Fortsættelsen af de projecterede Ar„bejder.

„Med Hensyn til det første Punkt, maatte han som Fi„nantsminister sige, at saaledes, som Havnens Forhold stiller „sig for ham, kunde han ikke tilraade Stats-Tilskud. Lige„ledes tvivlede han om, at Communen vilde være villig til „at give Tilskud, og det kunde saaledes kun dreje sig om „Laan eller Indstilling af de extraordinære Arbejder.

„Efter en længere Diskussion i den Anledning udtalte „Ministeren, at han vilde tale med Indenrigsministeren om

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

„Sagen, og han opfordrede Deputationen til ligeledes at hen-
„vende sig til denne.

Angaaende Consulats-Gebyrerne.

„Conseilspræsidenten syntes fuldt enig med Deputatio-
„nen i, at denne Afgift er urimelig, i al Fald urimelig høj,
„og lovede strax igjen at ville tale med Udenrigsministeren
„derom.

„I Anledning af denne Afgift blev Deputationen spurgt,
„hvad den vilde tilraade i den Henseende, og Svaret lød paa,
„at vi hellere maa betale en mindre fast Afgift til Consula-
„ternes Opretholdelse, ifald nødvendigt, og at forøvrigt Ski-
„bene betale Konsulerne for virkelig ydet Assistance i Hen-
„hold til dertil fastsat rimelig Tarif. Dette Forslag vandt Mi-
„nisterens fulde Bifald."

Indenrigsminister *H. P. Ingerslev,* som Deputationen derefter havde Foretræde for, var straks noget mindre imødekommende end Conseilspræsidenten; han var betænkelig ved at nedsætte Havnens Indtægter, eftersom Havnearbejderne burde fortsættes for at, *„naar Nordsø-Kanalen engang bliver færdig, vi bør kunne møde med en stor og god Havn som en Slags Modvægt mod Kanalens mulige uheldige Indflydelse."*

Adressen har dog utvivlsomt været medvirkende til, at *„Skibsafgiften"* for udgaaende i Udenrigsfart blev ophævet ved Lov af 1. April 1887, og at der senere fandt en væsentlig Reduktion Sted af *„Havneafgiften"* og *„Consulats-Gebyrerne",* hvilke sidste det først lykkedes Rederiforeningen at faa afskaffet den 1. Juni 1929.

Af de i 1887 behandlede Sager, skal her kun nævnes en Sag, som gav Foreningens Medlemmer Anledning til at vurdere Betydningen af fast Optræden og Sammenhold mellem Rederne.

Til Foreningen indgik der i April Maaned Meddelelse om, at en Sammenslutning af Eksportørerne i Riga havde besluttet fra 1. Maj ikke mere at give Skibene Maatter til Garnering eller Afmaatning, men ved Befragtninger i Fremtiden at gøre

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

det til en Betingelse, at Skibsførerne selv maa garnere og afmaatte uden nogensomhelst Godtgørelse fra Afladerne.

I den Anledning vedtog og underskrev Foreningens Medlemmer under 25. Maj 1887 følgende Forpligtelseserklæring:

„I Betragtning af en Meddelelse fra D'Herrer P. Born-
„holdt & Co. i Riga, om at Børscomiteen sammesteds, paa et
„i den Anledning afholdt Møde, *har* besluttet at gjøre til
„Usance:

„at Skibet er forpligtet til at levere de til Garneringen
„nødvendige Maatter mod at Afladeren godtgjør ved hele
„Ladninger R⁰4 og ved Del-Ladninger R⁰6. pr. 1000 Qvrs,
„mindre Partier pro rata",

„erklære vi Undertegnede ikke at ville underkaste os nævnte
„Usance og at ville give vore Agenter fornødne og bestemte
„Instructioner i den Henseende.

„Vi ere aldeles enige om at ansee den af Rigaer Børs-
„comitee trufne Bestemmelse for en under nærværende for
„Skibene i saa yderlig Grad trykkede Forhold, særlig ubillig
„Fremgangsmaade, thi bortseet fra Godtgjørelse, hvadenten
„det er 6 eller 7 R⁰, som en aldeles utilstrækkelig Compen-
„sation, vil en slig usædvanlig Usance kunne medføre saavel
„directe som indirecte Tab og Skade, der hverken kan fore-
„bygges eller beregnes.

„At D'Herrer Agenter have forbeholdt sig at Usancen:
„ikke skal præjudicere enhversomhelst anden speciel Af-
„tale ved Befragtningen,

„kunne vi ikke finde betryggende, og navnlig ikke for de
„Rhederier, der ikke fare regelmæssig og saaledes ved Fragt-
„afslutningen pr. Telegraf ikke have passende Lejlighed til
„fra første Færd at sætte sig imod denne ubillige Usance."

Resultatet af denne Erklæring blev, at Foreningens Formand i første Møde i 1888 den 5. Januar kunde meddele, *„at Foreningens Optræden overfor Børsen i Riga i Maattespørgsmaalet havde paa en glædelig Maade vist Betydningen af Sammenholdet mellem Rhederne, idet Forsøget paa at indføre den for Rhederne ugunstige Usance maa betragtes som mislykket."*

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

I 1888 den 19. Maj afholdt Foreningen et Møde, hvori man drøftede Betimeligheden af at nedsætte et Udvalg til hurtigt og navnlig inden det i Juli Maaned forestaaende *Nordiske Søfartsmøde* at gennemgaa Kommissionsudkastet til en nordisk Sølov. Man enedes imidlertid om, at Tiden til Søfartsmødet var for knap til, at et Udvalg med Nytte kunde drøfte Udkastet, hvorfor man besluttede ikke foreløbig at nedsætte noget Udvalg til saadan Drøftelse. Foreningen fik saaledes ikke som saadan Anledning til at sætte sit Præg paa *Søloven af 1. April 1892*, der endnu i det store og hele er gældende, og som er baseret paa nævnte Kommissionsudkast. Derimod tog de fleste af Foreningens Medlemmer aktiv Del i Mødet, der som *Det andet nordiske Søfartsmøde* blev aabnet i København d. 2. Juli 1888 af C. F. Tietgen.

Med Udgangen af 1888 fratraadte Foreningens Sekretær, Højesteretssagfører *R. Strøm*, som var blevet udnævnt til Nationalbankdirektør. Dette gav Anledning til, at Formanden paa Foreningens første Møde i 1889 den 10. Januar i Betragtning af, at det efter hans Formening ikke var lykkedes den hidtilværende Bestyrelse at samle tilstrækkelig Interesse for Foreningens Møder, henstillede til Medlemmerne at træffe Afgørelse af, om Foreningen skulde fortsætte sin Bestaaen og i bekræftende Fald, om dette da ikke burde ske med nogen Forandring i Henseende til Virkemaade og mulig under en anden Bestyrelse. Med Tilslutning fra samtlige Medlemmer udtalte Skibsreder *Sommer* imidlertid, at man ubetinget burde opretholde Foreningen, men at det vilde være rigtigst at opgive Foreningens regelmæssige Møder, der næppe kunde samle tilstrækkelig Interesse, og kun holde Møder, naar der, enten efter Formandens Skøn forelaa noget Emne af Betydning, eller to Medlemmer ønskede Møde afholdt i Anledning af et Spørgsmaal, som de ansaa af Vigtighed for Foreningen. At Formanden blev i sin Stilling, ansaa han for at være af den største Betydning for Foreningen, som ikke vel kunde undvære ham. Der vedtoges derefter nogle Lovændringer i Overensstemmelse med

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Skibsreder *Sommers* Udtalelser, og samtidig vedtoges det at nedlægge Sekretærposten, men bemyndige Formanden til at søge den juridiske og kontormæssige Assistance, som der fra Tid til anden kunde blive Brug for.

Som for at gøre den i 1889 fremkomne Tvivl om Foreningens Livskraft til Skamme, blev der i 1890, til Trods for Afskaf-

R. STRØM

felsen af de regelmæssige Maanedsmøder, afholdt ikke mindre end 10 Møder. De 6 af disse Møder var foranlediget af en i Foraaret udbrudt Strejke af Sømænd og Fyrbødere, som krævede en Forhøjelse af de hidtil gældende Lønninger. Foreningen vedtog i det første af disse Møder *„ikke at indgaa paa de af Fyrbødere og Matroser stillede Fordringer, men at fastholde de hidtil gældende Hyrer og Betingelser"*. Samtidig vedtoges det til Medlemmerne at udsende Lister over saadanne Folk, som *„have gjort sig særlig bemærket ved Opsætsighed eller været Ledere*

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

af Streiken" med Forbud mod i alt Fald for nogen Tid at forhyre disse Folk. Da Strejken i Løbet af Sommeren blev støttet af *„Seamen's Union"* i England, som stoppede Indladningen af flere danske Skibe i Hull og Newcastle, og da man samtidig fik en Henvendelse fra *„British Shipowners' Association"* om Samarbejde mod Seamen's Union's Overgreb, sendte Foreningen den 26. Juli Skibsreder, Kaptajn *Philipsen* til Newcastle og London for at blive nærmere orienteret. *„Seamen's Union"* var imidlertid ikke længe i Stand til at opretholde sin Opposition, og i et Møde den 25. August kunde Direktør *C. Normann* i Det Forenede Dampskibs-Selskab, mod hvilket Selskab Strejken særlig var rettet, meddele, at Strejken maatte betragtes som ophørt med fuldstændig Underkastelse fra de strejkendes Side. Forbudet mod at forhyre de „opsætsige" eller „Lederne af Strejken" blev dog først ophævet den 1. Juni 1891.

Den heromhandlede Strejke var den første af de mange Arbejdskonflikter, som Dansk Dampskibsrederiforening gennem Aarene skulde komme til at beskæftige sig med. Dens heldige Forløb varslede godt om fremtidigt Arbejde paa dette Omraade og medførte ogsaa en forøget Tilgang af Medlemmer.

Strejken medførte endvidere, at Foreningen indsaa Nødvendigheden af at beskæftige sig med Spørgsmaalet om Indførelse af ensartede Forhyringsregler, og paa nogle Møder i Løbet af Efteraaret vedtoges forskellige Regler om Overarbejdspenge til de menige Besætninger og om Gagering af Styrmænd.

Paa et Møde den 31. Oktober 1890 vedtog Foreningen i Anledning af en Opfordring fra Handelskamrene i Bremen og Hamborg at henstille til sine Medlemmer at drage Omsorg for at faa de af *„International Law Association"* paa en international Konference i Liverpool udarbejdede *„York-Antwerp Rules 1890"* om Havarigrosse indført i alle Certepartier, og denne Henstilling er da ogsaa blevet fulgt saaledes, at York-Antwerpen Reglerne med senere Ændringer af 1924 siden da har været det mest anvendte Sæt af Kontraktsregler paa dette Omraade i dansk Rederivirksomhed.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Efter de mange Møder i 1890, afholdtes der i 1891 kun 2 Møder, hvoraf det ene vedtog den fornævnte Ophævelse af Lockouten mod de strejkende Sømænd og Fyrbødere, og det andet vedtog en Henvendelse til Udenrigsministeriet i Anledning af den forestaaende Revision af Konsulatloven af 5. April 1888.

I 1892 afholdtes 3 Møder. Paa det første af disse beskæftigede man sig hovedsagelig med et af Assistent *Ludv. Petersen* indsendt Forslag til Oprettelse af en gensidig Dampskibsassuranceforening. Der var imidlertid ikke blandt Medlemmerne Stemning for Sagen, bl. a. fordi det blev fremhævet, at de danske Assurandører stedse viste stor Imødekommenhed og „Coulantitet" overfor Rederne.

Paa det andet Møde havde Foreningen gennem *„Foreningen til Søfartens Fremme"* faaet forelagt til Udtalelse et Reglement for Folkelukafers Indretning og Forplejning af Mandskabet i danske Handelsskibe. Der vedtoges følgende Udtalelse, som skulde forelægges det paagældende Ministerium:

„1. *Folkelukafet*, man fandt ikke noget væsentligt at indvende mod de nuværende Bestemmelser, kun fandt man det ønskeligt, i Betragtning af et i den Anledning i England fremkommet Lovforslag, ved Indretning i fremtidige Skibe at udvide Størrelsen til 100 engelske Cubikfod = ca. 91 danske Cbfd. pr. Mand.

2. *Forpleiningsreglementet*, med Hensyn hertil udtaltes det ønskelige i, at det tillades at erstatte Smør med Margarine og at overhovedet, naar Smør skal anskaffes udenlands, det da kun kan fordres paa saadanne Steder, hvor det kan kjøbes til nogenlunde tilsvarende Priser som hertillands, samt at det af Hensyn til Vanskeligheden ved at konservere Øl, som til visse Tider let forandrer sig og bliver skadeligt for Sundheden, vilde være ønskeligt, om denne Forpligtelse helt bortfaldt, imod at det tilstedes Rhederne at substituere det med Kaffe, Thee, Viin, Cacao eller anden formaalstjenlig Drikke, efter

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

eget Valg, i et Forhold svarende til Værdien af Ølrationen, istedetfor som hidtil med Brændevin eller Grog, saa meget mere som Øl ikke findes i Forpleiningsreglementet hos nogle af de største søfarende Nationer."

Paa det tredie Møde, til hvilket var indbudt adskillige Folketingsmænd, hvoraf 4 var kommet til Stede, beskæftigede Foreningen sig atter med det saa ofte tilbagevendende Spørgsmaal om Konsulatafgifterne. Næstformanden, Skibsreder *Adolf Carl*, fremlagde paa dette Møde en Liste over 40 Dampskibsselskaber, der havde sejlet i udenrigsk Fart, og som tilsammen repræsenterede 38,802 N. R. T. Disse Selskaber havde indsejlet et Netto-Overskud paa Kr. 218.258 og havde i Konsulatafgifter betalt Kr. 54.214 eller 24,8 pCt. af Netto-Overskudet. Der faldt paa Mødet fra Redernes Side meget skarpe Udtalelser om den Gavn, Skibsfarten kunde faa af Konsulaterne, og det vedtoges til Regering og Rigsdag at indsende et Andragende om Nedsættelse af Konsulatafgifterne.

Da Fragtforholdene i Riga og Libau længe havde været meget utilfredsstillende for de danske Rederier, og da man var af den Formening, at dette hovedsagelig skyldtes Mangel paa passende Samarbejde mellem de paa disse Pladser dominerende Mæglerfirmaer *P. Bornholdt & Co.* og *Helmsing & Grimm* vedtog Rederiforeningen paa et Møde den 20. Februar 1893 følgende Dagsorden:

„Samtlige til Møde idag sammentraadte Medlemmer af Dampskibsrhederi-Foreningen udtale som deres Overbevisning, at de særdeles ugunstige Befragtningsforhold, som have været raadende i de senere Aar paa Pladserne Riga og Libau, for en ikke uvæsenlig Del maa føres tilbage til den over alle passende Grændser gaaende Concurrence mellem de to paa disse Pladser dominerende Skibsmæglerfirmaer P. Bornholdt & Co. og Helmsing & Grimm.

Vi skulle ikke udtale os om, hvor Feilen væsentligt er at søge, men foreløbig indskrænke os til at henstille til

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

D'Herrer Chefer for nævnte Forretninger at søge tilveiebragt en Forandring i disse Forhold, da Dampskibsrhederi-Foreningen i modsat Fald turde være tilbøielig til at foretage Skridt, der næppe turde være D'Herrer behagelige."

I et Møde Dagen efter med Repræsentanter for de nævnte Firmaer — d'Herrer *Bornholdt* og *Carøe* — lovede disse fremtidigt at konferere indbyrdes om Fragtraterne, særligt ved Anlægning af Skibe og Afslutning pr. første aabne Vande, og ikke i Fremtiden engagere Gods for egen Regning paa Spekulation og derved trykke Raterne ned, men i det hele arbejde efter bedste Evne for danske Rederes Interesser.

Paa et Møde den 26. Februar 1894 meddelte Foreningens første Formand, *Theo. Koch*, at han, efter nu i 10 Aar, siden Foreningens Stiftelse, at have fungeret som Formand, ikke mere kunde paatage sig dette Hverv, hvorfor Protokol, Kassebeholdning og øvrige Foreningen tilhørende Sager vilde blive overgivet til Viceformanden. Medlemmerne opponerede stærkt mod Formandens Beslutning, som denne dog fastholdt. Paa et Møde den 21. Marts 1894 blev derefter Foreningens hidtidige Viceformand, Skibsreder *Adolf Carl*, af Firmaet *L. H. Carl*, paa Forslag af den afgaaede Formand valgt til Foreningens Formand, og paa Forslag af den nyvalgte Formand blev Konsul *Olof Hansen*, af Firmaet *C. K. Hansen*, dernæst valgt til Viceformand.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

II

1895—1908

Samtidig med at *Adolf Carl* blev valgt til Foreningens Formand, tiltraadte Foreningens nuværende Formand, Direktør *A. O. Andersen,* som dengang var ansat som ung Kontorist paa L. H. Carls Kontor, uofficielt Stillingen som Foreningens Sekretær, en Stilling i hvilken han fungerede, lige til han i 1908 blev valgt ind i Foreningens Bestyrelse. Ogsaa som Bestyrelsesmedlem og senere som Næstformand varetog A. O. Andersen Tilsynet med Sekretariatsforretningerne, der udførtes paa L. H. Carls Kontor, til der i 1914 atter blev ansat en lønnet Sekretær.

Den 15. Maj 1895 afholdtes et Møde i Anledning af, at de danske Maalebreve ikke blev anerkendt i Rusland, og det vedtoges at anmode Regeringen om at foretage Skridt til at faa afsluttet en Overenskomst med Rusland om, at Afgifter i russiske Havne skulde betales af Skibenes Tonnage beregnet efter „British Rule".

I et Møde den 6. Juli 1895 vedtog man et Andragende til den da nedsatte *„Toldlovkommission"* om at faa den gældende Lov for Told paa Skibe og Skibsmateriel ophævet.

I et Møde den 23. September 1895 kom Rederiforeningen for første Gang til at beskæftige sig med det stadig aktuelle Spørgsmaal om Bemandingen i de danske Skibe. Fra Maskinmestrenes Forening forelaa nemlig en Anmodning om sammen med de øvrige danske Foreninger for Søfarende at indsende et Andragende til Regeringen om Nedsættelse af en Kommission til Drøftelse af Spørgsmaalet om Fastsættelse af Minimums-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

ADOLF CARL

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

grænser for Bemandingen af danske Dampskibe. Formanden udtalte i dette Møde, at man belært af tidligere Erfaring ikke burde modarbejde den Bevægelse, der var oppe for Tiden, om at fastsætte en Minimums Grænse for Skibes Bemanding, men som foreslaaet i Brevet hellere arbejde sammen med Maskinmestrenes Forening og de øvrige danske Foreninger for Søfarende for paa bedste Maade at faa denne Sag ordnet. Formanden vilde derfor foreslaa, at man i et eventuelt Svar til Maskinmestrenes Forening paa dennes Forespørgsel foreslog Oprettelsen af et permanent Voldgiftsudvalg, der skulde bestaa af 6 Medlemmer, 2 Medlemmer valgt af Dampskibsrhederi-Foreningen, 2 valgt af de to Skibsførerforeninger og 2 valgt af Maskinmestrenes Forening, foruden en Formand, der skulde være Formanden for Dampskibsrhederi-Foreningen, og for hvilket Udvalg eventuelle Forespørgsler og Tvistigheder, der kunde opstaa om, hvorvidt Skibe var tilstrækkeligt bemandet eller ikke, skulde incamineres; dette Udvalgs Kendelse skulde saa være den gældende, og man var ikke i Tvivl om, at enhver Reder vilde bøje sig for denne. Mødet vedtog enstemmigt at overlade til Formanden at træffe en Afgørelse paa Sagen, som af ham foreslaaet, men senere blev den helt stillet i Bero.

Den 17. December 1895 indsendte Foreningen sammen med *Foreningen til Søfartens Fremme, Dansk Sejlskibsrederiforening, Skipperforeningen* og *Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874* følgende Andragende til Københavns Havneraad og Ministeriet for offentlige Arbejder:

„Efter de Udvidelser og Forbedringer Kjøbenhavns Havn
„i de senere Aar har faaet, er det af større Betydning end
„nogensinde før, at Havneforvaltningen formaar at udnytte
„de Fordele, Havnen nu frembyder.

„Besættelsen af den ved Commandeur Lyders Død ledig-
„blevne Post som Havnecapitain er derfor et Spørgsmaal, der
„levende beskjæftiger Handels- og Søfartskredse her i Byen,
„og undertegnede Foreninger have troet at burde gjøre det

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

„højtærede Havneraad bekjendt med de Ønsker og Forvent-
„ninger, der næres i disse Kredse.

„Under Commandeur Lyders Administration forelaa store
„tekniske Opgaver, ved hvis Løsning hans egen tekniske Ud-
„dannelse sikkert har været til Nytte, men for hans Efter-
„mand vil Forholdet være et ganske Andet. Den projecterede
„Havneforbedring er i det Væsentlige fuldført, og til Ud-
„førelsen af de manglende Arbejder som til Vedligeholdelse
„af Havneværkerne vil han i Havnebygmesteren og i selve
„Havneraadet have udmærket og fuldtud tilstrækkelig tek-
„nisk Bistand.

„Derimod vil den nautiske Side af Havnecapitainens
„Virksomhed fremtidig træde mere i Forgrunden end i hans
„Forgjængers Tid. Dersom de Forhaabninger, der knyttes
„til Frihavnen skulle opfyldes, og dersom Skibsfarten paa
„Kjøbenhavn og derigjennem Udviklingen af vor udenrig-
„ske Handel og Omsætning skal ventes virkeligt fremmet,
„gjælder det fortrinsviis om, at den Mand, der sættes i Spid-
„sen for Havneforvaltningen, har en varm Interesse for
„Skibsfarten, et aabent Øje for dens Behov og Kyndighed i
„Alt, hvad der kan gavne, lette og sikre Besejlingen af Hav-
„nen. Forat kunne gjøre Fyldest behøver han langt mere
„maritim end teknisk Indsigt, og han maa derfor være en
„maritimt uddannet Mand, der tillige har Evne og Villie til
„at vurdere de Ønsker, der fremsættes af dem, der skulle
„benytte Havnen. Sikker paa Tilslutning for Alle i Handel
„og Søfart interesseret, udtale vi det Haab, at det højtærede
„Havneraad vil virke hen til, at en saadan Mand ansættes
„som Havnecapitain. At dette skeer anse vi som en Livssag
„for Kjøbenhavns Havn."

Marinekaptajn *C. F. Dreschsel* blev derefter udnævnt til Havnekaptajn.

I 1896 kom man atter til at beskæftige sig med Consulatslovforslaget, der efter Foreningens Mening havde faaet en uheldig Behandling i Folketinget. I et Møde den 7. Januar vedtog man et Andragende til Landstinget, hvori der blev gjort Rede for Skibsfartens Ønsker.

Da Det Forenede Dampskibs-Selskab fra Maskinmestrenes

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Forening havde modtaget en Skrivelse, hvori der blev anmodet om Forhandling med Direktionen om Lønforhøjelser, vedtog Rederiforeningen, der frygtede, at denne Anmodning skulde være et Forsøg paa at tilvejebringe en kollektiv Hyreaftale, i et Møde den 30. Juni 1896 enstemmigt gennem Det Forenede Dampskibs-Selskab at meddele Maskinmestrenes Forening, at Forholdet mellem Redere og Maskinpersonalet kun tilfredsstillende kunde ordnes mellem disse indbyrdes.

Den 16. Februar 1897 oprettede Foreningen *„Dampskibsrhederiforeningens gjensidige Kascoassurance-Afdeling"*, hvis Formaal var gensidig Kascoforsikring paa Dampskibe efter følgende Regler og Bestemmelser:

1) Forsikret i Afdelingen kan et Dampskib blive, naar det for mindst Halvdelen af dets Assurancetaxt er forsikret i et eller flere af „De fire kjøbenhavnske Sø-Assurance Selskaber".
2) Forsikringen sker paa samme Betingelser og til samme Præmier som hos de kjøbenhavnske Assurandeurer, og Dispacher og Havariopgjørelser, som ere anerkjendte af disse, anerkjendes ligeledes af Foreningen. En af Hovedassurandeurerne udstedt Erklæring, saavel med Hensyn til Præmier og Tillægspræmier som til eventuelle Erstatninger og Ristorni, tjener som gyldigt Bevis i disse Retninger.
3) Præmien erlægges halvaarlig forud, og Tillægspræmien i det Kvartal, der følger efter det, i hvilket Tillægget er beregnet.
4) Ethvert Skib, som opfylder ovennævnte Betingelser kan, naar ikke særlige Forhold gjøre sig gjældende, hvad enten dets Ejer er Medlem af Dampskibsrhederi-Foreningen eller ej, blive forsikret i Afdelingen med indtil ⅞ Del af Skibets Assurancetaxt, dog ikke udover Kr. 30.000. Afdelingen har dog Ret til at nægte Skibets Optagelse. Saadan Nægtelse skal ske ved Beslutning paa en extraordi-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

nær Generalforsamling. Den indvarsles i Henhold til § 8, og Bestemmelse tages med simpel Majoritet.

Denne gensidige Assuranceafdeling blev opretholdt til 10. September 1925, da det blev vedtaget at likvidere den som Følge af Mangel paa tilstrækkelig Tilslutning fra Rederierne. Afdelingen har dog utvivlsomt været til økonomisk Gavn for sine Medlemmer, ikke mindst derved, at man gennem den var i Stand til at øve en vis Kontrol med de andre Søforsikringsselskabers Præmier, og ved Likvidationen var der ogsaa et ikke helt ubetydeligt Overskud at fordele til Medlemmerne.

Den 20. Maj 1897 afgik Foreningens Viceformand *Olof Hansen* ved Døden, og Foreningen valgte i hans Sted Skibsreder, Kaptajn *D. Torm*, Direktør for Dampskibsselskabet „Torm", til Viceformand.

Paa et Møde den 25. November 1896 var for første Gang behandlet Spørgsmaalet om Oprettelsen af en fælles Repræsentation for Skibsfarten. Initiativet hertil udgik fra *Dansk Sejlskibsrederiforening*, hvis Sekretær, Assistent *F. L. V. Drechsel*, havde udarbejdet Forslag hertil. Mødet vedtog at bemyndige Formanden til med Repræsentanter for de forskellige interesserede Foreninger at gaa nærmere ind i Sagen, og Resultatet blev, at *„Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart"* blev stiftet den *9. Juni 1897*.

I Motiverne for Fællesrepræsentationens Oprettelse udtales, at Skibsfarten, skønt den hører til vort Lands betydeligste Næringsveje, ikke tilnærmelsesvis har forstaaet at skaffe sig den Indflydelse paa Ledelsen af sine egne Anliggender som de øvrige Næringsveje, og det hævdes, at Aarsagen hertil utvivlsomt er Mangelen af en fælles Repræsentation for Skibsfarten og de til denne knyttede Interesser, idet kun en saadan vil formaa at gøre sig gældende paa en saa vægtig Maade som nødvendigt for at sikre Skibsfarten en virkelig ledende Stilling ved Varetagelsen af dens offentlige Interesser; den vil overfor Administrationen og Lovgivningsmagten have en Autoritet, som ingen

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

af de enkelte Foreninger, der repræsentere særlige Interesser, nogensinde vil kunne erhverve sig, og den vil, naar den ved sin Sammensætning bliver et virkeligt, kyndigt og fyldigt Organ for Skibsfartens fælles Anliggender, have Magt til med Virkning at tage Initiativet til Reformer, der er i Skibsfartens Interesse. Som nogle af de Opgaver, der i første Række maatte paahvile en saadan Repræsentation, nævnes:

OLOF HANSEN

at tage Initiativet til Gennemførelse af Foranstaltninger, der ere af Interesse for Skibsfarten i Almindelighed, baade for saa vidt de kræve Lovgivningsmagtens Medvirkning, og for saa vidt de kunne gennemføres blot ved en Samvirken mellem de Fællesrepræsentationen underlagte Foreninger;

at søge at formaa Administrationen til at indhente Repræsentationens Betænkning over saadanne Lovforslag eller administrative Foranstaltninger, Skibsfarten vedrørende, som denne maatte paatænke at fremsætte eller iværksætte, og at til-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

byde sin Assistance ved Udarbejdelsen af de Lovforslag, der ad privat Vej indbringes i Rigsdagen;

at fremsætte og motivere sine Ønsker og Krav ved Behandlingen i Rigsdagen af de Skibsfarten vedrørende foreliggende Lovforslag;

at søge at erhverve Indstillingsret eller blive raadspurgt ved Valg af søkyndige Dommere til Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn og at erhverve den størst mulige Indflydelse paa Sammensætningen af de Kommissioner, Udvalg m. v., der nedsættes for at forberede Foranstaltninger, Skibsfarten vedrørende;

ved fornødent Samarbejde med forskellige politiske Partiers Foreninger at søge at skaffe Skibsfarten en fyldigere Repræsentation i Rigsdagen;

ved passende Foranstaltninger at fremme Interessen i Sømandsstanden for dens offentlige Anliggender.

Foruden Rederiforeningen blev i Fællesrepræsentationen følgende Foreninger repræsenteret:

Dansk Sejlskibsrederiforening, Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Foreningen til Søfartens Fremme, Maskinmestrenes Forening, Skipperforeningen i København og *Sømandsforeningen,* men Rederiforeningen kom selvfølgelig i Kraft af sin Størrelse og Betydning som Regel til at øve en afgørende Indflydelse paa de af Fællesrepræsentationen trufne Beslutninger, og har — som for øvrigt alle de andre deltagende Foreninger — altid inden for Repræsentationen bevaret sin Selvstændighed fuldt ud.

Formanden for Foreningen til Søfartens Fremme, Kommandør *N. J. Jespersen,* blev valgt til Fællesrepræsentationens Formand, og Rederiforeningens Formand, Skibsreder *Adolf Carl,* blev valgt til Næstformand. Til juridisk Medlem af Repræsentationen valgtes endvidere Professor, Dr. jur. *Viggo Bentzon,* og som Sekretær ansattes Assistent *F. L. V. Drechsel.*

En Følge af Oprettelsen af *Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart* var, at en stor Del af de Sager, som tidligere var behandlet af Dampskibsrederiforeningen, automatisk gik

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

over til Fællesrepræsentationen, og da denne fra sin Stiftelse og til sit Ophør i 1926 har udgivet og offentliggjort en aarlig Beretning om sin Virksomhed, vil der i det følgende ikke være Anledning til at komme nærmere ind paa disse Sager. Der vil derfor hovedsagelig kun blive omtalt saadanne Sager, som Rederiforeningen direkte har taget sig af uden Fællesrepræsentationens Mellemkomst, og herunder da navnlig Rederiforeningens Virksomhed som Arbejdsgiverforening, der i de følgende Aar skulde blive ret betydelig.

Hidtil havde Rederiforeningen principielt staaet paa det Standpunkt, at hvert enkelt Rederi helst selv maatte ordne Forholdet til Besætningerne, men efterhaanden som Besætningernes Organisationer, og da navnlig Sømændenes og Søfyrbødernes Fagforeninger, som var blevet dannet henholdsvis 12. Februar og 5. Maj 1897, voksede sig stærkere, blev det umuligt at opretholde dette Standpunkt. Rederiforeningens første Forhyringsregler blev affattet for Søfyrbøderne. Disse havde i Begyndelsen af 1898 gennem deres Fagforening rejst Krav om Lønforbedringer og truede med Strejke, hvis ikke de fik deres Krav opfyldt. Som et første Modtræk mod Fyrbødernes Trusler, dannede Rederiforeningen, paa Forslag af Det Forenede Dampskibs-Selskab, et „*Dansk Dampskibsrederi-Forbund*" efter Forbillede af den britiske „*Shipping Federation*". Dette Forbund, i hvilket kunde optages Redere, Skibsførere, Maskinmestre, Styrmænd, Hovmestre, Kokke, Sømænd og Søfyrbødere, havde til Formaal: „*at yde Rederierne Støtte i Tilfælde af Streike eller anden Uenighed mellem Redere og Besætninger, saavel som Erstatning for Tab ved, at Skibene af saadanne Grunde blive opholdte eller oplagte, naar vedkommende Rederi handler i Forstaaelse med Forbundet*". Forbundet oprettede endvidere til Fordel for Besætningerne en Ulykkes- og Invaliditetsforsikring, som udelukkende betaltes af Rederne. Forbundets Medlemmer havde Fortrinsret ved Ansættelse i Skibe under Forbundet.

Nogen større Betydning fik dette Forbund dog ikke, eftersom alle Fagforeningerne kraftigt fraraadede sine Medlemmer

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

at indtræde heri, og nogen øjeblikkelig Brug for det blev der da heller ikke, idet den truende Konflikt med Søfyrbøderne blev afværget derved, at disse indgik paa et af Dampskibsrhederi-Foreningen udarbejdet Forslag til en Overenskomst, som traadte i Kraft den 1. Juni 1898 og blev den første egentlige kollektive Arbejderoverenskomst, Foreningen har afsluttet. Overenskomsten havde følgende Indhold:

1. Hyren fastsættes til Kr. 55 for Fart i europæiske Farvande, Middelhavet og Sortehavet inklusive, og Kr. 57,50 for anden Fart.
2. For Arbejde uden Kost betales Kr. 3 pr. Dag.
3. Naar Skibet ligger ved Land betales Arbejde paa Søn- og Hjemlandets Helligdage samt Overarbejde imellem Klokken 6 Aften og Kl. 6 Morgen — hvori dog ikke regnes almindeligt Skibsarbejde som Opfyring etc. for at gjøre Skibet sejlklart — med 45 Øre i Timen.
4. Naar Skibet ligger ved Land have Fyrbøderne Vagt efter Tørn, 1 à 2 Mand efter Skibets Størrelse.
5. Mønstring finder Sted efter Søloven.

Samtidig med Forhandlingerne om denne Overenskomst, førtes en Række foreløbig resultatløse Forhandlinger med Maskinmestrenes Forening om en Minimumsløn-Tarif. Først den 10. April 1899 vedtog Rederiforeningen paa Forslag af et Udvalg, der havde forhandlet med Maskinmesterforeningen, følgende Retningslinier for Forholdet mellem Maskinmestre og Rederier:

1) at enhver Klage over inhuman Behandling skulde blive underkastet en indgaaende og upartisk Undersøgelse.
2) at der ved Nybygninger saavidt muligt vilde blive draget Omsorg for, at hver Officer fik sit eget Kammer.
3) at Bespisning af Officerer og Mandskab ved Ansættelse

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

af nye Skibsførere ikke som hidtil blev overtaget af disse, men overtages af Rhederiet selv eller overdrages en Restauratør, samt at berettigede Klager, der fremkom fra Skibe, i hvilke Skibsførere havde Bespisningen, vilde blive undersøgte, og Bespisningen disse fratagne.

4) Foreningens Formand har henvendt sig til de forskjellige Rhederier for at erholde Oplysning om Lønforholdene for Maskinmestrene og har ogsaa fra flere Rhederier modtaget saadanne. Da det af disse fremgaar, at Forskjellen imellem den Hyre, der betales paa disse Rhederes Skibe, og den Hyre, der foreslaaes i den af Maskinmestrenes Forening udarbejdede Løntarif, kun er ubetydelig, anbefaler Udvalget at lægge denne sidste til Grund for Lønningerne, dog saaledes at Lønnen kan fastsættes 10 à 20 Kroner over eller under Løntarifen, eftersom vedkommende Mester er yngre eller ældre i Tjenesten, men Gjennemsnitslønnen for hvert Rhederi skal omtrent stemme med omtalte Løntarif.

Med Sømændenes Fagforening, som i 1898 uden egentlig Overenskomst havde faaet et Løntillæg paa Kr. 5 maanedlig, gik det derimod ikke saa glat. I April 1899 henvendte Fagforeningen sig til Rederiforeningen om Lønforhøjelse, men Rederiforeningen svarede afvisende og vedtog i Tilfælde af Strejke ikke paa nogen Maade at indlade sig paa Indrømmelser. Eventuelle Omkostninger, foraarsaget Rederierne ved en Strejke, skulde i Henhold til det fornævnte Dansk Dampskibsrhederi-Forbunds Love afholdes af Forbundet, og det vedtoges endvidere at anmode Rederiforeningerne i Norge, Sverige, Hamborg og England om Assistance til, at Forhyring af danske Søfolk ikke fandt Sted i Udlandet.

Sømændenes Fagforening fik paa den anden Side Støtte fra Dansk Transportarbejderforbund, Søfyrbødernes Forbund, Havnearbejdernes Fagforening, Kularbejdernes Fagforening og Trælastarbejdernes Fagforening.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Konflikten gav Anledning til nogen Meningsforskel blandt Rederiforeningens Medlemmer, idet Det Forenede Dampskibs-Selskab, i Formandens Fravær stærkt støttet af Viceformanden og flere andre, tilraadede en Forhandling med Fagforeningerne, hvorimod Skibsreder *Martin Carl*, støttet af Generalkonsul *Johan Hansen* m. fl., paa det bestemteste fraraadede Forhandling. En Afstemning førte til, at Det Forenede Dampskibs-Selskabs Raad blev fulgt, og den 8. Maj 1899 blev der afsluttet følgende Overenskomst med Sømændenes Fagforening og Søfyrbødernes Forbund, der blev taget med ved samme Lejlighed:

„Imellem Dampskibsrhederiforeningen paa den ene Side og Sømændenes Fagforening af 1897 og Søfyrbødernes Forbund paa den anden Side er der under Dags Dato indgaaet følgende Overenskomst:

1) Hyren for befarne Matroser og Fyrbødere i danske Dampskibe, hvis Rhedere ere Medlemmer af Dampskibsrhederiforeningen, fastsættes fra den 8. Maj d. A. at regne i alle Farter til 60, er Sexti, Kroner maanedlig og for Letmatroser til 45, er Firetifem, Kroner maanedlig. Naar Skibet ligger ved Land betales Overarbejde paa Søn- og Hjemlandets Helligdage samt paa Hverdage fra 6 Aften til 6 Morgen henhørende til Ladning, Losning etc., derimod ikke Forhaling samt almindelig Søndagsrengøring, med 45, er Firetifem, Øre pr. Time.

2) Naar Skibet er i Havn udtages en Mand af Dæksbesætningen til at forrette Nattevagtstjeneste ombord. Endvidere skal der, selv om intet Arbejde foreligger i Maskinen, dog være 1 Fyrbøder ombord.

3) Matroser og Fyrbødere, der under Skibets Oplægning forrette Arbejde ombord, erholde, naar Paamønstring ikke har fundet Sted, en Dagløn af Kr. 3.75, er Tre Kroner syvtifem Øre, uden Kost.

4) Naar undtages Havaritilfælde og andre Tilfælde, hvor Skib, Ladning eller Menneskeliv er i Fare, under hvilke Forhold enhver af Besætningen er pligtig at yde sin Hjælp overalt, hvor den forlanges af Kaptajnen, det være sig paa Dæk, i Maskine, ved Ladningen etc., skulle

Fyrbøderne kun være pligtige at forrette Arbejde vedrørende Kullene til Skibets Brug, Maskinen og andet Maskineri ombord i det Skib, hvormed de ere forhyrede, og

Dæksfolkene ligeledes kun være pligtige at forrette alt andet forefaldende Arbejde ombord, og kunne saaledes ikke beordres at ud-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

føre Losning og Ladning i andre Skibe end det, hvormed de ere forhyrede. Paa indenrigske Anløbssteder, hvor Kaptajnen skønner det nødvendigt for Skibets Expedition, ere Matroserne pligtige til paa Kaptajnens Forlangende at arbejde med Ladningen iland.

5) Den gensidige Frist for Opsigelse af Tjenesten ombord vil være at fastsætte ved Voldgift, saaledes at Dampskibsrhederiforeningen vælger 2 Voldgiftsmænd og Sømændenes og Fyrbødernes Forbund hver en Voldgiftsmand. Saafremt disse ikke kunne komme til Enighed, vælge de en Opmand, hvis Dom skal være afgørende for alle Parter.

Denne Overenskomst, der er udfærdiget i 3 ligelydende Exemplarer, er bindende saavel for Dampskibsrhederiforeningen som for Sømændenes Fagforening af 1897 og Søfyrbødernes Forbund i et Aar fra 1. Maj d. A. at regne, og derefter, indtil den opsiges af en af Parterne til Ophør med 3, er tre, Maaneders forudgaaende Varsel. Saalænge denne Overenskomst bestaar og ikke efter forudgaaende Opsigelse som ovenfor er ophørt at gælde, maa der fra Dæksmandskabets og Fyrbødernes Side ikke lægges Hindring i Vejen for Skibenes Ladning, Losning og Afgang. Stridsspørgsmaalet mellem enkelte Rhedere og deres Mandskab afgøres, hvis ikke mindelig Overenskomst kan naas, efter de i Punkt 5 fastsatte Regler."

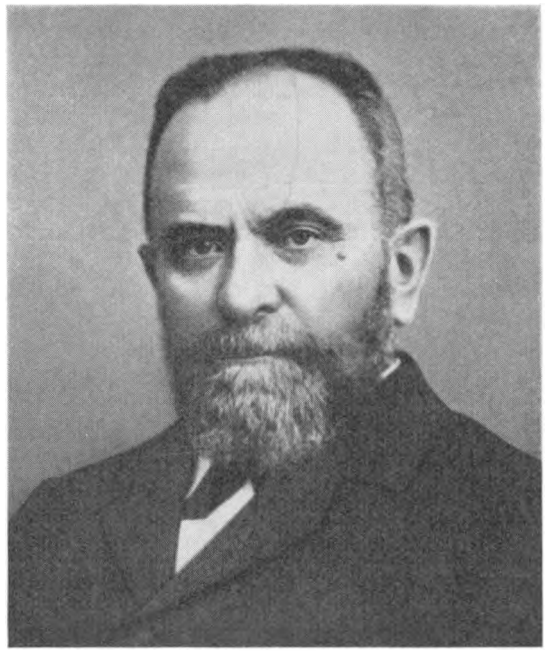
Den fornævnte Meningsforskel mellem Rederiforeningens Medlemmer om Optagelse af Forhandling med Sømænd og Søfyrbødere medførte, at Formanden fremsatte Forslag om det ønskelige i, at Det Forenede Dampskibs-Selskab trak sig ud af Foreningen, idet han tænkte sig, at denne derved vilde komme til at staa en Del mere uafhængig. Forslaget, der blev fraraadet, bl. a. af Viceformanden, gik ikke igennem, men i Stedet for vedtog man at udarbejde nye Love for Foreningen.

I et Møde den 14. Juli 1900 forelaa Forslag til saadanne Love udarbejdet af et Udvalg bestaaende af Formanden, Viceformanden og Generalkonsul *Johan Hansen* bistaaet af Højesteretssagfører *L. Arntzen*.

Forslaget, hvorefter Foreningens Navn blev ændret fra *„Dampskibsrhederi-Foreningen"* til *„Dansk Dampskibsrederiforening"*, og hvori der blev givet nærmere Regler for Bestyrelse, Generalforsamling, Medlemmernes Pligter under Strejker og Lockout m. v., blev enstemmig vedtaget. Til Foreningens Bestyrelse blev valgt Skibsreder *Adolf Carl*, Direktør *Jacob Brandt* og Generalkonsul *Johan Hansen*. Foreningens hidtidige

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Viceformand, Skibsreder *D. Torm*, der paa dette Tidspunkt var designeret til Formand for „Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart", frabad sig Genvalg, og i hans Sted blev Direktør *Jacob Brandt* valgt til Viceformand, eller, som det fra nu af blev kaldt: Næstformand. Samtidig vedtog man Dansk Dampskibsrederiforenings Indmeldelse i Arbejdsgiverforeningen, som efter den store Arbejdskonflikt i 1899, der endte med



D. TORM

det berømte *Septemberforlig*, og under Etatsraad *Niels Andersens* kraftige Ledelse var blevet en saa betydelig Magtfaktor. I Dansk Dampskibsrederiforenings nye Love blev i den Anledning indsat Bestemmelser om Oprettelsen af *„Hjælpefondet"*, senere *„Strejkefondet"*, der skulde yde Medlemmerne Støtte under Strejker eller Uenighed mellem Rederierne og Besætningerne, og til dette Hjælpefond blev det fornævnte *„Dansk Dampskibsrhederi-Forbund"s* Kapital overført.

Udover at Rederiforeningen i Samarbejde med Grosserer-Societetets Komite og paa dennes Forslag vedtog et Sæt *„Regler*

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

for Voldgift for Søtrafik" gaaende ud paa, ved Voldgift at afgøre Tvistigheder mellem Afladere og Ladningsmodtagere paa den ene Side og Redere paa den anden Side, samt at udarbejde Regler for Indladning og Udlosning etc., saa at der derigennem kunde dannes „customs of the port" for Københavns Havn, forløb Aaret 1901 uden større Begivenheder; men Ilden ulmede under Asken, og i 1902 skulde den bryde ud i lys Lue med en Konflikt med Sømændene og Søfyrbøderne, hvor Rederiforeningen for Alvor maatte kæmpe paa Livet løs, og det endda med Front til flere Sider. Den 1. Oktober 1901 havde Rederiforeningen vedtaget at opsige den gældende Overenskomst med Søfyrbødernes Forbund til Ophør pr. 1. Januar 1902. De derefter stedfundne Forhandlinger førte ikke til noget Resultat, og som Svar paa et under 5. Januar modtaget Overenskomstforslag fra Søfyrbødernes Forbund, vedtog man under 7. Januar at tilskrive Forbundet som følger:

„I Svar paa Deres ærede Skrivelse af 5te ds. beklage „vi ikke at kunne acceptere de deri fremsatte Forslag. Dansk „Dampskibsrederiforening skal konstatere, at den tidligere „gældende Overenskomst af 8de Mai 1899 allerede under „30te April 1900 blev opsagt fra Søfyrbødernes Side til „Ophør fra og med 1. August s. A., og at de derefter førte „Forhandlinger ikke gave noget Resultat, samt at „Dansk „Dampskibsrederiforening" endelig tvunget ved Forhol„dene ombord, som efterhaanden vare blevne aldeles utaale„lige, opsagde den allerede af Fyrbøderne tidligere opsagte „Overenskomst, som havde været midlertidig gældende, til „Ophør den 1. Januar d. A.

„Trods Tidernes Ugunst og de i vore Nabolande gjæl„dende betydeligt lavere Hyrer har Dansk Dampskibs„rederiforening endnu ikke forlangt en Hyrenedsættelse, „men er fremkommet med sit Forslag, som hovedsagelig er „baseret paa den tidligere Gage og Overenskomst, og som „sigter til at opretholde den i Skibene nødvendige Disciplin „og Orden. „Dansk Dampskibsrederiforening" maa derfor „absolut fastholde, at Forhyring af Søfyrbødere maa ske paa „Betingelserne af 3die ds."

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Efter Afholdelse af et resultatløst Fællesmøde med Repræsentanter for Arbejdsgiverforeningen og De samvirkende Fagforbund. erklærede Søfyrbøderne Strejke den 11. Januar. Det lykkedes Rederiforeningen, der svarede med Lockout, i stort Omfang at faa ansat frivillig Arbejdskraft, der blev stationeret ombord i Det Forenede Dampskibs-Selskabs s. s. „Bryderen", som blev lagt ud paa Inderreden. Fra flere Sider blev der forgæves forsøgt Mægling. Paa et givet Tidspunkt var der saaledes endda Tale om Mægling fra et Medlem af det kgl. Hus, og fra Maskinmestrenes Forening fremkom der et Tilbud om en Ordning af Fyrbøderforholdene, et Tilbud, der blev ignoreret af Rederiforeningen, og som gav Anledning til, at Københavns Skipperforening og Den alm. danske Skibsførerforening tilskrev Dansk Dampskibsrederiforening og gav Udtryk for deres Misbilligelse af Maskinmestrenes Optræden, som for øvrigt ikke engang blev værdsat af Søfyrbøderne, der følte sig fornærmet over, at Maskinmestrenes Forening talte om „alle de uheldige Eksistenser, som nu gør Søfyrbøderne saa ilde anskrevne hos Rederierne". Den 26. Januar dekreterede De samvirkende Fagforbund Strejke for alt Arbejde i og ved Rederiforeningens Skibe, og den 1. April vedtog Dansk Transportarbejderforbund, hvoraf Sømændenes Fagforbund var Medlem, ogsaa Sympatistrejke. Denne Strejke besvaredes med en ny Lockout fra Rederiforeningens Side overfor Sømænd og Havnearbejdere i danske Skibe. Da Rederiforeningen vedblivende viste sig i Stand til at skaffe frivillig Arbejdskraft baade til Havnearbejdet og til at bemande Skibene, vedtog Repræsentantskabet for De samvirkende Fagforbund under 5. Maj 1902 at hæve Strejken med følgende Motivering:

„Da de Forudsætninger, hvorunder De samvirkende Fag-
„forbund tog sin Beslutning af 26. f. M., maa anses for at
„være bristede, og da en Fortsættelse af Kampen under de
„foreliggende Forhold kun kan medføre en yderligere Lam-
„melse af Erhvervslivet og bringe de paagældende Arbejdere
„Tab og Skade uden Udsigt til Resultat indenfor en rimelig

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

„Tid, vedtager Repræsentantskabet at hæve saavel Søfyrbø-
„der-Strejken som Strejken af Sømænd og Havnearbejdere
„under De samvirkende Fagforbund. Deraf følger, at den
„bebudede delvise Kuskestrejke ikke iværksættes.

„Dansk Dampskibsrederiforening har ved sin Optræ-
„den alene fremkaldt den nuværende Strid. Den har, ved
„vilkaarligt at nedsætte Lønnen, ved at nægte Overenskomst
„med Arbejdernes Organisationer, ved at nægte disse Med-
„lemmer Beskæftigelse og endelig ved at afslaa Mægling i
„Striden vist, at den ikke ønsker et fredeligt Samarbejde
„med de organiserede Arbejdere, men at den tvertimod øn-
„sker Krig med Arbejder-Klassen. Den bærer derfor selv An-
„svaret for, hvad dette Forhold kan foranledige i Frem-
„tiden."

Rederiforeningen havde dermed vundet en eklatant Sejr, og meget betegnende, skyldtes denne Sejr først og fremmest den Energi og Fasthed, som udvistes af Foreningens Næstformand, Direktør *Jacob Brandt* i Det Forenede Dampskibs-Selskab, hvilket Selskab man, som tidligere anført, paa et givet Tidspunkt havde ønsket ud af Rederiforeningen.

At Bølgerne ogsaa indenfor Rederiforeningen kunde gaa højt under Konflikten, vidner følgende Protokoltilførsel om:

„Direktør Brandt bad derefter om Ordet og udtalte sig som
„følger:

„Paa mit Initiativ anmodedes Formanden paa sidste
„Møde om at opfordre Medlemmerne til at forpligte sig
„paa Tro og Love ikke at omtale Noget til Nogen, om
„hvad der var forhandlet paa Mødet.

„Hvorledes dette er blevet holdt, skal jeg tillade mig
„at meddele:

„Direktør Brandt oplæste her to Artikler fra Dagbladene,
„een fra „Nationaltidende" og een fra „Aftenbladet" og fort-
„satte derefter:

„Det er altsaa faktisk, at et af de Medlemmer, som
„vare tilstede paa sidste Møde, har brudt sit Løfte. Hvis
„alle de Medlemmer, der vare repræsenterede paa sidste
„Møde, havde været her tilstede i Aften, vilde jeg ikke

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

„have generet mig for at have forespurgt hver enkelt, om „det var ham, der havde givet Meddelelsen. Jeg forstaar „saa godt, at den Paagjældende, som har givet Medde- „lelsen, vilde have generet sig for at tilstaa det, da Ved- „kommende derved vilde have bevist sin Forbindelse med „et Blad som „Aftenbladet". Jeg skal imidlertid nu ind- „skrænke mig til at meddele, at hvis et Forhold som dette „*skulde finde Sted en anden Gang indenfor* „Dansk

JACOB BRANDT

„Dampskibsrederiforening", vil „Det Forenede Damp- „skibs-Selskab" øjeblikkelig blive udmeldt af Foreningen, „da jeg ikke ønsker, at Selskabet skal være Medlem af en „Forening, hvis Forretninger gjøres paa Gaden.

„Jeg beder dette tilført Protokollen og oplæst for „Medlemmerne paa næste Møde."

Rederiforeningen, som Konflikten selvfølgelig havde kostet store Summer — alene Udgifterne til Anskaffelse af frivillige Arbejdere, disses Ophold og Forplejning i Kaserneskib androg ca. Kr. 85.000 - - lagde ikke Fingrene imellem ved Udnyt-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

telsen af de vundne Resultater, og benyttede Lejligheden til at sikre sig Arbejdsro i Skibene for en Aarrække. Under 1. December udstedte den „*Dansk Dampskibsrederiforenings Forhyringsregler for Dæksfolk og Fyrfolk*", som bl. a. indeholdt følgende Bestemmelser:

„Saavel Dæksfolk som Fyrfolk forpligte sig til ikke at „være Medlem af nogen Fagforening i Kongeriget Danmark „saalænge de staa i Tjenesteforhold til Skibe hørende under „Dansk Dampskibsrederiforening. I Overtrædelsestilfælde „kunne de straks afskediges."

Samtidig vedtog man at oprette et Kontrolkontor, hvor alle Søfolk maatte henvende sig for at opnaa Hyre i Skibe under Rederiforeningen samt at indføre de saakaldte „Vidnesbyrdbøger", som enhver Mand skulde være i Besiddelse af for at faa Hyre, og hvori bl. a. blev anført Bemærkninger om vedkommendes Ædruelighed, Fordragelighed, Opførsel og Duelighed. Vidnesbyrdbøgerne, som navnlig faldt Søfolkene haardt for Brystet, blev dog afskaffet igen den 1. Juli 1906, hvorimod Kontrolkontoret blev opretholdt i adskillige Aar.

Den 25. April 1903 tilskrev Dansk Dampskibsrederiforening paa Foranledning af Generalkonsul *Johan Hansen* Grosserer-Societetets Komite som følger:

„Vi tillade os herved at meddele, at vi i Anledning af de „paa Grosserer-Societetets sidste Generalforsamling faldne „Udtalelser om ved Lovgivningens Hjælp at søge gjennem„ført en dansk „Harter Act", paa et i Gaar afholdt Møde „have vedtaget at opfordre og bemyndige Herr Konsul Jo„han Hansen, som Medlem af Dansk Dampskibsrederifor„ening's Bestyrelse og tillige som Medlem af „Grosserer„Societetets Komite" til at varetage „Dansk Dampskibs„rederiforening"s Interesser i Konnossement Klausul Spørgs„maalet, naar dette forhandles i „Grosserer-Societetets „Komite", navnlig at protestere imod, at der fra Komiteens „Side foretages noget Skridt i nævnte Retning, forinden „Dansk Dampskibsrederiforening har haft Lejlighed til at „gjøre sin Mening om Spørgsmaalet gjældende.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

„Dansk Dampskibsrederiforening maa allerede nu be-
„stemt hævde, at kun en international Lov om Konnossement
„Klausuler er praktisk og gjennemførlig, og at i ethvert Til-
„fælde en eensidig Behandling af dette vigtige Spørgsmaal
„maa betragtes som absolut forkastelig."

Skrivelsen resulterede i, at Grosserer-Societetets Komite foreslog Nedsættelse af et Fællesudvalg til Drøftelse af Konnossementspørgsmaalet, og den 4. August vedtog Foreningen derefter følgende Resolution:

„Dampskibsrederne erklære sig villige til at nedsætte et
„Udvalg bestaaende af lige Antal Kjøbmænd og Redere
„for at forhandle om en Forandring af Konnossement For-
„mularer paa Basis af de bestaaende Konnossementer, sub-
„sidiært støtte Tanken om en international „Harter-Act" paa
„Basis af den Amerikanske."

I Dagene fra 2.—4. Juli 1903 afholdtes i København *Det femte nordiske Søfartsmøde*, til hvilket Dansk Dampskibsrederiforening stod som Medindbyder, og i hvilket alle dens Medlemmer deltog.

I August Maaned henvendte Formanden for De samvirkende Fagforbund, *Martin Olsen*, sig til Rederiforeningens Formand med en indtrængende Anmodning om at hæve Forbudet mod at engagere Fagforeningsfolk til Arbejde ombord i Skibe hørende under Foreningen. Henvendelsen blev drøftet paa et Redermøde den 2. September 1903, hvor det enstemmigt vedtoges at svare De samvirkende Fagforbund som følger:

„I Besvarelse af Deres meget ærede Skrivelse af 25. f. M.
„tillader vi os at meddele Dem, at Deres Anmodning om
„mundtlig at maatte fremsætte Forslag om Ophævelse af den
„af os under 18. April f. A. vedtagne Beslutning har været
„forelagt et i Gaar afholdt Rederimøde, paa hvilket det
„enstemmigt vedtoges at fastholde den ovennævnte ved-
„tagne Resolution, og da Arbejdsforholdene saavel ombord
„i Skibene som i Land synes at være fuldt ud tilfredsstillende
„saavel for Mandskabet som for Rederne, fandt disse, at en

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

„mundtlig Forhandling med Dem, ialtfald for Øjeblikket, „vilde være unødvendig."

I et Møde den 21. December 1903 behandlede Foreningen et ogsaa senere ofte opdukkende Spørgsmaal om Oprettelse af en Skibs-Kreditforening. Direktør *A. Gjessing* havde tilstillet Foreningen Forslag til et saadant Institut, men efter en længere Diskussion vedtoges det at svare, at Foreningen, omend den sympatiserede med Tanken, dog ikke fandt Øjeblikket opportunt til at realisere den, idet de fleste danske Dampskibsrederier alle var i nøje og tilfredsstillende Forbindelse med herværende Bankinstituter. Heller ikke ved senere Lejligheder har Rederiforeningen endnu fundet Anledning til at medvirke til Oprettelsen af et saadant Institut.

Aaret 1904 giver ikke Anledning til særlig Omtale.

I Begyndelsen af Aaret 1905 modtog Foreningen gennem Generalkonsul *Johan Hansen* fra engelsk Rederiside en Henvendelse om Sammenkaldelse af et internationalt Møde for Fastsættelse af Minimumsfragter paa Østersøen, og paa et Møde den 26. Januar vedtoges det at imødekomme de engelske Ønsker og indbyde til et internationalt Møde for Drøftelse og eventuel Fastsættelse af Minimumsfragter paa Nord- og Østersøen.

Mødet fandt Sted i København den 16. Februar 1905 under stor Tilslutning, idet der var mødt Repræsentanter for Belgien, Danmark, England, Finland, Frankrig, Holland, Norge, Rusland, Spanien, Sverige og Tyskland. Mødet blev aabnet af Rederiforeningens Formand, og Direktør *Chr. Kronman* blev valgt til dets Præsident.

Som første Resultat af Mødet vedtoges følgende Resolution:

„Steamship owners representing leading associations „and numerous private firms in England, France, Germany, „Holland, Belgium, Spain, Norway, Sweden, Finland, Russia „and Denmark, gathered at Copenhagen for the purpose of „trying to arrange minimum freights for the wood trade from „Swedish, Finnish, Russian and German ports, unanimously

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

„agree that the freight schedule arranged by the represen-
„tatives elected by the meeting is until the next meeting in
„June to be considered the lowest freight basis. The owners
„bind themselves on their return home to place the said
„schedule before their associations and local owners, im-
„pressing upon them the necessity for all owners engaged
„in the Baltic and White Sea trades to consider themselves
„morally bound not to accept any lower freights."

og som andet Resultat, enedes man om Oprettelse af en international Organisation af Redere beskæftiget i Nord- og Østersøfart med det Formaal for Øje at skabe ensartede og for Rederne tilfredsstillende Certepartibetingelser. Denne Organisation blev paa et nyt internationalt Møde i København den 16. November 1905 konstitueret under Navnet *„The Baltic and White Sea Conference"*, senere *„The Baltic and International Maritime Conference"*, og som første Præsident for Conferencen, der fik og stadig har sit Hovedsæde i København, blev valgt Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, *Adolf Carl*.

Den ovenfor gengivne Resolution om Minimalfragter fik imidlertid ikke saa stor Betydning som ventet og ønsket; allerede i første Møde i Rederiforeningen efter det internationale Møde udtalte Skibsreder *Martin Carl*, at han ønskede tilført Protokollen, „at han indtog det samme Standpunkt, som han havde haft før Mødet, og følte sig ikke bunden ved de paa Mødet trufne Beslutninger, men forbeholdt sig Ret til at handle ved Befragtninger, som han mente bedst i sit Selskabs Interesse." Da flere og flere Redere brød ud, maatte Tanken om Minimalfragter nu som tidligere opgives, og det staar vel efterhaanden klart for de fleste Redere, at Minimalfragter, ifølge Forholdenes Natur, er praktisk uigennemførlige.

Dannelsen af The Baltic and White Sea Conference blev derimod en Realitet, som man i høj Grad kom til at regne med, idet denne Institution til Gavn for Rederne i alle Lande har udført og til Stadighed udfører et stort og paaskønnelsesværdigt Arbejde for at forbedre Certepartibetingelser samt Lastnings- og Losningsforhold rundt om i Havnene m. v.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

I Anledning af en Henvendelse fra Grosserer-Societetets Komite om at gaa sammen med Handelsstanden i et Andragende til Regeringen om Oprettelse af et særligt Handels- og Søfartsministerium vedtoges i et Møde den 25. Februar 1905 følgende Resolution, som Generalkonsul *Johan Hansen* blev bemyndiget til at overbringe Komiteen:

> „At Dansk Dampskibsrederiforening sympatiserer med Tanken om Oprettelsen af et Handels- og Søfartsministerium, forsaavidt der samtidig under dette Ministerium oprettes et særligt Handels Departement og et særligt Søfarts Departement, idet Handelens og Søfartens Interesser ikke altid gaa i samme Retning. Vi bede imidlertid meddelt, at Søfarten igjennem Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart allerede har indsendt et Andragende til Regeringen om, at de Søfarten vedrørende Sager, der nu er underlagte forskjellige Ministerier, saavidt muligt maa blive underlagte et bestemt Ministerium."

Samarbejdet med Grosserer-Societetets Komite i denne Sag resulterede i, at der den 12. Oktober 1908 oprettedes et *Ministerium for Handel og Søfart*, hvis første Chef blev en Skibsreder, nemlig Generalkonsul *Johan Hansen*.

Den 31. Marts 1905 vedtog Rigsdagen Lov af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed, der traadte i Kraft den 15. Januar 1906. Dette gav Anledning til, at der optoges Forhandlinger mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Dansk Sejlskibsrederiforening om Oprettelse af en fælles Forening til Overtagelse af den i Loven omhandlede Risiko, saaledes at Dampskibene og Sejlskibene skulde indgaa i hver sin Afdeling af Foreningen, hvilke Afdelinger skulde holdes ganske særskilte og ikke hæfte for hinandens Forpligtelse. Disse Forhandlinger førte til Enighed om Oprettelsen af *Danske Skibsrhederes gjensidige Forsikringsforening for Søfolk* den 27. Oktober 1905. Forsikringsforeningen virkede til 1. April 1917, da den nye Ulykkesforsikringslov af 6. Juli 1916 nødvendiggjorde, at Foreningen maatte indstille sin

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Virksomhed og træde i Likvidation for at blive afløst af *„Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund"*, hvoraf alle Redere efter Loven er pligtige at være Medlemmer.

I de 11¼ Aar, *Forsikringsforeningen* virkede, udgjorde dens samlede effektive Præmier 1,7 Mill. Kr., hvoraf 86 pCt. blev anvendt til Udbetaling af Erstatning til tilskadekomne Søfolk og omkomne Søfolks Efterladte. *Forsikringsforbundets* samlede

JOHAN HANSEN

effektive Præmiebeløb udgjorde fra 1917—1930 7,9 Mill. Kr., hvoraf 6,6 Mill. Kr. er udbetalt i Erstatninger.

Den 14. Oktober 1905 fratraadte Foreningens Næstformand, Direktør *Jacob Brandt*, der ogsaa var afgaaet som Direktør for Det Forenede Dampskibs-Selskab, og i hans Sted blev hans Efterfølger i D. F. D. S., Admiral *A. du Plessis de Richelieu*, valgt til Foreningens Næstformand.

Fra 1. Juli 1906 vedtog Rederiforeningen, som tidligere nævnt, at afskaffe Søfolkenes Vidnesbyrdbog, som man forstod følte

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

som en meget ubehagelig Deklassering af Sømandsstanden. Samtidig vedtog man at forbinde „Kontrolkontoret" med et „Lægekontor", hvor alle Søfolk, som søgte Hyre i Skibe under Dansk Dampskibsrederiforening, skulde henvende sig for at blive lægeundersøgt og faa Attest for, at deres Helbred tillod dem at fare til Søs. Som Chef for Lægekontoret ansattes den senere Generallæge ved Søværnet, Dr. med. *A. Bornemann*, der i 1933 blev afløst af Overlæge ved Søværnet *Holger Rasmussen*.

Lægekontoret, der altid har virket i god Forstaaelse med Søfolkenes Organisationer, foretager aarligt under normale Forhold op mod 9000 Undersøgelser, ca. 1000 Synsprøver og en Del Vaccinationer. Det raader over et Kartotek paa ca. 25.000 Søfolk og har utvivlsomt sparet Rederierne for mange Udgifter til Pleje og Hjemsendelse af syge Søfolk.

I et Møde den 26. Januar 1907 bevilgede Rederiforeningen et Bidrag paa Kr. 5000 en Gang for alle til Oprettelse af et Skoleskib for Skibskokke. I samme Møde bevilgedes 2 Fripladser for ubemidlede Elever paa den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd, Barkskibet *„Viking"*.

Den 29. Maj 1907 tog De samvirkende Fagforbund i en Skrivelse til Arbejdsgiverforeningen atter Spørgsmaalet op om Søfolks Organisationsret. Skrivelsen medførte en Række Forhandlinger mellem Fagforbundene, Arbejdsgiverforeningen og Rederiforeningen, som resulterede i, at sidstnævnte i et Møde den 6. Juli 1907 vedtog fra 1. August 1907 at ophæve Forbudet mod, at Sømænd og Søfyrbødere maatte være Medlem af nogen Fagforening.

Som det havde været Det Forenede Dampskibs-Selskabs Direktion, der havde været særlig virksom for Indførelsen af nævnte Forbud, saaledes var det ogsaa dette Selskabs Direktion, som tog Initiativet til at imødekomme Søfolkenes Ønsker, men det bør dog bemærkes, at Beslutningen herom blev fattet med alle Rederiforeningens Medlemmers Stemmer.

Et Spørgsmaal om Valg af Repræsentanter til Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart gav i Løbet af Efteraaret An-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

ledning til, at Dansk Dampskibsrederiforening var nær ved at blive sprængt, men takket være Formandens kloge og besindige Optræden, lykkedes det at afværge en saadan Sprængning, som kunde være blevet skæbnesvanger for dansk Rederivirksomhed.

Desværre blev dette en af Formandens sidste fortjenstfulde Handlinger i hans Arbejde for Dansk Dampskibsrederiforening, idet han den 31. Januar 1908 afgik ved Døden efter 24 Aars

A. DE RICHELIEU

energisk og dygtigt Arbejde som Næstformand og Formand. Med Rette blev det ved en given Lejlighed sagt om *Adolf Carl*, „at det var hans Dygtighed, Upartiskhed og Energi i Forbindelse med diskret og gentlemanlike Optræden, som Dansk Dampskibsrederiforening skylder den betydningsfulde Stilling, den indtager."

Paa et Møde den 29. Februar 1908 valgtes Direktør i Det Forenede Dampskibs-Selskab *Chr. Kronman* derefter til For-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

eningens Formand. Samtidig afgik Foreningens Næstformand, Admiral *Richelieu*, og til Næstformand valgtes i hans Sted Skibsreder *Chr. Sass* af Firmaet Holm & Wonsild. Endelig valgtes Direktør *A. O. Andersen* af Firmaet L. H. Carl ind i Bestyrelsen.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

III

1909—1914

Den 17. Januar 1909 havde Rederiforeningen bestaaet i 25 Aar. Den Gang som nu ved 50 Aars Fødselsdagen var Tiderne for Skibsfarten saaledes, at de ikke opfordrede til større Festligheder. I Foreningens Protokol findes følgende anført i Anledning af Jubilæet:

„Formanden erindrede Medlemmerne om, at det den 17. „Januar 1909 er 25 Aar siden, Foreningen stiftedes. Besty- „relsen ønskede derfor at vide, om der blandt Medlemmerne „var Stemning for at gøre noget særligt i den Anledning. Han „fremhævede, at hvis Rederiforeningen vilde fejre Dagen „med en Fest, vilde det blive temmelig dyrt, men mente dog, „at man burde benytte Lejligheden til at bringe Rederivirk- „somheden frem for Publikum og Regeringen, f. Ex. ved Ud- „givelsen af et Skrift, omhandlende Rederivirksomheden „her i Landet fra dens første Begyndelse og med Oplysninger „fra de forskellige Dampskibsrederier.

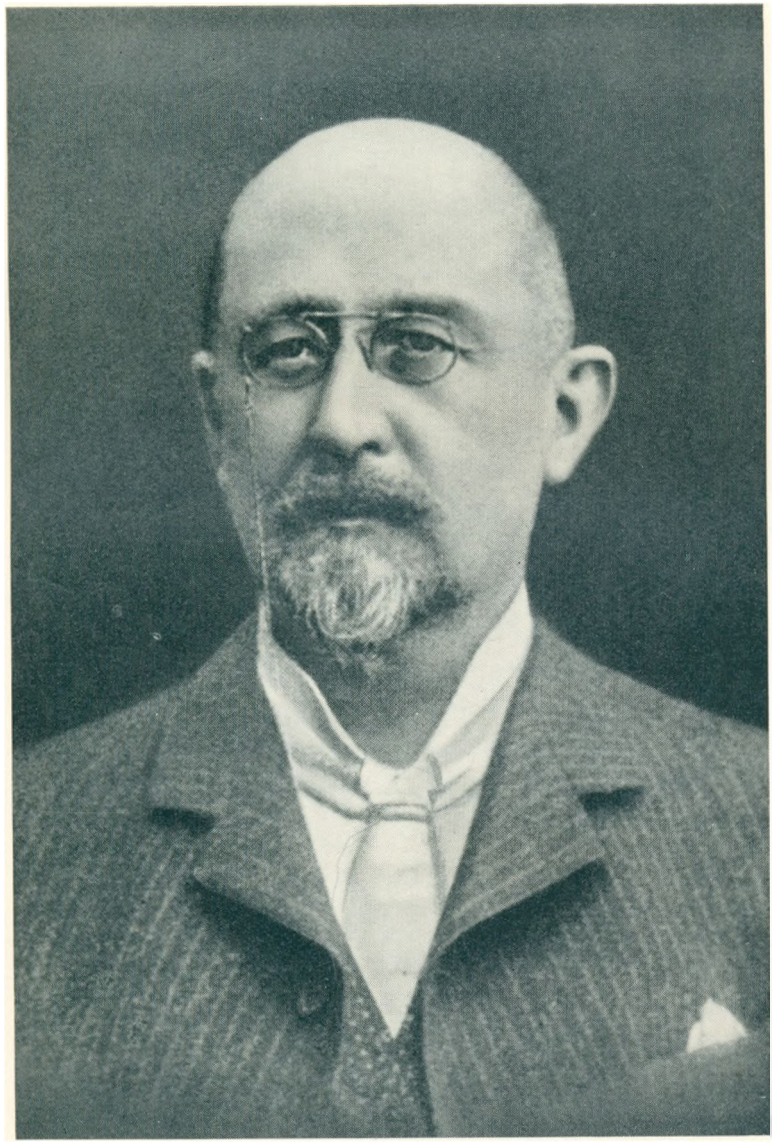
„Herr Martin Carl og Herr Brown mente begge, at Tiderne „ikke var særlig egnede til større officielle Festligheder, hvil- „ken Anskuelse deltes af Flertallet af Medlemmerne.

„Herr Konsul Strøyberg vilde anbefale Tanken om et „Festskrift, men ansaa Tiden for knap til dettes Udarbej- „delse."

Jubilæet blev derfor kun markeret ved en privat Sammenkomst af Foreningens Medlemmer, i hvilken dog ogsaa Handelsministeren deltog som eneste Gæst.

Fra Bestyrelsen for „Den danske Handelsflaades Skoleskib

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek



CHR. KRONMAN

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

for Befalingsmænd" modtog Rederiforeningen i Begyndelsen af Aaret 1909 en Anmodning om pekuniær Støtte til fortsat Drift af Barkskibet „Viking". Sagen blev indgaaende drøftet paa et Rederimøde den 6. Januar, hvor det blev fremhævet, at Rederiforeningen lige fra Starten havde gjort opmærksom paa, at Skoleskibet vilde give stort Underskud, og hvor Ledelsen af Skibet blev stærkt kritiseret. Det vedtoges derfor at svare, at der ikke var Stemning for at hjælpe, og at man desuden efter sine Love ikke var berettiget dertil.

I samme Møde rejste Direktør *A. O. Andersen* en Kritik af Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart, paa hvis Ledelse han syntes, Dansk Dampskibsrederiforening havde for lidt Indflydelse, og navnlig ankede han over, at det ikke var en Reder, som var Repræsentationens Formand. Kritiken gav Anledning til, at der blev optaget Forhandlinger med Ministeriet for Handel og Søfart, som under 5. Oktober 1909 stadfæstede nye Vedtægter for Repræsentationen, hvorved man opnaaede en bedre Ordning end hidtil, en hurtigere Forretningsgang og et fastere organiseret Samarbejde med Ministeriet for Handel og Søfart. Formandsspørgsmaalet blev dog ikke ved denne Lejlighed løst som Rederiforeningen kunde have ønsket det, hvilket sikkert har været medvirkende til Fællesrepræsentationens senere Opløsning i 1926.

Den 20. Oktober 1909 oprettedes i London *„The International Shipping Federation"*, ved hvis Dannelse, Dansk Dampskibsrederiforening sammen med Rederiforeningerne i Belgien, England, Holland, Sverige og Tyskland havde været stærkt medvirkende. I Federationens Love er dens Formaal bl. a. udtrykt saaledes:

1) To federate for the purposes hereinafter expressed or some of them, associations of shipowners formed for the support or protection of shipowners or the promotion or defence of their interests.

2) To consider all questions affecting the interests of the

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

shipping trade and other trades connected therewith and to do all such things as may seem expedient with a view to the promotion of such interests.

3) To indemnify any persons and companies interested in the shipping trades or other trades connected therewith against losses, liabilities and contingencies in relation to any such trade and generally to carry on any kind of guarantee and indemnity business other than Employers' Liability Insurance.

4) To diffuse amongst the members information on all matters affecting the shipping trade.

International Shipping Federations første Opgave blev navnlig at forsikre Rederne mod Tab ved Strejker rundt om i Havnene, men senere er dette blevet opgivet, og Federationens fornemste Opgave er nu at tjene som Modvægt mod de internationale Transportarbejderforbund, navnlig ved de af Arbejdsbureauet i Genève arrangerede internationale Arbejdskonferencer. Desuden udfører Federationen et betydeligt Oplysningsarbejde og har i det hele taget virket til overordentlig stor Gavn for de den tilknyttede Organisationer.

Siden 1907 havde Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart gennem et særligt Udvalg drevet Briggen „Constance" som et Skoleskib for Skibskokke. Da „Grønlandske Handel", af hvem Briggen var udlejet til Fællesrepræsentationen, i 1910 ønskede at sælge Skibet, vedtog Rederiforeningen at købe det for en Sum af Kr. 4500 og stille det til Disposition for det paagældende Udvalg, der drev Skibet indtil 1916, da Udvalget blev ophævet og overdrog sin Virksomhed til Sømandshøjskolen i Svendborg.

Aarene 1910—1911 blev travle Aar for Dansk Dampskibsrederiforening. I 1910 afholdt Foreningen 9 Møder og i 1911 11 Møder, der væsentligst beskæftigede sig med Arbejder- og Funktionærforholdene. Det blev efterhaanden Foreningen klart, at saaledes som Forholdene udviklede sig baade her i Landet og Verden over, kunde man ikke i Længden nægte at forhandle

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

med Fagforeningerne om Løn- og Ansættelsesvilkaar. Rederiforeningen strittede imod det længst mulige, men Presset — selv fra Sider, som man skulde have troet vilde staa paa Rederiforeningens Side — blev for stærkt og efter gentagne Afvisninger af Fagforeningernes Ønsker om Forhandling, indvilgede Rederiforeningen til sidst i at deltage i et Møde i Arbejdsgiverforeningen sammen med Repræsentanter for De samvirkende Fagforbund og Sømændenes og Søfyrbødernes Organisationer. Endnu paa dette Møde stillede Rederiforeningen sig afvisende overfor Fagforeningernes Krav; man tilbød at forhøje Hyren med Kr. 5 pr. Maaned efter 1 Aars Tjeneste i samme Rederi, men vilde ikke høre Tale om nogen egentlig Overenskomst, bl. a. ogsaa fordi Foreningen som Medlem af „The International Shipping Federation" havde forpligtet sig til ikke at indgaa nogen Overenskomst med nogen Fagforening.

Da imidlertid hen paa Slutningen af Aaret 1910 den i Henhold til Lov af 12. April 1910 udnævnte Forligsmand, Direktør *Michael Koefoed,* greb ind i Sagen og opfordrede Parterne til videre Forhandling, kunde Stillingen ikke holdes, og Rederiforeningen maatte gaa med til at optage Realitetsforhandlinger om Afsluttelse af en Overenskomst med Sømændenes og Søfyrbødernes Organisationer om Hyre- og Ansættelsesvilkaar.

Disse Forhandlinger, der fra Rederiforeningens Side førtes af *A. O. Andersen, K. Reinhard* og *Chr. Sass,* var baade langvarige og besværlige, men endte dog med, at man den 10. Maj 1911 blev enige om følgende:

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS FORHYRINGSREGLER

Matroser, Baadsmænd, Tømmermænd og Letmatroser.

§ 1.

Hyren pr. Maaned fastsættes fra og med den 1ste Juni 1911 til 1ste Juni 1914 for Matroser til Kr 62,50, for Baadsmænd til Kr. 67,50 og for Tømmermænd til Kr. 70,00, samt Værktøjspenge Kr. 2,50 pr. Maaned; dog saaledes, at Hyren forhøjes med Kr. 2,50 pr. Maaned for Matroser, der har gjort 1 Aars uafbrudt Tjeneste i samme Rhederi.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Fra 1ste Juni 1914 fastsættes Hyren pr. Maaned for Matroser til Kr. 65,00, for Baadsmænd til Kr. 70,00 og for Tømmermænd til Kr. 72,50 plus Kr. 2,50 om Maaneden i Værktøjspenge gældende til 1ste Juni 1919.

Hyren for Letmatroser er Kr. 45,00 pr. Maaned.

§ 2.

Forhyring finder Sted efter Søloven med de i Bemandingslisten eller Afregningsbogen indeholdte Bestemmelser, dog med følgende Modificationer og Tilføjelser:

Opsigelse til Afmønstring ved Forhyring paa ubestemt Tid:

a) for Dampskibe i indskrænket Fart udkræves fra een af Siderne Opsigelse med mindst 7 Dages Varsel til Fratrædelse i dansk Havn i Henhold til Sølovens Paragraf 84;

b) for Dampskibe i transatlantisk og oversøisk Fart kan Opsigelse fra een af Siderne kun gives indenfor 12 Timer efter Skibets Ankomst og Fortøjning ved Losse- eller Ladeplads i første danske Havn til Fratrædelse i Henhold til Sølovens Paragraf 84;

c) for Dampskibe i al anden Fart kan Opsigelse fra een af Siderne kun gives indtil 12 Timer forinden Skibets Afgang fra sidste udenlandske Havn eller Rhed til Fratrædelse, naar Skibet paa Rejsen anløber dansk Havn.

d) Oplægges Skibet i dansk Havn, er Rhederiet berettiget til at afskedige Mandskabet uden Hensyn til ovenfor nævnte Opsigelsesfrister.

§ 3.

Naar det af Skibsføreren findes nødvendigt og af ham forlanges, er Dæksmandskabet forpligtet til at arbejde ved Lastning eller Losning saavel i Land som i Lægtere.

§ 4.

Dæksbesætningen skal under almindelige Forhold ved Land ikke gøre mere end 10 Timers Arbejde i Etmaalet. (Se dog Bestemmelserne om Vagt i § 6).

§ 5.

Overarbejde betales med 45 Øre i Timen, naar Skibet ligger ved Land fortøjet paa dets Losse- eller Ladeplads paa Søndage eller danske Helligdage, samt paa Søgnedage i Tiden mellem Kl. 6 Aften og Kl. 6 Morgen. Overarbejdspenge betales dog ikke for Arbejde udført i Forbindelse med Dokning, Ankomst til eller Afgang fra Havn eller Ankerplads, samt for Rengøring af Skibet, naar saadant Arbejde ikke varer udover 2 Timer.

§ 6.

Naar Skibet ligger ved Land, i Havn eller paa andet sikkert Sted, hvor Vagt forlanges, udtages dertil en Mand af Dæksbesætningen. Vagten varer fra Kl. 6 Aften til Kl. 6 Morgen, og Vagtsmanden er forpligtet til uden Ekstrabetaling at deltage i alt paa Vagten forefaldende Arbejde.

Vagten Natten før Søndage og Hjemlandets Helligdage betales med

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

33 Øre pr. Time. Hvor Besætningen beordres til at blive om Bord for at forhale, betales kun Overarbejdspenge for selve den Tid, hvori der forhales.

Naar Skibet afsejler, og Vagtsmanden beordres til Dæksarbejde, uden at han har haft mindst 6 Timers Hvile, betales der ham Overtid for den Tid, som mangler i, at han har haft 6 Timers Hvile.

§ 7.

Naar der under Ophold ved Land arbejdes paa egen Kost, er Daglønnen for Matroser Kr. 4,00 og for Letmatroser Kr. 3,50.

For Dele af Dage betales pro rata.

§ 8.

Den Mand, der som Følge af Nydelse af Spiritus ikke kan eller vil udføre det ham paalagte Arbejde, kan afskediges straks.

Fyrbødere og Kullempere.

§ 1.

Hyren for Fyrbødere er fra og med den 1ste Juni 1911 til 1ste Juni 1914 Kr. 62,50 pr. Maaned. Har en Fyrbøder gjort uafbrudt Tjeneste i samme Rhederi i 1 Aar er Hyren Kr. 65,00.

Fra 1ste Juni 1914 er Hyren Kr. 65,00 pr. Maaned indtil 1ste Juni 1919.

For Kullempere er Hyren Kr. 50,00 pr. Maaned.

§ 2.

Forhyring finder Sted efter Søloven med de i Bemandingslisten eller Afregningsbogen indeholdte Bestemmelser, dog med følgende Modificationer og Tilføjelser:

Opsigelse til Afmønstring ved Forhyring paa ubestemt Tid:

a) for Dampskibe i indskrænket Fart udkræves fra een af Siderne Opsigelse med mindst 7 Dages Varsel til Fratrædelse i dansk Havn i Henhold til Sølovens § 84;

b) for Dampskibe i transatlantisk og oversøisk Fart kan Opsigelse fra een af Siderne kun gives indenfor 12 Timer efter Skibets Ankomst og Fortøjning ved Losse- eller Ladeplads i første danske Havn til Fratrædelse i Henhold til Sølovens § 84;

c) for Dampskibe i al anden Fart kan Opsigelse fra en af Siderne kun gives indtil 12 Timer forinden Skibets Afgang fra sidste udenlandske Havn eller Rhed til Fratrædelse, naar Skibet paa Rejsen anløber dansk Havn.

d) oplægges Skibet i dansk Havn, er Rhederiet berettiget til at afskedige Mandskabet uden Hensyn til ovenfor nævnte Opsigelsesfrister.

§ 3.

I Skibe, hvor Antallet af Fyrbødere er 3, maa Fyrbøderne ikke er-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

stattes med Kullempere, naar den uafbrudte Sejlads varer over 12 Timer i Etmaalet.

§ 4.

Arbejdstiden ved Land er for Fyrbødere og Kullempere fra Kl. 7 Fm. til Kl. 5 Em., for Donkeymænd fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Em. (se dog Bestemmelserne om Arbejde i Forbindelse med Dokning m. m. § 6) og i Søen 10 Timer.

§ 5.

Fyrbøderne er kun forpligtede til at forrette Tjeneste ved Kul og Aske, Hoved- og Hjælpemaskineri, saasom: Styreapparater, Spil, Varmeapparater, Elek. Anlæg, Kølemaskineri m. m., samt daglig Rengøring af Lukafer og Kamre.

§ 6.

Overarbejde betales med 45 Øre i Timen for Fyrbødere og Kullempere, naar Skibet ligger ved Land fortøjet paa dets Losse- eller Ladeplads, paa Søndage og danske Helligdage i Tiden mellem Kl. 5 Em. og Kl. 7 Fm., for Donkeymænd for Tiden mellem Kl. 6 Em. og Kl. 6 Fm. Overarbejdspenge betales dog ikke for Arbejde udført i Forbindelse med Dokning, Ankomst til eller Afgang fra Havn eller Ankerplads, samt for Arbejde ved Rengøring af Skibet, Aftørring af Maskineriet, Rensning af Fyrstederne, Kedelrør, Forbrændingskamre efter Ankomst til Land, naar saadant Arbejde ikke varer udover 2 Timer.

For udelukkende at holde Damp til Varmeledning betales dog kun 33 Øre pr. Time i Overarbejdspenge.

Overarbejdspenge betales ikke for Spise- og Hviletider.

§ 7.

Naar der under Ophold ved Land arbejdes paa egen Kost, er Daglønnen for Fyrbødere Kr. 3,75 pr. Dag og for Kullempere Kr. 3,25 pr. Dag.

For Dele af Dage betales pro rata.

§ 8.

Fra Fyrbødernes Side maa der ikke lægges Skibene Hindringer i Vejen ved deres Lastning, Losning eller Afgang.

§ 9.

I Tilfælde af Havari, Brand eller hvor Menneskeliv, Skib eller Ladning af Føreren skønnes at være i Fare, er Fyrbøderne forpligtede til at deltage i *alt* Arbejde, som forlanges af Skibets Fører.

Denne Forpligtelse er bindende indtil Afmønstring har fundet Sted.

Fyrbøderne er forpligtede til at udføre Overarbejde mod Betaling.

§ 10.

Den Mand, der som Følge af Nydelse af Spiritus ikke kan eller vil udføre det ham paalagte Arbejde, kan afskediges straks.

Rederiforeningen havde maattet bøje sig for Kravet om en Overenskomst, men nogen større Lønforhøjelse var der ikke

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Tale om, og til Gengæld for Overenskomsten, maatte Sømændenes og Søfyrbødernes Organisationer gaa med til at sikre Arbejdsfred i 8 Aar til 1. Juni 1919.

Sideløbende med Forhandlingerne med Sømændene og Søfyrbøderne førtes Forhandlinger med Maskinmestrenes Forening, men her var det navnlig Dansk Dampskibsrederiforening, som ønskede en Overenskomst. Det havde nemlig vist sig, at Maskinmestrenes Forening meget klogt havde benyttet Rederiforeningens Udtalelse i Mødet den 30. Juni 1896 om, at Forholdet mellem Redere og Maskinpersonalet kun tilfredsstillende kunde ordnes mellem dem indbyrdes, til at faa sluttet en Række Aftaler med de enkelte Rederier, og i disse Aftaler efterhaanden fra Tid til anden faaet indført Bestemmelser, som dels var uensartede og dels lidet tilfredsstillende for mange Rederier.

Under 29. Juli 1910 tilskrev Dansk Dampskibsrederiforening derfor Maskinmestrenes Forening som følger:

„Idet Dansk Dampskibsrederiforening henviser til tidligere Udtalelser overfor Bestyrelsen for den ærede Forening med Hensyn til Ønskeligheden af at faa indført enslydende Kontrakter mellem de forskellige Rederier og „Maskinmestrenes Forening", fremsendes herved Opsigelse af de bestaaende Kontrakter til Ophør den 1. Februar 1911 fra følgende Rederier:

C. K. Hansen.
Schach Steenberg & Co.
Rederisyndikatet.
Holm & Wonsild.
Alfred Christensen.
L. H. Carl.
A. O. Andersen & Co.
Svendsen & Christensen.
Th. Sonne & Co.
Dampskibsselskabet „Øresund".
Dampskibsselskabet „Torm".
Dampskibsselskabet „Spero".
Dampskibsselskabet „Vulcan" og „Merkur".
Dampskibsselskabet „Heimdal".

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

N. K. Strøyberg, Aalborg.
Nykjøbing Mors Dampskibsselskab.
Dampskibsselskabet „Dania".

Hvis Modtagelse vi beder Dem anerkende.

Samtidig skulle vi meddele, at vor Forening har nedsat et Udvalg til at optage Forhandlinger med Dem for at opnaa omtalte enslydende Overenskomster, og imødeser vi Deres ærede Meddelelse, naar saadan Forhandling kan paabegyndes."

Ogsaa Forhandlingerne med Maskinmestrenes Forening blev lange og trange. Først den 25. August 1911, efter at Maskinmestrenes Forening i et Par Dage havde standset Udmønstringer for sine Medlemmer, og efter at Forligsmanden havde grebet ind i Konflikten, lykkedes det at naa til Enighed om følgende Overenskomst:

OVERENSKOMST AF 25. AUGUST 1911

mellem Maskinmestrenes Forening og de under „Dansk Dampskibsrederiforening" staaende Tramprederier.

A. Lønforhold.

a. Maskinmestrene erholder den i nedennævnte Tarif opførte Minimumsgage.

Dampskibe, der sejler udenfor den i Lov om Sønæring benævnte „indskrænkede Fart".

	I. I Rederier med ordnede Pensionsforhold.	II. I Rederier uden ordnede Pensionsforhold.
1. Dampskibe paa over 2000 N.R.T. eller I.H.K.		
1. Mester	Kr. 286,70—Kr. 300,80	Kr. 305,00—Kr. 320,00
2. —	- 173,90— - 188,00	- 185,00— - 200,00
3. —	- 136,30— - 145,70	- 145,00— - 155,00
4. —	- 108,10— - 117,50	- 115,00— - 125,00
2. Dampskibe fra 2000 til 1500 N.R.T. eller I.H.K.		
1. Mester	Kr. 253,80—Kr. 263,20	Kr. 270,00—Kr. 280,00
2. —	- 155,10— - 164,50	- 165,00— - 175,00
3. —	- 117,50— - 126,90	- 125,00— - 135,00
3. Dampskibe fra 1499 til 1300 N.R.T. eller I.H.K.		
1. Mester	Kr. 244,40—Kr. 253,80	Kr. 260,00—Kr. 270,00
2. —	- 145,70— - 155,10	- 155,00— - 165,00
3. —	- 112,80— - 122,20	- 120,00— - 130,00

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

	I. I Rederier med ordnede Pensionsforhold.	II. I Rederier uden ordnede Pensionsforhold.
4. Dampskibe fra 1299 til 900 N.R.T. eller I.H.K.		
1. Mester	Kr. 230,30—Kr. 239,70	Kr. 245,00—Kr. 255,00
2. —	- 136,30— - 145,70	- 145,00— - 155,00
3. —	- 108,10— - 117,50	- 115,00— - 125,00
5. Dampskibe fra 899 til 500 N.R.T. eller I.H.K.		
1. Mester	Kr. 216,20—Kr. 225,60	Kr. 230,00—Kr. 240,00
2. —	- 131,60— - 141,00	- 140,00— - 150,00
3. —	- 98,70— - 108,10	- 105,00— - 115,00
6. Dampskibe fra 499 til 250 N.R.T. eller I.H.K.		
1. Mester	Kr. 192,70—Kr. 202,10	Kr. 205,00—Kr. 215,00
2. —	- 122,20— - 131,60	- 130,00— - 140,00
7. Dampskibe paa under 250 N.R.T. eller I.H.K.		
1. Mester	Kr. 183,30—Kr. 192,70	Kr. 195,00—Kr. 205,00
2. —	- 117,50— - 126,90	- 125,00— - 135,00

Maskinassistenter.

Første Aar Kr. 75 pr. Maaned
Andet Aar Kr. 85 —
Derefter Kr. 100 —

Efter et Aars Tjeneste i samme Rederi lønnes Maskinmestrene med den højeste Gage.

De efter Kolonne II lønnede Maskinmestre har intet Krav paa Pension fra Rederiet.

For de Maskinofficerers Vedkommende, der ved denne Ordnings Ikrafttræden oppebærer højere Gage end de i Tariffen anførte, finder ingen Reduktion Sted.

b. Søtillæg.

I den i Lov om Sønæring benævnte Fart paa fremmede Verdensdele forhøjes enhver af de ovenfor anførte Gager med 15 pCt.

Dette Tillæg beregnes fra sidste europæiske Havn forlades til første europæiske Havn atter naas.

c. For Passager-, Hvalfanger-, Fiske-, Bjergnings- og Petroleumsdampskibe, Bugserbaade samt Skibe i fast Rutefart paa fremmede Verdensdele (se Sønæringslovens § 19), og i Skibe, hvor særlige Arbejdsforhold har gjort sig gældende, optages Gagespørgsmaalet til særlig Behandling mellem Organisationerne, og hvis der opstaar Tvist, henvises Spørgsmaalet til Afgørelse af det bestaaende Voldgiftsudvalg.

d. I Tilfælde af, at det ifølge Sønæringsloven paabudte Antal Mestre ikke er mønstret eller Assistenter gør Tjeneste som Mestre, deles den derved sparede Gage ligeligt mellem Mestrene (Assistenten indbefattet).

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

B. Kostforhold.

a. Bespisningen leveres almindeligvis af Rederiet gennem den ombord ansatte Restauratør eller Hovmester.

b. Skibets Messe er forbeholdt Skibets Officerer (jfr. de forklarende Bemærkninger i senere udsendt Cirkulære).

C. Paa- og Afmønstring.

a. Saavel fra Rederiets som fra Maskinofficerernes Side opsiges Engagementsforholdet paa den af Skibet sidst anløbne Losse- eller Ladeplads senest 24 Timer før Skibets Afgang til dansk Havn, hvor Afmønstring efter Søloven kan finde Sted.

Paa- og Afmønstring finder iøvrigt Sted iflg. Søloven og Overenskomsten mellem „Dansk Dampskibsrederiforening" og „Maskinmestrenes Forening".

b. Rederiet er berettiget til at afskedige Maskinofficererne uden Hensyn til ovennævnte Opsigelsesfrist i saadanne Tilfælde, hvor en planlagt Rejse ikke kommer til Udførelse, jfr. ogsaa Sølovens § 92, sidste Stykke.

D. Ferie.

a. Der tilstaas Maskinmestrene en aarlig Ferie paa mindst 14 Dage med Bibeholdelse af Gage.

Kan dette af Hensyn til Skibets Fart ikke opfyldes, erholder vedkommende Maskinmester en halv Maaneds Gage.

Ferie tilstaas dog først efter et Aars Tjeneste i samme Rederi.

b. Den Maskinmester og Assistent, der har forrettet Vagttjeneste om Natten eller paa Søn- og Helligdage, naar Skibet ligger i dansk Havn, har fri det paafølgende Etmaal. Kan dette ikke lade sig gøre, beregnes der ham en Dags Hyre ekstra.

E. Andre Bestemmelser.

a. 1ste Maskinmester foretager Udbetaling af Hyre til det ham underlagte Personale, for saa vidt saadan Udbetaling ikke foretages direkte af Rederiet, Skibsføreren personlig eller Forhyringsagenten.

b. Rederiet vil drage Omsorg for, at 1ste Maskinmesters Indstillinger vedrørende Antagelse eller Afskedigelse af Maskinpersonale som Regel tages til Følge, for saa vidt disse ikke strider mod Rederiets Interesser eller berører det Skibsføreren ifølge Søloven paahvilende Ansvar.

c. I alle Nybygninger indrettes Kamrene saaledes, at hver Maskinofficer med Certifikat har sit eget Kammer.

Ældre Skibes Lokaliteter forandres til det samme, naar Lejlighed dertil gives.

Denne Overenskomst er gældende til 1ste Januar 1915, hvorefter den kan opsiges med 6 Maaneders Varsel.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

REGLER FOR VOLDGIFTSUDVALGET

for de under „Dansk Dampskibsrederiforening" staaende

TRAMPREDERIER

og

„MASKINMESTRENES FORENING".

1.

Organisationerne er enige om, at der dannes et fast Voldgiftsudvalg saavel til Afgørelse af Stridsspørgsmaal, der maatte opstaa ved Fortolkning af de til Protokollen den 25de August 1911 nedskrevne og af Parterne underskrevne indbyrdes Regler, som ogsaa til Afgørelse af andre Stridsspørgsmaal, som ikke udtrykkelig er nævnt i Reglerne.

Dette Udvalg vil altsaa dels komme til at virke fortolkende, dels komme til at opstille Normer for den fremtidige Praksis, og vil til Grundlag for disse Normer saavel have de opstillede Regler for de enkelte, særlig nævnte Tilfælde, som ogsaa de til Reglerne knyttede Motiver og endelig den alt herskende Praksis i Forbindelse med en naturlig og retfærdig Bedømmelse efter Forholdets Natur.

2.

Hver af Organisationerne vælger 2 Medlemmer for 2 Aar ad Gangen, og disse vælger for samme Tidsrum en Formand. Kan Parterne ikke enes om denne, udpeges han af Statens Forligsmand.

Valget gælder for 2 Kalenderaar.

Skulde i nævnte Periode et Medlem afgaa ved Døden eller iøvrigt blive inhabil, foretager vedkommende Organisation straks Suppleringsvalg, det nyvalgte Medlems Valg gælder for samme Periode som for det Medlem, han træder ind for.

3.

Udvalget træder i Virksomhed, naar der gennem Dansk Dampskibsrederiforening eller Maskinmestrenes Forening til Formanden indgives en skriftlig Klage vedrørende et Stridsspørgsmaal, et Fortolkningsspørgsmaal eller et bestemt Forhold. Forligsmægling kan til enhver Tid prøves af Formanden. Derefter indkalder Formanden et Svar fra den anden Organisations Side, og indkalder derpaa Udvalgets Medlemmer til Møde. Iøvrigt bestemmer Formanden Formen for Forhandlingerne, og hvorvidt der senere skal finde mundtlig Forhandling Sted; hvis Sagen skal behandles skriftlig, indkalder han med bestemte Frister Indlæg fra Parterne. Finder Formanden eller Udvalgets Medlemmer, at der kræves særlig teknisk Forstaaelse ved Sagens Afgørelse, vælger Udvalget en sagkyndig til at deltage i Sagens Behandling. Udvalgets Afgørelse træffes ved Stemmeflerhed. Er der tilkaldt en særlig Sagkyndig, deltager denne ikke i Afstemningen, men indgiver til Udvalget sit begrundede Skøn over Sagens tekniske Forhold. Dette Skøn skal inden Sagens Paadømmelse gøres bekendt for Parterne.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

4.

Udvalget kan, hvis det ikke finder Sagen egnet til Afgørelse, afvise denne, og Udvalget bestemmer ligeledes, hvem der skal udrede Udgifterne ved Sagen, derunder Formandens Honorar.

5.

De af Udvalget afsagte Kendelser er bindende for begge Organisationer og deres Medlemmer, og kan ikke gøres til Genstand for nogen senere Domsafgørelse.

Under alt dette havde Dansk Dampskibsrederiforening skiftet Formand, idet Direktør *Chr. Kronman* den 13. Oktober 1911 nedlagde sit Mandat, hvorefter Foreningen valgte Direktør for Det Forenede Dampskibs-Selskab *C. M. T. Cold* til Formand. Samtidig vedtoges det overfor Direktør Kronman at udtale Foreningens Tak for den Interesse, han i de mange Aar, dels som Medlem af Bestyrelsen og dels som Formand, havde lagt for Dagen for Foreningens Anliggender.

Efter Afsluttelse af Maskinmesterkonflikten, fandt Rederiforeningen det rigtigst og retfærdigt at faa fastsat Minimumsgager for Styrmænd uden dog at afslutte nogen formel Overenskomst med Dansk Styrmandsforening, som gentagne Gange havde anmodet om Forhandlinger, men lige saa ofte var blevet afvist. I et Møde den 16. Oktober 1911 vedtog Dansk Dampskibsrederiforening følgende Minimumsskala for Styrmandslønninger:

1ste Styrmand:					
1ste Aar	Kr.	130	pr.	Md.	
2det og 3die Aar	-	140	-	-	
Efter 3die Aar	-	150	-	-	
Efter 8de Aar	-	165	-	-	
Efter 12te Aar	-	175	-	-	
2den Styrmand:					
1ste og 2det Aar	Kr.	100	pr.	Md.	
3die og 4de Aar	-	110	-	-	
Efter 4de Aar	-	120	-	-	
3die Styrmand	Kr.	90	pr.	Md.	

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

med 15 pCt. Tillæg for den i Lov om Sønæring nævnte Fart paa fremmede Verdensdele, hvilket Tillæg beregnes fra sidste europæiske Havn forlades til første europæiske Havn naas.

Endelig vedtog man samtidig at fastsætte Lønnen for Hovmestre og Kokke til Kr. 75 pr. Maaned og for Messedrenge til Kr. 15 pr. Md.

Paa Generalforsamlingen den 28. Juni 1912 frabad Næstformanden *Chr. Sass* sig Genvalg paa Grund af sit Arbejde i andre Foreninger, og i Stedet blev Direktør *A. O. Andersen* valgt til Næstformand. Til Bestyrelsesmedlem valgtes Direktør *K. Reinhard* fra Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab.

I et Møde den 9. Oktober 1912 vedtog man, i Betragtning af de bedre Tider for Skibsfarten og for at understrege Rederiforeningens Ret til selv at fastsætte Hyren, at lade den i Henhold til Overenskomsten af Maj 1911 fra 1. Juni 1914 gældende Hyreforhøjelse træde i Kraft allerede fra og med 1. Oktober 1912.

I et Møde den 20. Januar 1913 bevilgede Rederiforeningen et Bidrag paa Kr. 10.000 til *Dansk Forening for International Søret* i Anledning af *„Comite Maritime International"s* forestaaende Møde i København i Maj Maaned.

I samme Møde bevilgedes Kr. 2000 til Oprettelse af en Undervisningsanstalt i Radiotelegrafi ved Svendborg Navigationsskole, idet man ansaa det for at have stor Betydning, at det blev Styrmændene og ikke Maskinmestrene, som i Fremtiden kom til at betjene Radioen i Skibe.

I et Møde den 15. Marts 1913 kom Rederiforeningen til at beskæftige sig med en Sag, som, da den giver et godt Billede af, hvilke Vanskeligheder, Rederne, saasnart Tiderne er lidt bedre, har med at bevare deres Selskaber for Spekulanters Indflydelse, her skal refereres efter Foreningens Mødeprotokol:

„Formanden meddelte, at man havde kaldt Medlemmerne sammen i Anledning af et overordentligt beklageligt Tilfælde paa Generalforsamlingen i Dampskibsselskabet Cimbria, hvor der af Spekulanter var købt et tilstrækkeligt Antal Aktier til at skabe en Majoritet, som de vilde benytte til at skaffe sig visse For-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

dele som højere Dividende, og Forholdet havde udviklet sig til, at Bestyrelsen stod paa den ene Side og disse Aktionærer paa den anden.

Sagen var iøvrigt kun Formanden kendt efter Pressens Meddelelser, men Bestyrelsen havde holdt et Møde om Sagen, og da man vidste, at der blandt Medlemmerne var Stemning for, at Forholdet blev gjort til Genstand for en Diskussion, havde man indkaldt dette Møde.

Ordet blev derefter givet til Herr Hans Christensen, der takkede for den Interesse Foreningen havde vist Selskabet ved at indkalde til Møde, og derefter gav en Fremstilling af Sagen, hvoraf det fremgik, at en Herr Berlin havde henvendt sig til Bestyrelsen og meddelt, at der var en Aktiemajoritet, der ikke ønskede Udvidelse, medmindre den fik 18 pCt., eller helst 20 pCt., Udbytte. Bestyrelsen havde derefter trukket sit Forslag om Bemyndigelse tilbage og udbetalt 15 pCt. Udbytte, hvorefter den troede Sagen i Orden, men Majoriteten havde da forlangt en Mand i Bestyrelsen, og nu mente denne ikke længere at kunne forhandle med Oppositionen.

Formanden udtalte, at det sikkert var alle Medlemmernes Syn paa Sagen, at hvad man havde gjort til sit Arbejde, vilde man nødig have gjort til Spillebold mellem Børsspekulanter, og han kunde kun sige, at han haabede Medlemmerne stod saaledes samlede, at man kunde love hinanden, at under saadanne Forhold, hvor man ved, at der er spekuleret, og Bestyrelsen har trukket sig tilbage, vil intet Medlem for at opnaa større Indtægt eller Magtomraade gribe til, men om der ellers kunde gøres noget fra Foreningens Side, var maaske tvivlsomt.

Formanden forstod, at Herr Christensen ønskede, at man skulde tage Affære ved en Erklæring udadtil, men besluttede man sig hertil, maatte man af Hensyn til Foreningens Prestige sørge for, at det blev en Erklæring, der havde absolut Virkning.

Herr Martin Carl delte Formandens Syn paa Sagen og mente, at der burde gøres noget, om ikke andet da ved en officiel Erklæring. Naar en Mand ligefrem blev pousseret frem til Reder under saadanne Forhold, burde man kunne nægte ham Optagelse i Foreningen. Herr Carls Forespørgsel om hvorvidt Lovene tillod dette, besvaredes af Herr Andersen bekræftende. Herr Andersen forespurgte, om Sagen ikke var ordnet underhaanden, og paa Formandens Anmodning oplæstes en Artikel derom i „Riget".

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Da Herr Christensen paa et tidligere Tidspunkt havde forladt Mødet for at deltage i en Generalforsamling i et af sine Selskaber, kunde man ikke faa nærmere Oplysninger herom.

Under den følgende Diskussion viste der sig stærk Stemning for at udtale sin Misbilligelse af Aktionen samt vedtage, at intet af Medlemmerne vilde overtage Stillingen som Reder, og man vedtog eenstemmig følgende Resolution:

„Dansk Dampskibsrederiforening har paa et Møde den „15de Marts d. A. eenstemmigt vedtaget at udtale sin Sympa„thi for den Maade, hvorpaa Bestyrelsen og korresponderende „Reder i Dampskibsselskabet „Cimbria" har mødt den Ak„tion, der var rejst mod dette Selskab af en tilfældig Aktie„majoritet, ligesom Foreningens Medlemmer har forpligtet „sig til under disse Forhold ikke at overtage Ledelsen af „Selskabet som korresponderende Reder.

„Endvidere vedtoges det eenstemmigt, at den, der even„tuelt vilde overtage Stillingen som korresponderende Reder, „ikke kan optages som Medlem af „Dansk Dampskibsrederi„forening"."

Den 15. September 1913 modtog Dansk Dampskibsrederiforening fra Ministeriet for Handel og Søfart en Opfordring til at vælge en Repræsentant til den i Medfør af Lov af 29. April 1913 nedsatte Bestyrelse af Københavns Havn. Rederiforeningen, der fandt, at det var beklageligt, at Dampskibsrederne blev stillet lige med Sejlskibsrederne med Hensyn til Interesserne i Københavns Havn og kun skulde udgøre en Syttendedel af den Bestyrelse, der skal bestemme over Havnens Ve og Vel, optog Forhandlinger med Sejlskibsrederiforeningen for at faa denne til at overlade Dampskibsrederiforeningen at udpege ogsaa den Repræsentant, som Sejlskibsrederne var berettiget til at udpege, og da Sejlskibsrederiforeningen stillede sig forstaaende og imødekommende overfor Dansk Dampskibsrederiforenings Ønsker, blev Generalkonsul *Johan Hansen* og Kontorchef i Det Forenede Dampskibs-Selskab, *Chr. Bayer*, udpeget til Skibsfartens Repræsentanter i Havnebestyrelsen, en Stilling, som de to Herrer siden da stadig er genvalgt til.

Som om man kunde have forudset de Virkninger, som Ver-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

denskrigen skulde faa for Dansk Dampskibsrederiforenings fremtidige Virksomhed, forelagde Bestyrelsen og fik paa Generalforsamlingen den 17. Juni 1914 vedtaget nye Love, der paa væsentlige Punkter ganske omorganiserede Foreningens Administration og aabnede Mulighed for at gøre Foreningen til den naturlige Talsmand for samtlige danske Dampskibsrederier.

I de nye Love, hvis Formaal først og fremmest var at give

F. V. GREIBE

de forskellige Interesser Indflydelse paa Foreningens Ledelse, bestemtes bl. a., at Medlemmerne er delt i 3 Grupper, nemlig: 1) Rederier, hvis Skibe sejler i faste Ruter, 2) Rederier, hvis Skibe bortfragtes i det aabne Marked, og 3) Rederier, der ikke maatte gaa ind under nogen af disse to Grupper. Foreningens Bestyrelse skulde bestaa af 5 Medlemmer, saaledes at hver af de nævnte Grupper af Medlemmer valgte et Bestyrelsesmedlem, og derefter samtlige Foreningsmedlemmer valgte 2 Medlemmer, den ene som Formand, den anden som Næstformand.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Ved de i Henhold til de nye Love foretagne Bestyrelsesvalg, blev derefter Direktør *C. M. T. Cold* og Direktør *A. O. Andersen* genvalgt til Formand og Næstformand; som Repræsentant for Rute-Rederierne valgtes Direktør *Halfdan Hendriksen* fra Dampskibsselskabet „Thore", Direktør *K. Reinhard* genvalgtes som Repræsentant for Tramprederierne, og Direktør *H. Ostenfeld* fra Det Danske Kulkompagni valgtes som Repræsentant for de under Gruppe 3 henførte Rederier.

Samtidig vedtoges det at ansætte en lønnet Sekretær og leje Møde- og Kontorlokaler til Foreningen, som hidtil havde haft til Huse paa L. H. Carls Kontor, og hvis Møder var blevet afholdt dels paa dette Kontor, dels paa Hotel „Phønix" og dels hos de skiftende Formænd.

Den 8. September 1914 blev fhv. Skibsreder *F. V. Greibe* valgt til Foreningens Sekretær. Fra 1. Oktober fik man lejet Lokaler i Holbergsgade Nr. 1, og Foreningen stod nu rustet til at give sig i Lag med de store Opgaver, der som Følge af Verdenskrigen skulde blive den paalagt.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

IV

1914—1920.

Den 1. August 1914 efter Verdenskrigens Udbrud den 28. Juli 1914 udstedtes følgende

Kongeligt Budskab.

Under de alvorlige Forhold, som er fremkommet for Vort Fædreland ved de sidste Dages skæbnesvangre Begivenheder, føler Vi Trang til at udtale følgende overfor Vort Folk:

Ingensinde paakaldtes stærkere end nu Ansvarsfølelsen baade hos den enkelte og hos Nationen i dens Helhed.

Vort Land staar i venskabeligt Forhold til alle Nationer. Vi tør nære tryg Forventning om, at den strenge og til alle Sider ensartede Neutralitet, som altid har været hævdet som Vort Lands Udenrigspolitik, og som ogsaa nu uvægerligt vil blive fulgt, vil blive agtet af alle.

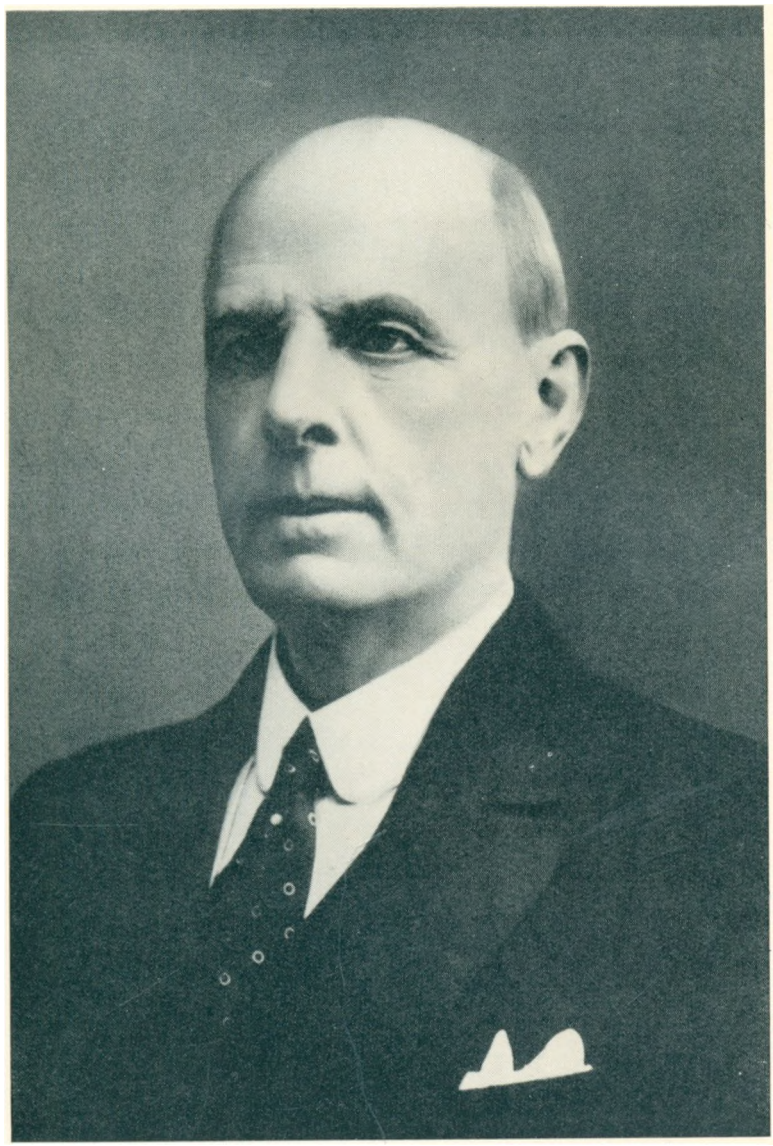
Men naar dette er Regeringens og alle ansvarlige og besindige Mænds fælles Opfattelse, saa maa Vi ogsaa stole paa, at ingen ved utidig Stemningsytring, ved ubesindig Demonstration eller paa lignende Vis gør Brud paa den Værdighed og Ro, der er saa afgørende for at skabe Tillid til Vort Fædrelands Holdning. Enhver har nu sit Ansvar og sin Pligt. Vi føler os overbeviste om, at Stundens Alvor vil præge alle danske Mænds og Kvinders Handlinger.

Gud bevare Vort Fædreland.

Christian R.

Zahle.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek



C. M. T. COLD

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Denne alvorlige og manende Appel til Ansvarsfølelsen hos det danske Folk blev ikke forgæves, og ikke mindst følte de danske Erhvervsorganisationer, som straks var klare over, at Danmarks Erhvervsliv maatte blive i højeste Grad berørt af Krigen, deres Ansvar tungt.

De forskellige Erhverv har da ogsaa hver for sig ydet deres meget store Indsats for paa lempeligste Maade at hjælpe Land og Folk gennem de ved Krigen skabte utallige Vanskeligheder. Uden at forklejne de andre Erhverv, tør man dog maaske sige, at Skibsfarten blev det Erhverv, som alt i alt ydede den største Indsats, navnlig ved under hele Krigen under uhyre vanskelige og farefulde Forhold at sikre de for Landets Trivsel nødvendige Tilførsler paa en saadan Maade og under saadanne Betingelser, at der ikke kom til at paahvile Landets øvrige forbrugende og producerende Befolkning større Byrder, end Forholdene naturnødvendigt maatte medføre, og det er næppe overdrevent, naar Handelsministeren ved Krigsperiodens Afslutning i Rigsdagen udtalte, at *„under den allervanskeligste Del af Krigsperioden var Handelsflaaden i det hele taget det væsentligste, om ikke det eneste Aktiv af uomtvistet og afgørende Værdi for Landets Økonomi.“*

Det blev Dansk Dampskibsrederiforening og det under dennes Auspicier dannede *„Fragtnævn“*, som denne Opgave tilfaldt, og da der, saavidt man ved, ikke tidligere er givet nogen samlet Fremstilling af Dansk Skibsfarts Indsats under Verdenskrigen, skal der i det følgende forsøges at give en nogenlunde fyldig Skildring af, hvorledes Opgaven blev løst.

Som paavist under et andet Afsnit i nærværende Skrift, er under normale Forhold en væsentlig Del af den danske Handelsflaade beskæftiget i Fart mellem udenlandske Havne, og en stor Del af Importen til Landet besørges af udenlandske Skibe. Da Krigen brød ud, kunde de store tyske og østrigske Handelsflaader ikke længer anvendes, og de øvrige krigsførende Lande lagde saa stærkt Beslag paa deres Handelsflaader til militært Formaal, at den Tanke nødvendigvis maatte opstaa herhjem-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

me, at man maatte sikre sig, at den danske Handelsflaade blev anvendt fortrinsvis i national Tjeneste og under en vis Kontrol. Først gjaldt det imidlertid at faa den forhaandenværende Tonnage ud at sejle; en Del af denne var nemlig blevet oplagt som Følge af en hos Kulrederierne den 21. Juli 1914 udbrudt Sømandsstrejke, og i en Del af Landbrugseksportskibene nægtede Besætningerne at gaa ud, med mindre de fik et betydeligt Løntillæg og en Forsikring af deres Liv. Strejken hos Kulrederierne lykkedes det at bringe til Ophør ved Forligsmandens Mellemkomst, idet Rederiforeningen gik med til Betaling af et Krigstillæg til Lønningerne paa 70 Kr. og en Ulykkesforsikring paa Kr. 4.000, og Arbejdsstandsningen i Eksportskibene blev bragt til Ophør ved en lignende Overenskomst mellem Det Forenede Dampskibs-Selskab og Sømændenes og Søfyrbødernes Organisationer. For Officerer, Restauratører, Hovmestre og Kokke blev der samtidig ved Rederiforeningens Foranstaltning fastsat Krigstillæg varierende fra Kr. 75 til Kr. 160 efter Hyrens Størrelse, hvorhos der ogsaa for denne Del af Besætningen blev fastsat en Ulykkesforsikring paa Kr. 4.000.

Omkring den 10. August var Skibsfarten herefter atter i fuldt Sving, men Sejladsen skulde ikke vare ret længe; allerede den 21. og 22. August 1914 blev Det Forenede Dampskibs-Selskabs Dampere *„Maryland“* og *„Chr. Broberg“* minesprængt i den sydlige Del af Nordsøen i et af Tyskland udlagt og ikke bekendtgjort Minefelt, og dette medførte, at den udenrigske Skibsfart helt standsede for en Tid. Sømændene udsendte et Opraab, hvori de hævdede, at Sølovens § 85 berettigede dem til at forlange at blive afmønstret fra Skibe, som skulde sejle paa krigsførende Magters Havne, og Rederne var betænkelige ved den store økonomiske Risiko, de løb ved at sende deres Skibe ud. Situationen var selvfølgelig ganske uholdbar — navigare necesse est — Skibsfarten maatte og skulde i Gang igen, og dette lykkedes da ogsaa ret hurtigt, efter at først England havde anvist minefri Ruter langs dets Kyster og givet Skibene Anvisning paa de mindst farlige Ruter over Nordsøen, og efter at *„Krigsforsikringen for danske Skibe“* var dannet.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Tanken om Oprettelsen af denne Institution var først blevet udkastet af Rederiforeningens Næstformand, Direkør *A. O. Andersen*, paa et Møde i Foreningen den 13. August 1914, hvor den vandt almindelig Tilslutning, og den 28. August rettede derfor Rederiforeningen følgende Henvendelse til Handelsministeriet:

„Bestyrelsen for Dansk Dampskibsrederiforening tillader sig herved at henvende sig til det høje Ministerium i følgende Anledning:

Vi har fra mange af Foreningens Medlemmer og særligt fra de mindre Rederier modtaget Anmodning om at rette en Henvendelse til Handelsministeriet for eventuelt at søge Statens Støtte til, at der kunde træffes Foranstaltninger, som kunde lette den danske Skibsfarts Vilkaar i den Konkurrence, som i Øjeblikket under de urolige Forhold i Europa paaføres den fra Nabolandene.

Et af Hovedpunkterne, hvor danske Redere føler sig mest ugunstigt stillede i Konkurrencen med norske og svenske Skibe, er Assurancespørgsmaalet. Det vil være Ministeriet bekendt, at Pris-Regulerings-Kommissionen vel har medvirket til at faa Krigsassurancen for de Kulladninger, der føres fra England til Danmark, og for danske Skibe, der benyttes til denne Transport, ordnet paa den Maade, at Staten har overtaget de 75 % og de fire gamle københavnske Søforsikrings-Selskaber de 25 % af Risikoen, for hvilken der imidlertid for Skibenes Vedkommende betales en saa høj Præmie som 1½ % for en Rejse fra dansk Havn til England og tilbage og 1 % for Rejser paa Skotland, medens der ikke er truffet nogen som helst Foranstaltninger til en Ordning af Assurancen for de danske Skibe, der sejler udenfor de her nævnte Farter. Konkurrerende norske Skibe har derimod — som det vil være det høje Ministerium bekendt — faaet ordnet deres Assurance med Gensidigheds-Princippet som Basis, idet den norske Stat har givet sin Støtte til Oprettelsen af en lovbefalet gensidig Assurance for alle norske Skibe i en hvilken som helst Fart til Præmier, der varierer fra ½ til 12 % *pro Anno*.

Det vil alene af dette ene Eksempel være indlysende, hvor vanskeligt danske Redere er stillet i Konkurrencen med

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Hensyn til Transporten af Kul til danske Havne, og Fakta viser ogsaa, at en Del norske og svenske Skibe allerede er paa Vej til Danmark, medens et betydeligt Antal er befragtet eller under Indlastning i England med Kul til danske Modtagere.

Hvad der yderligere bidrager til at forringe Mulighederne for den danske Skibsfarts Konkurrence med Nabolandene i den her nævnte Fart, er — foruden de betydelige Krigstillæg og forhøjet Ulykkesforsikring, der er indrømmet Officerer og Besætning i danske Skibe — det Forhold, at Prisreguleringskommissionen har fraveget det oprindeligt hævdede Princip, at Staten kun vil overtage sin Del af Risikoen for danske Kulladninger i danske Skibe, og at Forholdet nu er det efter vor Mening absurde, at Importørerne kunne sikre sig den billige norske og svenske Tonnage for deres Kulladninger, medens danske Skibe med deres store Udgifter er udelukkede fra at konkurrere.

Med de i Nordsøen i de sidste Dage stedfundne Begivenheder for Øje vil det staa det høje Ministerium klart, at der ogsaa for andre Farter end netop Kulfarten fra England til Danmark maa sikres danske Skibe en akceptabel Form for Assurance af Krigsrisiko, men i Betragtning af de forskellige Interesser, som maatte have et Ord at sige med Hensyn til en tilfredsstillende Ordning af Assurancen, mener Dansk Dampskibsrederiforening — omend den i Princippet kan anerkende en Ordning som den i Norge trufne — det formaalstjenligt ikke at fremkomme med et direkte Forslag til Oprettelse af en saadan gensidig Assurance, men derimod at henstille til Ministeriet det betimelige i, at der i den danske Skibsfarts Interesse nedsættes en Kommission, der tager Spørgsmaalet om en gensidig Krigsassurance for danske Skibe i alle Farter op til Drøftelse og eventuelt fremkommer med Forslag til Regeringen til Løsning af Spørgsmaalet.

Hvis det høje Ministerium bifalder Tanken, tillader vi os at anbefale, at Sagen gribes hurtigt an. Som Forholdene nu ligger, kunne danske Redere ikke konkurrere med Nabolandene, men maa oplægge deres Skibe, og for hver Dag der gaar, bringes flere og flere Skibe til Kjøbenhavns Havn for at blive oplagte af Mangel paa Beskæftigelse."

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

A. O. ANDERSEN

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Regeringen fulgte Henstillingen og nedsatte den ønskede Kommission, i hvilken Direktør *A. O. Andersen* og Direktør *N. Høst* repræsenterede Rederiforeningen. Kommissionen udarbejdede hurtigt et Forslag, og ved Lov af 10. September 1914 om danske Skibes Forsikring mod Krigsfare oprettedes med Støtte af Staten og under Medvirken af saadanne danske Forsikringsselskaber, med hvilke Staten derom sluttede Overenskomst, *„Krigsforsikringen for danske Skibe"*.

Samtlige registreringspligtige danske Skibe blev pligtige til at indtræde i Institutet, og Præmien skulde nærmere fastsættes, og det eventuelle Overskud resp. Underskud udlignes paa de forsikrede Skibe i Forhold til de erlagte Præmier, dog saaledes, at 35 pCt. af det eventuelle Underskud skulde udredes af Staten, og 15 pCt. af de paagældende Forsikringsselskaber. Skibenes Forsikringssummer skulde fastsættes af Bestyrelsen svarende til den Værdi, der som Takst var fastsat for det paagældende Skibs ordinære Kaskoforsikring, men maatte ikke overstige Kr. 750.000 pr. Skib. „Krigsforsikringen", for hvilken Assurandør *E. Dreyer* blev ansat som Direktør, blev ledet af en Bestyrelse paa 6 Medlemmer, hvoraf Rederiforeningen valgte de to, nemlig Direktør *A. O. Andersen* og Direktør *N. Høst*. Bestyrelsens Formand blev fhv. Finansminister *Niels Neergaard*.

Efterhaanden som Værdien af Skibe steg, blev en Forsikringssum af Kr. 750.000 ikke tilstrækkelig, og paa Dansk Dampskibsrederiforenings Initiativ og med Bistand af Foreningens juridiske Konsulent, daværende Overretssagfører, senere Højesteretssagfører, *Jakob E. Gelting*, blev derfor under 15. December 1916 stiftet *„Danske Dampskibsrederes gensidige Krigsinteresseforsikring for Skibe"* med det Formaal at overtage Krigsinteresseforsikring for danske Damp- og Motorskibe. Præmien fastsattes til det dobbelte af den af „Krigsforsikringen for danske Skibe" til enhver Tid fastsatte Præmie, og Forsikringssummerne fastsattes til Minimum Kr. 150.000 og Maksimum Kr. 250.000 pr. Skib. Forsikringen blev ledet af en Bestyrelse bestaaende af Skibsreder *Chr. Sass* som Formand, Skibsreder

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

A. P. Møller og Skibsreder *M. Suenson*, og som Forretningsfører antoges Direktør *J. F. Myhre*.

Den 30. Marts 1917 blev Foreningen opløst med et Underskud paa ca. 1½ Mill. Kr., der blev fordelt paa samtlige Medlemmer i Forhold til betalte Præmier, men allerede den 10. April 1917 oprettedes en tilsvarende Forsikringsforening *„Nye Gensidige Krigsforsikring for Dampskibe"*, hvor Forsikringssummerne imidlertid først ansattes til Kr. 375.000 pr. Skib, senere til Kr. 500.000, og Præmien til den samme som „Krigsforsikringen for danske Skibe"s. Denne nye Forsikringsforening fik samme Ledelse som den opløste Forening, idet dog Bestyrelsen blev suppleret med Direktør *H. Gether* og Skibsreder *A. N. Petersen*.

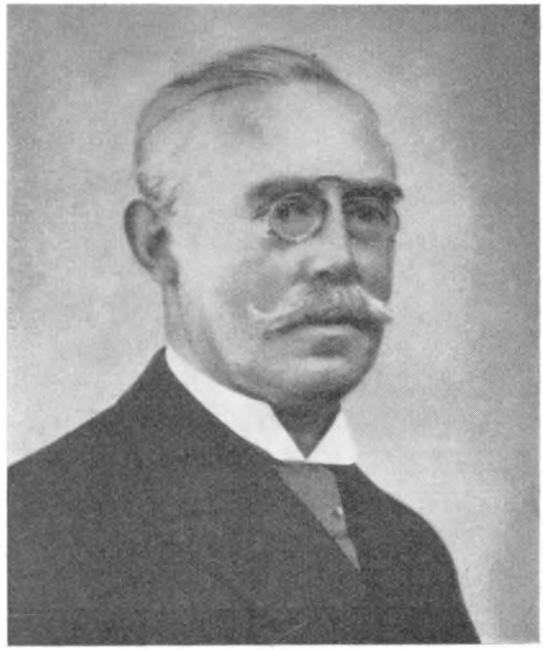
Til at dække den ekstra Ulykkesforsikring, som var indrømmet Skibsofficerer og Mandskab, og som ikke faldt ind under den almindelige lovpligtige Ulykkesforsikring, oprettede Dansk Dampskibsrederiforening den 26. August 1914 *„Danske Dampskibsrederes gensidige Forsikring af Søfolk mod Krigsfare"*, der ogsaa optog Rederier uden for Rederiforeningen, og som blev ledet af Direktør *A. O. Andersen*.

Allerede 1. December kom der igen Vanskeligheder med Sømændene, der erklærede, at de, da Overenskomsten blev sluttet i August, ikke havde tænkt sig, at Krigen skulde vare saa længe, og at de derfor ikke kunde nøjes med de Lønforbedringer, de dengang havde opnaaet. De varslede Strejke til den 1. Januar, men denne blev aflyst, da Søfyrbøderne nægtede at følge Trop, og da den faste Voldgiftsret yderligere erklærede Strejken for ulovlig. Rederiforeningen viste sig imidlertid trods alt imødekommende og gav i Februar 1915 frivilligt Sømændene og Søfyrbøderne en ny Lønforhøjelse.

Under 8. August 1914 havde Regeringen, i Henhold til Lov af 7. August 1914 om Regulering af Prisen paa Levnedsmidler og Varer, nedsat en under Indenrigsministeriet sorterende Kommission — den saakaldte *„Overordentlige Kommission"* — til, „under de forhaandenværende overordentlige Forhold at træffe

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Foranstaltninger til Landets Forsyning med de nødvendige Forbrugsartikler (derunder Kul, Koks og andre Brændselsstoffer, udenlandske Fødevarer samt Foderstoffer), og disses hensigtsmæssige Fordeling", hvorhos Kommissionen var bemyndiget til, „hvor dette maatte findes fornødent, at indvirke regulerende paa Handelen med og Priserne paa Levnedsmidler og Varer, naar uforholdsmæssig Prisstigning, som Følge af Spekulations-



D. LAURITZEN

forretninger eller af anden Aarsag, er indtraadt eller kan befrygtes at ville indtræde."

Fra denne Kommission modtog Rederiforeningen paa et Møde den 13. Januar 1915 gennem et af Kommissionens Medlemmer, Skibsreder Konsul *D. Lauritzen,* Meddelelse om, at man ønskede en Konference med Foreningen om Fastsættelse af Maksimalfragter, navnlig for Korn og andre Varer, for hvilke der ved Kommissionens Foranstaltning var fastsat Maksimalpriser.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Rederiforeningen nedsatte et Udvalg til at forhandle med Den overordentlige Kommission, og under de derefter stedfindende Forhandlinger, blev det fra Skibsfartens Side bl. a. fremhævet, at det vilde være nødvendigt, at et eventuelt Arrangement blev truffet i Forstaaelse med de norske og svenske Redere.

I den Anledning blev der den 10. Februar 1915 i Gøteborg afholdt en skandinavisk Rederkonference, der dog sluttede uden Resultat, idet Aarsagerne til Fragtstigningen, som fremstillet i den Betænkning, Konferencen udsendte, laa i et Misforhold mellem Tilbud af og Efterspørgsel efter Tonnage ved, at den tyskøstrigske Tonnage var unddraget Markedet, i Forbindelse med Forsinkelser, Opbringelser m. v. Konferencens Betænkning konkluderede derfor i at „tvångsåtgärder befunnits ej mindre medföra orimliga Konsekvenser utan äfven förefela det afsedda ändamålet."

I øvrigt standsede den opadgaaende Bevægelse i Fragterne paa dette Tidspunkt, eftersom de fornødne Forsyninger af Korn og Foderstoffer i det hele nu var fremkommet.

I Løbet af Foraaret havde Skibsofficerernes Organisationer henvendt sig til Staten for at faa dennes Støtte til en Ordning, hvorved Søfolkenes Ejendele kunde blive forsikret mod Krigsfare. Staten følte sig imidlertid ikke kaldet til at gøre noget i denne Sag, men henholdt sig til, at Officererne oppebar betydelige Krigstillæg i Henhold til Overenskomst med Rederiforeningen. Organisationerne rettede saa en Henvendelse til Rederiforeningen, der som sædvanligt viste sig forstaaende overfor rimelige Ønsker fra Besætningernes Side, og under 11. Juni 1915 oprettedes „*Danske Skibsofficerers Gensidige Krigsforsikring af Løsøre*", hvori danske Skibsførere, Styrmænd, Maskinmestre, Maskinassistenter og Hovmestre kunde forsikre deres Løsøre ombord paa danske Dampskibe for en maanedlig Præmie af ½ pCt. af Forsikringssummen, der ikke maatte overstige Kr. 1000. Den ikke ubetydelige Administration af denne Forsikring paatog Rederiforeningen sig uden Vederlag, men desuden dækkede Rederiforeningen alene, da Forsikringen ved Krigens Ophør traadte i Likvidation, dens Underskud.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

I et Møde den 22. September 1915 vedtoges det i Betragtning af Skibsfartens gode Indtægter at yde Besætningerne et Gratiale paa en Maaneds Gage pr. 1. Oktober 1915 og pr. 1. April 1916. I Mellemtiden var der yderligere sket forskellige Reguleringer af Krigstillægget.

Imidlertid blev det stedse vanskeligere og vanskeligere at fremskaffe tilstrækkelig Tonnage til at bestride Importen, og Regeringen begyndte derfor i Efteraaret 1915 at tage Spørgsmaalet

N. J. HØST

op om Baandlæggelse af hele den danske Tonnage til udelukkende Anvendelse for Danmarks Import. Det første Resultat af disse Overvejelser blev et af Indenrigsministeriet under 6. Oktober 1915 udstedt Forbud mod Salg af danske Skibe til Udlandet, med mindre Salgssummen blev baandlagt til Anskaffelse af ny Tonnage, og derefter begyndte en Række Forhandlinger mellem Regeringen, Den overordentlige Kommission, Rigsdagen og Dansk Dampskibsrederiforening om at faa Skibsfarten til under en eller anden Form at yde Bidrag til Landets nødven-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

digste Tilførsler, dels ved at stille Tonnage til Disposition, dels ved kontante Ydelser og dels ved en Fragtregulering. Forhandlingerne stod paa fra 12. November 1915 til 9. Maj 1916.

Straks efter deres Paabegyndelse, der i første Omgang drejede sig om en fuldstændig Beslaglæggelse af den danske Handelsflaade, indsendte Direktør *A. O. Andersen* og Direktør *N. Høst* den 22. November 1915 paa Dansk Dampskibsrederiforenings Vegne en Redegørelse til Den overordentlige Kommission, der, da den paa meget anskuelig Maade giver et Billede af Dansk Skibsfarts Stilling paa daværende Tidspunkt, her skal aftrykkes i sin Helhed.

Til

Den overordentlige Kommission af 8. August 1914.

Fragtudvalget.

De Spørgsmaal, der blev behandlet paa Mødet i Handelsministeriet den 12. ds. af det af den ærede Kommission nedsatte Udvalg, i hvilket Møde undertegnede Direktører *A. O. Andersen* og *N. Høst* var tilstede som Repræsentanter for Dansk Dampskibsrederiforening, anser vi for at være af den allerstørste Betydning for hele Samfundet. Det forekommer os derfor at være af stor Vigtighed, at samtlige Udvalgets Medlemmer er bekendt med vore Anskuelser, og da flere af Medlemmerne var fraværende, og da vi endvidere mødte uden særlig Forberedelse til at deltage i en Diskussion om de Spørgsmaal, der straks blev de centrale, har vi anset det for rettest skriftligt at fremsætte nogle af vore Betragtninger over de Tanker, der var til Drøftelse. Disse Betragninger vil vel i det væsentlige blive en Gentagelse af det, vi fremdrog paa Mødet, men vi vil dog supplere dem med nogle Bemærkninger, som en nøjere Overvejelse af Spørgsmaalene giver os Anledning til at fremsætte.

Vi ønsker imidlertid straks at udtale, at de Undersøgelser, der nu anstilles dels af Handelsministeriet og dels af Prisreguleringskommissionen — og endelig ogsaa af Dansk Dampskibsrederiforening, formentlig vil give os Anledning til yderligere Udtalelser i Sagen.

Vi forstod det ærede Udvalg saaledes, at det var den Opfordring, der indeholdtes i Indenrigsministeriets Skrivelse af

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

28de Oktober d. A. til at tage forskellige i Skrivelsen nærmere nævnte Forhold under Overvejelse, som har affødt de Tanker, der blev drøftet paa det foran omtalte Møde. Ifølge den nævnte Skrivelse var det Regeringen magtpaaliggende saavidt muligt at erholde Overblik over, hvilke Krav Landets Forsynings- og Produktions-Interesser under de nuværende ekstraordinære Forhold maa antages at ville afføde i Henseende til disponibel Tonnage, og der var under Overvejelse heraf — dels med Salgsforbudet af Skibe til Udlandet og dels med nogle fra Statistisk Departement indhentede Oplysninger som Baggrund — opstaaet den Tanke eventuelt at paalægge den danske Tonnage at besørge hele Importen og Eksporten til og fra Danmark — saaledes altsaa at Regeringen, naar den ønskede det, kunde kræve dansk Tonnage stillet til Disposition i nævnte Øjemed paa Vilkaar, der nærmere vil blive fastsat af Regeringen. I dette Øjemed tænkte man sig straks enten helt at forbyde Rederierne at timechartre deres Skibe til Udlandet eller til i ethvert Tilfælde at paabyde dem Indsættelsen af en Klausul i Tidscertepartiet, hvori det udtrykkeligt fremhævedes, at de paagældende Skibe skulde stilles til Disposition for Regeringen og Time Chartret afbrydes, naar Regeringen krævede det. Der blev i Henhold hertil paa det nævnte Møde afæsket os vore Udtalelser om vor Opfattelse af denne Sag og vor Mening om, hvorledes den eventuelt skulde gennemføres, og hvorledes Byrderne skulde fordeles paa de forskellige Rederier.

Til Belysning af Spørgsmaalet bliver det nødvendigt først at se Sagen i al sin Almindelighed — altsaa under Forudsætning af, at ingen specielle Forholdsregler allerede er truffet, der kan modificere Opgavens Løsning — og dernæst at undersøge, om der, specielt indenfor den nærmeste Tid, under Hensyn til de Befragtninger, der allerede har fundet Sted, er Grund til at foretage særlige Skridt.

Forinden vi gaar over til Behandlingen af selve disse Spørgsmaal, vil vi gerne fremsætte nogle Udtalelser om det, der formelt — i Henhold til den os tilstillede Indbydelse — var Mødets Hovedemne, nemlig Forbudet mod Salg af Skibe til Udlandet.

Ihvorvel der indenfor Rederierne har været Utilfredshed med Formen, har der i det Store og Hele ikke været Uvilje imod Realiteten i det nævnte Forbud, men ganske vist har

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Rederstandens Følelser overfor det nævnte Forbud været dikteret af andre Grunde end de, der har været bestemmende for Udstedelsen af Forbudet. Det har staaet Rederne klart, at under en øjeblikkelig Højkonjunktur for Skibsfarten som den nuværende kunde det være af Betydning — og ogsaa til Fordel for Samfundet — at kunne afhænde saadan Tonnage til Udlandet, som ikke var skikket til enten øjeblikkelig, eller navnlig i Fremtiden, at tjene Penge til Landet. Der vilde herved kunne tilføres Landet Penge direkte fra Udlandet, hvad der nationaløkonomisk set naturligvis har Værdi, og det vilde i flere Tilfælde blive muligt for de paagældende Redere igennem den indvundne Fortjeneste at erstatte gammelt Materiel med nyt; man kunde endvidere ved at lade dette Materiel forfærdige i Indlandet tilføre den hjemlige Industri Arbejde. Paa den anden Side har det ogsaa staaet Rederne klart, at den store Spekulation, der har fundet Sted i Dampskibsaktier, kunde medføre en Fare for, at de Spekulanter, der har opkøbt Aktierne — navnlig i de mindre Selskaber — kunde faa Lyst til at indkassere den øjeblikkelige store Fortjeneste, der kan indvindes ved Realisation til Udlandet af dansk Tonnage — og det har da heller ikke manglet paa forskellige Rygter om paatænkte større Salg. For selve Rederne staar saadanne Salg i stor Stil af dansk Tonnage som for Samfundet skadelige Handlinger, idet man derved vil berøve Samfundet en vigtig Kilde til Indtægt for Landet og til Beskæftigelse for Landets Beboere. Det har altsaa fra Redernes Side været Bekymringer for Skibsfarten i Fremtiden og ikke saa meget Bekymringer for Nutiden, der har været bestemmende for Rederiernes Anskuelser om Realiteten i det nævnte Forbud mod Salg af Skibe. Ikke uden Interesse er det maaske at sammenligne de Tanker, der har gjort sig gældende herhjemme, med de Tanker der har været fremme andetsteds under lignende Forhold, nemlig i Holland. Vi skal i saa Henseende anføre følgende:

Ifølge en Notits i „Neue Hamburgische Börsen-Halle“ af 14de Oktober d. A. indeholder „Nieuwe Rotterdamsche Courant“ et Andragende fra Handelskamret i Nymwegen til Handelsministeriet, hvori Regeringen opfordres til at forbyde Salg af Koffardifartøjer til Udlandet. Som Begrundelse for dette Andragende skriver det bl. a.:

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

„Da et stort Antal Skibe som en Følge af Krigen er gaaet tabt eller endnu vil gaa tabt, saa kan det forventes, at der efter Fredsslutningen vil herske stor Mangel paa Skibsrum, saa meget desto mere som alle Landes Industri straks vil have Brug for betydelige Mængder af Varer og Raastoffer af enhver Art. For at nu det hollandske Samfund skal kunne høste den størst mulige Gevinst ud af dette Forhold, forekommer det os af stor Vigtighed, at ingen hollandske Skibe gaar over paa fremmede Hænder, og at — efter Englands Eksempel — ogsaa hos os Salget af Skibe bliver forbudt."

I Ministerens afslaaende Svar hedder det bl. a.:

„.... at der ikke foreligger nogen Aarsag til en Lovforholdsregel allerede af den Grund, at der ikke kan være Tale om en Tilbagegang af den hollandske Handelsmarine; thi selv om ogsaa Antallet af Skibe er sunket fra 325 den 1ste August 1914 til 318 den 25de August 1915, saa er dog Skibsrummet tiltaget og steget fra 1,108,847 til 1,147,946 Tons. Men hermed vil dog de forudseelige Fordringer til den hollandske Skibsfart fuldtud være tilfredstillet. I Modsætning til det i Andragendet udtalte Synspunkt vil det ogsaa meget vel være muligt, at Efterspørgslen efter disponibelt Skibsrum vil blive langt overtruffet af Tilbudet; thi paa den ene Side vil man som en direkte Følge af Krigen kunne vente en følelig Tilbagegang i Forbruget ikke alene af vigtige Levnedsmidler men ogsaa af industrielle Raastoffer, saaledes at kun det allernødvendigste vil blive tilbudt som Fragtgods i rum Tid. Paa den anden Side vil den efter Krigen frigjorte hele tyske Handelsflaade og den ligeledes atter disponible Halvdel af den britiske Flaade, som for Tiden udelukkende bliver anvendt til Krigsformaal, bevirke, at Tilbud af Tonnage vil blive betydelig forøget.

Da der heller ikke iøvrigt foreligger tvingende Grunde til at forbyde et Selskab Salg af dets Skibe til Udlandet, saa synes det foreløbig ikke anbefalelsesværdigt fra Regeringens Side at gribe ind i denne Sag."

Det vil altsaa ses heraf, at det er Handelskamret, der

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

har taget Initiativet til at faa et Forbud i Stand, medens Regeringen har afslaaet det.

Vi skal ikke indlade os paa at spaa noget om Forholdene i den efter Krigen følgende Periode med Hensyn til Skibsfartens Forhold, men vi finder det dog som nævnt rettest, at Betingelserne for Opretholdelsen og Udviklingen af dansk Skibsfart er forhaanden og har som anført udfra disse Synspunkter intet at indvende imod Bestemmelser, der tager Sigte paa at hindre den eventuelt befrygtede Virksomhed fra Spekulanters Side, gaaende ud paa Afhændelsen af større Dele af dansk Tonnage. Indenfor Skibsfarten er den Tanke ikke ualmindelig, at Værnet herimod kunde tilvejebringes paa en anden og heldigere Maade end igennem Forbudsbestemmelser, saaledes at Rederierne blev stillet friere i deres Dispositioner. F. Eks. kunde man tænke sig en Bestemmelse om, at ethvert Salg skulde godkendes af Ministeriet, forinden det endeligt fandt Sted. Man vilde derigennem have angrebet Redernes Dispositionsfrihed mindre og alligevel haft den nødvendige Sikkerhed. Som Forbudsbestemmelsen nu staar, griber den efter vor Mening vel stærkt ind i Dispositionsrettigheden, og vi skal tillade os at pege paa, at Rederibedrift er af en saa uensartet Natur, at man ofte endogsaa mellem Fagfolk kun med store Vanskeligheder kan forstaa de forskellige Dispositioner, der træffes af de forskellige Redere; men saa meget desto vanskeligere er det for udenforstaaende at have en klar Forstaaelse af Hensigtsmæssigheden af paatænkte Dispositioner. Netop af disse Grunde maa Handlefriheden ikke begrænses mere end højst nødvendigt.

Forbudsbestemmelsen er jo imidlertid nu en Kendsgerning — idet vi forudsætter, at dens Lovmedholdelighed ikke kan bestrides — men det forekommer os, at den i ethvert Tilfælde ved direkte Bestemmelser eller ved Meddelelse af Dispensationer i fornødent Omfang maa gives en Begrænsning, der tager Hensyn til vore Bemærkninger ovenfor om det eventuelt gavnlige i at faa gammel, udslidt Tonnage udrangeret. I saa Henseende maa vi under alle Omstændigheder anbefale, at Skibe, der har en Alder af over 20 Aar, frit kan sælges. Det staar nemlig for os som ganske klart, at det vil være af den største Betydning, om Landet efter de ekstraordinære Forholds Ophør, kan være i Besiddelse af

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

en god og moderne Handelsflaade, der er skikket til at møde den skarpe Konkurrence, som før eller senere sikkert vil komme. Under Hensyn hertil er det os ogsaa klart, at Dispensationer iøvrigt i vid Udstrækning bør gives, og i ethvert Fald altid forsaavidt de paagældende Rederier forpligter sig til at erstatte den solgte Tonnage med ny.

Efter disse Bemærkninger om selve Salgsforbudet skal vi vende tilbage til Spørgsmaalet om Reguleringen af Fragterne:

En af de Betragtninger, der er gjort gældende som Aarsag til at lægge de paatænkte Byrder ved Landets Forsyning med Produkter over paa Rederierne, er den, at Rederierne har haft en meget stor Fortjeneste paa Grund af de ekstraordinære Forhold, og at de nu maa formenes at være saa meget paa den sikre Side, at det er berettiget at lægge en væsentlig Del af Byrderne over paa dette Erhverv.

Som Følge af Udtalelser, der offentlig er fremsat fra forskellige Sider, og som ikke er blevet imødegaaet, maa vi tillade os at gøre den Bemærkning, at den Forestilling, der hersker om Rederiernes Fortjeneste, hyppigt synes ret overdreven. Eksempelvis skal vi pege paa, at et Medlem af den ærede Kommission, Hr. Folketingsmand *P. Th. Nielsen,* i Folketinget i den Retning har fremsat Ytringer, der er ganske misvisende. Hr. Folketingsmanden har opgjort Fortjenesten for Rederierne paa den Maade, at han først som Fortjeneste for Dampskibsaktieselskaberne har taget Kursgevinsten og dertil lagt Udbyttet (se Folketingets Forhandlinger vedrørende Forslag til Finansloven, for $^{1910}/_{17}$ Spalte 510). Dette er selvfølgelig en helt fejl Betragtning. Kursen er ifølge sin Natur et Udtryk — maaske dog undertiden et daarligt Udtryk — for Forretningens udbyttegivende Evne, og maa antages at indeholde det indtjente Udbytte; derfor vil ogsaa et Aktieselskab, hvis Kurs den Dag, hvor Udbyttet skal udbetales, staar i f. Eks. 200, umiddelbart efter Udbyttets Udbetaling noteres til en Kurs, der er lig med Kursen umiddelbart forinden med Fradrag af Udbytteprocenten — forsaavidt ikke andre Forhold virker yderligere reducerende paa Kursnoteringen. Det er dernæst blevet fremhævet, at Rederierne hidtil ikke har været belæsset med særlige Byrder. Ogsaa dette er forkert. Der er vist neppe nogen anden Virksomhed, der er bleven belastet med Udgifter som Skibs-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

farten. I Almindelighed er Lønnen til Førerne og Besætningerne steget overordentlig stærkt, og paa mange forskellige Ruter maa der af Hensyn til Krigsfaren gives Besætningerne op til dobbelt Løn — dertil kommer store Udgifter til Ulykkes- og Livsforsikringer af Besætningerne og til Krigsforsikring af Skibene, lange og kostbare Ophold under Visitation i de krigsførende Magters Havne, overordentlig stærkt forøgede Udgifter til Kul, Proviant o. a. Skibsfornødenheder, til Lodsning o. m. a. Det vil formentlig heraf staa Enhver klart, at der af den indsejlede Bruttofortjeneste straks fordeles en stor Part udover en Mængde Personer og Forretninger Landet over — men naturligvis, Brutto-Opsejlingen har ogsaa været saa stor, at der ikke desto mindre er levnet Rederierne en rigelig Fortjeneste.

Spørgsmaalet om selve Realiteten med Hensyn til Fragtreguleringen og den bundne Anvendelse af dansk Tonnage til Import og Eksport til og fra Danmark, skal vi dernæst behandle i 2 Hovedgrupper: Først for Skibsfarten i Almindelighed og dernæst specielt for Rute-Rederierne.

Med Hensyn til Spørgsmaalet i Almindelighed har dette to Sider: Hensynet til Rederiselskaberne — altsaa den mere personaløkonomiske Side — og Hensynet til Samfundet — altsaa den mere nationaløkonomiske Side.

Hvad Hensynet til Rederi-Aktieselskaberne angaar, ønsker vi først at fremhæve, at der under normale Forhold i Fortiden fra Regeringens Side er vist Skibsfarten meget ringe Hensyn. Et Tilbageblik over Skibsfartens Historie, en Undersøgelse af det økonomiske Resultat af Rederiernes Virksomhed igennem lange Tider giver da ogsaa et sørgeligt Billede. Et meget ringe Gennemsnits-Udbytte for de Selskabers Vedkommende, der har redet Stormene af, og adskillige Dampskibs-Aktieselskabers Fallit er de mest fremtrædende Linier i Billedet — og det er neppe muligt at pege paa Tilfælde, hvor Interessen for vor Skibsfart har givet sig Udslag i Forholdsregler, der kunde tjene den til Støtte, uagtet den dog har tjent til at drage Penge til Landet og beskæftiget Landets Børn. Det var derfor ikke unaturligt, om de i Skibsfarten interesserede nu kunde gøre Regning paa, at man — naar der viste sig blomstrende Tider for dem — da ikke pludselig vilde faa Interesse for dem paa en helt anden Maade, nemlig ved at beskære de Fordele, som Rederierne

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

en kortere Tid har haft. Disse Fordele — altsaa den gode Fortjeneste — bliver jo i Forvejen kraftigt reduceret. For det første gennem den særlige „Krigsbeskatning"; denne, der jo vil falde paa Rederi-Aktieselskaberne paa en saadan Maade, at man allerede har døbt den „Fragt-Skatten" — er vist uden Sidestykke i noget andet Land. Først tages der en klækkelig Skat af Aktieselskaberne paa Merfortjenesten, foreløbig 20 pCt., dernæst af Aktionærerne 10 pCt. Til en Begyndelse er dette jo et ganske godt Greb, som Skibsfarten dog ikke paa nogen Maade har knurret over, al den Stund den jo paa dette Felt bliver ligestillet med andre Virksomheder, der har haft særlig Fortjeneste, og fordi Rederierne ogsaa gennemgaaende vil anerkende, at det er rimeligt, at Dækningen af de ekstraordinære Udgifter ogsaa til en vis Grad foregaar igennem de ekstraordinære Indtægter. Vil man nu yderligere beskære Rederiernes Fortjeneste, maa det ikke overses, at der foruden de forannævnte betydeligt forøgede Udgifter, der falder paa Driften, er ganske særlige Forhold, der gør det nødvendigt at tilstaa Rederierne en større Fortjeneste. Herunder skal vi særlig nævne, at Anskaffelsen af nyt Materiel kræver specielle Hensyn. Et Skib, der under normale Forhold kostede 300.000 Kr., koster vel nu 5 à 600.000 Kr. — og det Rederi, der vil lede sin Forretning blot nogenlunde rationelt, maa selvfølgelig foretage en ganske ekstraordinær Afskrivning ned til normale Priser, for at Materiellet i Fremtiden kan være konkurrencedygtigt. Herunder maa det ej heller overses, at der under de ekstraordinære Forhold er stiftet nye Selskaber, der har købt fremmede Skibe. Et saadant Selskab vil blive ganske overordentlig vanskeligt stillet i Fremtiden, hvis det ikke af „Krigsfortjenesten" kan skrive Skibenes bogførte Værdier ned til normale Skibspriser. De Aktionærer, der har købt Aktier i saadanne Foretagender, ligesom Aktionærerne i andre Selskaber, der har købt deres Aktier til høj Pris i Tillid til en god Fortjeneste, vil igennem yderligere Særbestemmelser, der forringer Aktieselskabernes Status, have Grund til at føle sig ret brøstholdne. Og maa det ikke forekomme Enhver overordentlig strengt overfor Rederierne, at man belaster dem med den ene Byrde efter den anden, og saa — hvis de ikke synes, at de kan drive deres Skibe med rimelig Fortjeneste — forbyder dem at sælge Skibene, dér hvor de kan blive af med dem.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Naar man ser Sagen fra Samfundets Side, forekommer det os, at den tager sig saaledes ud:

Ved at baandlægge Tonnagen paa den Maade, man har tænkt sig, vil Resultatet blive, at man paa en Mængde Omraader og i meget lang Tid ikke kan gaa ind i det almindelige, store Verdensmarked. Det forekommer os, at man i nogen Maade har forset sig paa Prisreguleringsspørgsmaalet for Varer. Medens en Prisregulering forholdsvis let lader sig foretage paa en Vare, hvoraf der er Overskud, er Forholdet noget andet med Hensyn til Fragten. En Fragt er jo dog ikke en Vare, saaledes som selve Skibet er det. Fragten er Lejen af et Rum; og det ønskes altsaa nu, at dette Rum gøres disponibelt til et vilkaarligt — ikke fastsat — Tidspunkt, og paa et ikke bestemt Sted — altsaa naar og hvor det passer Regeringen. Følgen heraf vil blive, at Skibet, der er undergivet saadanne Klausuler, i lang Tid udover den, hvori det skal anvendes for at opfylde et bestemt Formaal, bliver baandlagt — altsaa unddraget den almindelige Konkurrence, og Resultatet heraf bliver atter, at den resterende Del af den samlede Verdenstonnage bliver endnu bedre stillet end hidtil; Fragterne vil yderligere stige, og dette vil det danske Samfund komme til at betale dyrt.

Vi skal her indskyde den Bemærkning, at vi jo har forstaaet, at det, der beskæftiger Tankerne for Øjeblikket, kun er de store Artikler som Korn, Foderstoffer og Kul. Men man overser, at alt det, som Skibene hjemfører, er nødvendigt for Samfundet. De Mængder af Henvendelser, som sker fra Forretningsfolk til Lederne af Dampskibsselskaberne, med Anmodninger om at faa Skibsrum for snart den ene Vare og snart den anden, bilagt med Udtalelser om og Beviser for Samfundets Trang til disse Varer, er et talende Vidnesbyrd herom. Og det er jo ogsaa klart, at vi ikke kan indskrænke os til at faa tilført Korn, Foderstoffer og Kul; vi skal have Kød, Flæsk, Landbrugsmaskiner m. m.; og Industrien kræver Raastoffer og Maskiner, o. s. v. Bindes den danske Tonnage, saa at den ikke kan deltage i Konkurrencen paa Verdensmarkedet, fordi den skal anvendes til Transport af Korn, Foderstoffer og Kul, vil Resultatet blive en Fordyrelse af alle andre Artikler. Og vilde man gaa videre og regulere Fragten for al Import, vilde det altsaa blive nødvendigt at lave Maksimaltariffer for en uendelig stor Mængde

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

af Artikler, der importeres, og som alle er behæftede med hver sine Særegenheder, der dikterer Fragtforskellen, idet f. Eks. en Vare stuver daarligere end en anden, en Vare kræver større Omhu i Behandlingen end en anden o. s. v. Saadanne Tarifbestemmelser vilde det sikkert blive uoverkommeligt at udfærdige, ligesom det vilde blive meget vanskeligt at paatvinge Skibene forskelligt Gods, som de ikke mente sig egnede til at føre. Herved vilde sikkert ogsaa opstaa store Vanskeligheder med Hensyn til Erstatningsspørgsmaal o. l. Men det vil sikkert let ses, at Hovedresultatet vilde blive dette, at dansk Tonnage vilde blive unddraget Konkurrencen og hindret i at tage Indtægter ind i meget længere Tid end nødvendigt for Opnaaelsen af Maalet; de derved formindskede Indtægter og forøgede Udgifter maatte det danske Samfund betale. Og Fordelen vilde de fremmede Nationers Rederier høste. M. a. O.: dansk Skibsfart kom til at betale en Subvention til fremmed Tonnage. Men dernæst glemmer man, at det ofte vil være meget uøkonomisk paa et givet Tidspunkt, hvor man har Brug for Tonnage, ikke at benytte sig af det Skib, der tilfældigt befinder sig paa det Sted, hvorfra Afskibningen skal foregaa. Hvis der f. Eks. findes en Ladning Korn, som skal bringes fra Amerika hertil, og der paa Afskibningsstedet befinder sig en norsk Damper, som er disponibel — men ikke en dansk — vil det dog være langt mere økonomisk at betale en højere Rate for det norske Skib end at lade en dansk Damper gaa i Ballast maaske fra en anden Verdensdel til Amerika for at tage Kornlasten. Der vil intet Forhold blive mellem den Gavn, Foranstaltningen kan yde, og det, den koster baade Samfundet og det enkelte Rederi.

Nogle af de Forhold, som er fremdraget ovenfor under Belysning af Sagens særlige Betydning for de enkelte Rederier, har ogsaa en vidtrækkende samfundsmæssig Betydning. Det vil saaledes tjene Samfundets Tarv i Fremtiden, om en stor Del af de indtjente Summer bliver anvendte til de ekstraordinære Afskrivninger, hvis Ønskelighed ovenfor blev paapeget, og til saadan Konsolidering, at man staar rustet til at møde de daarlige Tider, der sikkert vil komme. Kunde man derfor paa en eller anden Maade virke inciterende paa Rederierne til at anvende en stor Del af „Krigsfortjenesten“ paa denne Maade, vilde man have virket til Gavn for det

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Hele. Og endvidere: Det er jo sikkert til Gavn for Samfundet, at der nu kommer Penge ind i Landet igennem Rederivirksomheden, saaledes at bl. a. den ekstraordinære Beskatning af „Krigsfortjenesten", der foretages, bringer betydelige Summer ind i Statskassen.

Det er os ikke ubekendt, at det Ræsonnement opstilles, at det til syvende og sidst dog er Samfundet selv, der betaler denne Merindtægt ved Fordyrelsen af de Varer, hvormed Skibene sejler, men dette er ikke rigtigt, hvad vi senere skal komme tilbage til. Her skal vi blot understrege, at man dog ikke kan regne som betalt her i Landet baade Fragten for Importen og Eksporten.

Er Forholdene for den almindelige Skibsfart altsaa saaledes, at det vilde være forbundet med store Ulemper og medføre store Tab, om man skred til en Fragtregulering igennem Baandlæggelse af Rederiernes Dispositionsfrihed over Tonnagen, saa vil saadanne Forholdsregler iværksatte ogsaa paa Ruterederierne virke ganske ødelæggende for disse.

Af saadanne har vi herhjemme i det væsentlige 2 Rederier, nemlig Det Forenede Dampskibs-Selskab og Det Østasiatiske Kompagni, der for dansk Skibsfart har skabt regelmæssige Ruter, som er en Kilde, hvoraf der under normale Forhold rinder store Indtægter ind i Samfundet.

Efter den ulykkelige Krig i 1864 opstod der hos de mest betydende Mænd herhjemme Bestræbelser for at bøde paa Følgerne af Krigen. Et af de Omraader, hvorpaa der herunder blev grundlagt et Arbejde, var Skibsfartens. Her saa man, at der var et Felt, hvor dansk Foretagsomhed kunde udvides uanset Landets ringe Størrelse, selv om det stod klart for de grundlæggende Kræfter, at Skibsfarten kom til at arbejde under særligt vanskelige Forhold som en Følge af, at den ikke havde det Rygstød, som andre Landes Skibsfart havde i en stor Eksport. Under anspændt Energi, under stadige Udgifter og med betydelig Risiko etableredes efterhaanden en Mængde Ruter paa udenlandske Havne, først af D. F. D. S. og senere af Ø. K. En meget stor Del af disse Ruter gaar fra udenlandsk Havn til udenlandsk Havn. Ingen af Ruterne anlagdes og opretholdtes uden drøje Sværdslag. For D. F. D. S.'s Vedkommende vil saaledes i alles Erindring være de haarde Ratekampe i Aarhundredets Begyndelse,

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

hvor Tyskland endogsaa for at lamme os begyndte Konkurrence paa vor indenrigske Trafik. Men har Kampen og Konkurrencen tidligere været haard, er der al Grund til at tro, at den i Fremtiden vil blive forbitret — netop fordi Rutetrafiken efter alt at dømme i Fremtiden vil gribe mere og mere om sig. Handelsstandens Krav er en paalidelig Besørgelse af Varerne til bestemte Tider — navnlig da for Stykgodsets Vedkommende, mindre maaske for Styrtegods — og dog gaar Udviklingen ogsaa for dette sidstes Vedkommende i Retning af Rutefart. Derfor, og fordi det staar indlysende for alle søfarende Nationer, hvilken samfundsmæssig Betydning Skibsfarten har, er Bestræbelserne — hvad der formentlig er velkendt for Enhver — i de senere Aar i mange Lande gaaet ud paa at gøre Rutefarten national; og saadanne Bestræbelser er der fra de paagældende Landes Regeringers Side ydet kraftig Støtte: billige Laan og store Subventioner, enten direkte eller gennem høj Betaling for Besørgelse af Post m. m. er ydet med rund Haand eksempelvis baade i England, Norge, Sverige, Rusland og Tyskland; og disse Lande har dog alle i Modsætning til Danmark den Fordel, at de har ret store Eksportmuligheder. Imod disse Bestræbelser har dansk Skibsfart kæmpet en alvorlig Kamp uden Støtte, og vi tør nok udtale, at Følgen af den manglende Forstaaelse af Skibsfarten herhjemme bl. a. er den, at en stor Del (1/3) af vore vigtigste Eksportartikler — Landbrugsprodukter — som nu kunde være i Hænderne paa dansk Skibsfart, besørges af engelsk Tonnage. Betydningen for Samfundet af Bevarelsen — under normale Forhold — af Skibsfarten mellem udenlandske Havne er jo ganske indlysende, da den Fortjeneste, som derigennem tilføres Landet, hentes udefra.

Som nævnt ovenfor, er det ikke rigtigt, naar man vil give det Udseende af, at Fragten til Rederierne betales af det danske Samfund; en meget stor Del hentes fra Udlandet. Forsøger man at gaa tilbunds i dette Spørgsmaal, vil man se, hvor vanskeligt det er nøjagtigt at afgøre, hvor stor en Del af Indtægterne, der kommer Indlandet tilgode. Ved D. F. D. S. har man forsøgt paa Grundlag af Regnskaberne for Treaaret 1909—10—11 at trænge tilbunds i, hvorledes de indsejlede Beløb fordeler sig. Det kunde godtgøres, at af en Brutto-Indsejling paa 100 Millioner Kroner, var de 75 Millioner fremmede Penge; men heraf blev betydelige Beløb

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

ganske vist ogsaa igen givet ud i Udlandet. Med Sikkerhed kunde det imidlertid af de detaillerede Regnskaber godtgøres, at en meget væsentlig Del af den opsejlede Bruttofortjeneste er blevet tilbage til Landets egne Børn. Det kunde saaledes med Sikkerhed slaas fast, at danske Borgere har nydt godt af alt, hvad der i Danmark er betalt for udført Arbejde – – dette beløb sig til 26 Millioner Kr., men desforuden er der en stor Del af de Beløb, der er anvendt til Indkøb her i Landet af Proviant, Forbrugsgenstande, Materiale til Nybygninger o. s. v., o. s. v., som kom Landet tilgode: for det første den Del af det Indkøbte, der er danske Varer, for det andet Handelsavancen. Men det kan dog ikke afgøres bestemt hvormeget af hele dette Beløb — ialt 14 Millioner — der er blevet i Landet. Af andre Beløb, der er kommet Landet tilgode, kan nævnes Udgifter til Annoncer, Aviser, Leje af Pakhuse og Skure, Bidrag til forskellige Institutioner, Renter til danske Banker, Udbytte til Aktionærer — i alt 4 Millioner Kr. — og endelig i Afgifter til Stats- og kommunale Institutioner mere end 2 Millioner. Foruden disse Beløb er der en Del andre f. Eks. til Porto, Telegrammer, Telefoner, Stempler, Notarialgebyrer, Retsomkostninger etc., der ogsaa bliver i Landet. Det vil saaledes ses, at det er betydelige Summer, der indsejles fra Udlandet til Gavn for Danmark. Det skal bemærkes, at man som fremmede Penge har regnet de i Udlandet betalte Fragter, dog har man ikke indbefattet Fragt for Landbrugsprodukter, der sendes til Kommissionærer i England. Fragten herfor er regnet som betalt i Danmark.

Rutesejladsen er derfor et *Samfundsaktiv af betydelig Værdi.*

D. F. D. S. opretholder for Tiden følgende Ruter paa Udlandet:

Island-Færø-Afdeling.

Kjøbenhavn-Leith-Færøerne-Reykjavik og Vestlandet,
Kjøbenhavn-Leith-Færøerne-Øst og Nordlandet,
Kjøbenhavn-Leith-Færøerne.

Landbrugs-Export-Afdeling.

Kjøbenhavn-Hull og vice versa,
Kjøbenhavn-Newcastle og vice versa,

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Aarhus-Grimsby og retur til dansk Havn,
Odense-Aalborg-Grimsby og retur til dansk Havn,
Odense-Aarhus-Aalborg-Newcastle og retur til dansk Havn,
Odense-Aarhus-Aalborg-Leith og retur til dansk Havn,
Halmstad-Malmø-Grimsby og retur til dansk Havn.

Udenl. Afdeling.

Kjøbenhavn-Frederikshavn-Laurvig-Horten-Moss-Christiania og vice versa,
Frederikshavn-Gøteborg og vice versa,
Kjøbenhavn-Lübeck og vice versa,
Stettin-Kjøbenhavn-Gøteborg og vice versa,
Stettin-Kjøbenhavn-Christiania og vice versa,
Stettin-Kjøbenhavn-Vestnorge og vice versa,
Kjøbenhavn-London og vice versa,
Kjøbenhavn-Liverpool-Swansea og vice versa,
Kjøbenhavn-Hâvre og vice versa,
Bordeaux-La Pallice-Kjøbenhavn,
Italien (Genua, Livorno, Neapel, Catania, Messina, Palermo) . . . . . -Kjøbenhavn,
Marseille, Tarragona, Valencia, Denia, Almeria, Malaga, Cadiz, Lissabon, Oporto -Kjøbenhavn,
Madeira-Kjøbenhavn,
Kjøbenhavn-Christiania-Boston og vice versa,
Kjøbenhavn-Christiania-Christianssand-New-York og vice versa.
Kjøbenhavn-Christiania-Philadelphia-Newport News-Baltimore og vice versa,
Kjøbenhavn-Santos-Rio de Janeiro og vice versa,
Kjøbenhavn-Buenos-Aires og vice versa.

Og Ø. K. opretholder følgende:

I Samsejling med Svenska Østasiatiske Kompagniet:
En Linie fra Danmark, Sverige og Norge til Kina og Japan med Afsejling to Gange om Maaneden;
I Samsejling med Rederiaktiebolaget Transatlantic, Gøteborg, og Fearnley & Eger, Christiania:
en Linie fra Danmark, Norge og Sverige til Syd-Afrika og

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

en Linie fra Danmark, Norge og Sverige til Australien.

Afsejlingen paa begge disse Linier er mindst 2 Gange om Maaneden, men navnlig Linien paa Syd-Afrika har ofte 3 Afsejlinger om Maaneden.

Skibene i disse Farter sættes ind efter Tur af de samsejlende Rederier.

Alene opretholder Ø. K.:

En Linie fra Danmark, Norge og Sverige til Nord Pacifik og
en Linie fra Danmark, Norge og Sverige til Syd-Pacifik.

Afsejlingen paa disse Linier er en Gang om Maaneden.

I Forbindelse med disse 2 sidste Linier opretholder Ø. K.:

en interkolonial Fart, idet Baadene til Nord og Syd Pacifik anløber St. Thomas, hvorfra Selskabet har mindre Baade, der besørger Omskibningen til Øerne i det vestindiske Archipel.

Endvidere opretholder Kompagniet:

En Linie fra Danmark, Norge, Sverige og England, anløbende en Middelhavshavn, til Colombo, Straits Settlements og Bangkok med Afsejling hver 3die Uge.

Vilde man nu baandlægge dansk Rutetonnage til at besørge Importen til Danmark i det Øjemed at kunne regulere Fragten — hvad der jo øjensynlig først kan naas, naar hele den danske Tonnage bliver gjort anvendelig til dette Brug, saa at ingen udenlandske Skibe kunde faa Andel deri — saa vilde man efter vor Opfattelse med eet Slag tilintetgøre et halvt Aarhundredes ihærdigt Arbejde og ødelægge kolossale Værdier. Dette er formentlig ganske klart, men vi vil dog for Tydeligheds Skyld tillade os at anføre et ganske bestemt Eksempel:

Det er en bekendt Sag, at Norge i de senere Aar har oprettet og indarbejdet en direkte norsk Amerikalinie med overordentlig stærk Støtte af Staten; man har derved paa-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

ført den tidligere eneste direkte Rute mellem Amerika og Skandinavien: Skandinavien-Amerika Linien, en stor Konkurrence. Med stort Besvær har D. F. D. S. holdt fast paa sine gamle Kunder i saa stor Udstrækning, som det overhovedet var muligt. Vi kan forestille os den Jubel, som det vilde fremkalde i Norge og særlig i den norske Amerikalinies Bestyrelse, hvis man nu unddrog Ruterne mellem Norge og Amerika den danske Tonnage, der nu findes derpaa. Resultatet heraf vilde ganske utvivlsomt blive dette, at Ruten var tabt for stedse. Vi maa her indskyde den Bemærkning, at man ikke maa tro, at alt, hvad der er indsejlet paa saadanne Ruter, er lutter Fortjeneste. Netop for at tilfredsstille alle Kunderne, har man til meget høj Betaling — saa høj Betaling, at Resultatet ofte har været Tilsætning i Stedet for Fortjeneste — maatte chartre fremmed Tonnage. Dette har man altsaa ikke gjort for at tjene Penge i Øjeblikket, men for at bevare et Marked for Fremtiden.

Paa samme Maade vilde det gaa for alle de andre Ruters Vedkommende. De fleste af baade Ø. K.'s og D. F. D. S.'s Ruter vilde blive fuldstændig ødelagte med det samme, og et meget værdifuldt Aktiv for Samfundet være sat til for stedse.

Men hertil kommer for Rutererederierne endnu et Punkt: For en alt overvejende Del af disse Ruter findes der Rate- og Samsejlings-Arrangements med andre fremmede Rederier og saavel kontraktlige som moralske Forpligtelser til at overholde dem — og det vilde føre ud i et Kaos, som vi ikke kan overse, hvis de blev brudte paa den antydede Maade — men ét kan forudsiges ganske sikkert: Resultatet vilde blive Ødelæggelse af vor Rutedrift.

Vi maa her indskyde, at ogsaa en Del af de større Tramprederier har gjort et stort Arbejde for at erobre Markeder for Skibsfarten og sikret sig dem baade ved Kontrakter og Aftaler af mere bindende Karakter. Ved Dispositioner som dem, man har tænkt sig, vil — rent bortset fra det økonomiske Ansvar, der vil blive gjort gældende overfor de Rederier, som maatte bryde deres Kontrakter, hvilket Ansvar formentlig Staten maatte bære — ogsaa disse værdifulde Markeder være tabte.

Og saa staar vi, naar normale Forhold atter indtræder, med en Flaade, der vel er tilstrækkelig til at besørge en noget

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

større Del af vor Import end ellers, og som er meget for stor til at besørge vor Eksport — udelukket fra en Masse Markeder, som var oparbejdede forinden Krigen, afskaaret eller hemmet fra Udvikling af vor Skibsfart ude i det store Verdensmarked — altsaa fra et Omraade, hvor Udvidelsesmulighederne ellers vilde være ubegrænsede, udelukkede fra en Indtægtskilde, som er af den allerstørste — men ganske vist upaaagtede og ikke anerkendte — Betydning for det danske Samfund.

Efter at vi nu har anstillet disse Betragtninger over de sandsynligste Resultater af en Gennemførelse af de Tanker, der har været fremsat med Hensyn til Fragtreguleringen, bliver det næste Spørgsmaal — hvis man trods alt vil gaa denne Vej — hvorledes man saa i Praksis skulde forholde sig. Efter vor Opfattelse vil den næste Vanskelighed nemlig blive, at det hele bliver uigennemførligt.

For det første vil man støde paa Vanskeligheder fra Englands Side. Det er formentlig det ærede Udvalg bekendt, at Betingelserne for at faa Bunkerkul i England navnlig i den allersidste Tid er bleven skærpet i foruroligende Grad. Der har saaledes været stillet Krav om, at Skibene skal medføre Last til England for at erholde Bunkerkul. Og der er endvidere flere Gange stillet Fordring om, at Skibet ogsaa skulde tage Last *fra* England for at faa Bunkerkul for en Rejse til Amerika med det Formaal at hente Korn eller Foderstoffer til Danmark.

For at danske Rederier nu kan faa Kul, maa de, som fremhævet paa Mødet, paa mange Maader binde sig til af England foreskrevne Regler. Vi befrygter derfor, at en Nægtelse af Anvendelsen af den danske Tonnage i Øjemed, der ogsaa tjener engelske Interesser, vil blive besvaret med Nægtelse af Bunkerkul, og — uden Kul er Skibsfarten umuliggjort.

Men dernæst kan det forudses, at der vilde opstaa en utrolig Mængde Besværligheder: Hvorledes skulde man sikre sig, at Tonnagen var forhaanden der, hvor den skulde bruges? Skal den fordeles til forskellige Centrer for Afskibningerne? Det staar os ikke klart. Hvorledes vilde det — for at tage et bestemt Eksempel — gaa med en Damper, der ligger i Syd Amerika og har indtaget en Last i det Øjeblik, den skal benyttes til at føre en Kornlast fra New York til

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Danmark? Hvad vil man foretage sig? Vil man beordre Damperen udlosset? Herimod vil der øjeblikkelig blive nedlagt Protest og Fogedforbud. Vil man forlange, at Skibet, der maaske var bestemt til Italien, skal afgaa til New York i Stedet for og oplosse sin Last der, eller vil man endelig tillade Skibet først at gaa til Italien og losse sin Last for derefter i Ballast at gaa til New York for at afhente Kornlasten? Der opruller sig for os et Perspektiv af Urimeligheder, Konflikter, Kraft- og Pengespild. Det staar, kort sagt, for os som ganske uigennemførligt, og vi beklager, at vi med vor bedste Vilje ikke kan anvise nogen farbar Vej.

Efter at vi nu har beskæftiget os med Importen, skal vi kortelig ogsaa omtale Forholdene ved vor Eksport, der ligeledes blev omtalt paa Mødet.

Vi kan formentlig her indskrænke os til at omtale den væsentligste Del af vor Eksport, nemlig af Landbrugsprodukterne. Denne Eksport besørges jo som bekendt i alt væsentligt af D. F. D. S., og paa dette Omraade er der intet at tage.

D. F. D. S. har ikke forhøjet Raterne for Eksporten af Landbrugsprodukter med andet end de direkte Merudgifter, der er løbet paa som en Følge af Krigsassurance, højere Løn, dyrere Kul o. s. v. Fragterne er fastsat under Forhandling med den af Eksportørerne, Andelsslagterierne m. fl. dannede Eksportkommission, for hvem Selskabet har gjort Rede for Fragtforhøjelsen, og af hvem den er billiget. Og endskønt Fragtsatserne var ansat under Forudsætning af en vis Godsmængde, er de ikke steget, til Trods for at den til England eksporterede Mængde af disse Produkter er aftaget overordentlig meget, saaledes at vi paa flere Ruter sejler med mindre Indtægter end under normale Forhold.

I denne Sammenhæng vil vi gerne pege paa, at det forskellige Steder har været fremhævet, at Skibsfarten hidtil intet har ydet. Fragterne for Landbrugsprodukter kunde sikkert — hvis Selskabet vilde have udnyttet Situationen — være sat betydeligt op og dog have levnet Landbruget og Eksportørerne god Fortjeneste; men dette har man undladt udelukkende af samfundsmæssige Hensyn.

Vi ønsker ogsaa at pege paa, at D. F. D. S., der besørger næsten hele den indenrigske Trafik, ikke har forhøjet sine Fragt- og Passagerrater for denne Fart, uagtet Udgifterne saavel til Kul som til Hyre og Proviant er steget

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

overordentlig stærkt, saaledes at den største Del af den indenrigske Flaade i Virkeligheden har sejlet med Tab. Formentlig vil man tænke, at dette er en Følge af Konkurrencen med Statsbanerne — men saaledes forholder det sig ikke. Godsbefordringen i de indenlandske Dampskibsruter er Il-Ekspedition, og der vilde intet have været til Hinder for, at Fragterne var blevet forhøjet klækkeligt. Ogsaa her er det udelukkende samfundsmæssige Hensyn, der har dikteret den Politik, som er fulgt.

Forinden vi slutter, ønsker vi at udtale, at det er vor Overbevisning, at Frygten for en yderligere betydelig Stigning i Fragten bl. a. paa Grund af, at England træffer Forholdsregler til speciel Anvendelse af sin Tonnage, efter vor Mening ikke er særlig begrundet. Herpaa tyder bl. a., at Fragterne til Skandinavien er forholdsvis lavere end andre Fragter. Skulde de stige særlig højt, vil anden Tonnage drages til Markedet, og Raterne vil falde igen.

Det blev paa Mødet den 12te ds. af os fremhævet, at Tanken om Maksimalfragter under Forhandlingerne i Foraaret paa Gøteborg-Konferencen formentlig var slaaet ihjel. Forudsætningen herfor, var rigtignok den, at den danske Tonnage ikke var tilstrækkelig til Besørgelsen af den danske Import. Der er imidlertid nu bleven os forelagt en Betænkning afgiven af Det Statistiske Departement, hvilken Betænkning konkluderer i, at den danske Tonnage formentlig er stor nok til Besørgelse af vor Import. Efter at vi har haft Lejlighed til at gennemlæse dette Arbejde, tillader vi os at udtale, at det efter vor Formening intet beviser.

Vil man undersøge dette Spørgsmaal, maa man formentlig gaa frem paa en helt anden Maade. Sagen er nemlig den — hvad der ogsaa blev fremhævet paa Mødet — at forskellige Forhold vil forrykke Billedet ganske betydeligt. De væsentligste af disse Forhold er følgende:

1) Importen foregaar ikke jævnt, men er ulige fordelt paa forskellige Tider af Aaret,
2) en stor Del af Skibene kan slet ikke benyttes dertil,
3) forskellige, særlige Bestemmelser, der er truffet af England, vil som nævnt tvinge Tonnagen ind i anden Fart, forsaavidt Skibene vil skaffe sig Bunkerkul.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Naar man ser bort fra dette sidste Forhold, maa Fremgangsmaaden ved Undersøgelsen formentlig være den, at man først udskiller alle de Skibe, der ikke kan anvendes til den Import, hvorom der her er Tale, at man dernæst undersøger Fordelingen Maaned for Maaned af Importen til Landet; denne bør atter deles i Kul, Koks og oversøiske Varer. De Skibe, der vel egner sig for Import af Kul, men ikke for oversøisk Trafik, fradrages den for Importen tilbageblevne Del af Tonnagen, ligesom Kullene og Koksene fradrages Importmængderne, dernæst fradrages den Del af Importen, som besørges af Ruteskibene, forsaavidt man da — hvad vi gaar ud fra — ikke vil binde disse; det vil derefter være muligt at danne sig et Overblik over, hvor stor Importen er periodevis, og hvor stor den disponible Tonnage er periodevis. Vi tillader os at udtale, at vi har paabegyndt saadanne Undersøgelser og skal komme tilbage paa Sagen, naar Resultatet af disse Undersøgelser foreligger.

Alle de foranstaaende Bemærkninger er fremsatte i al Almindelighed. For de nuværende Forhold — altsaa med den nære Fremtid for Øje — vil det være nødvendigt først at undersøge, hvor stor en Del af den nødvendige Import, der allerede er sikret Skibsrum. Det er vor Overbevisning, at en saadan nærmere Undersøgelse vil godtgøre, at Kravene til Importen dels paa Grund af den bedre Høst og dels paa Grund af Landets forringede Kreaturbestand er en Del mindre end ifjor, og at det allermeste af nødvendigt Skibsrum allerede er sikret, saa at det vil vise sig, at det af denne Grund ikke er paakrævet at fremkomme med Tvangsforanstaltninger overfor Skibsfarten.

Idet vi hermed slutter vore Bemærkninger, vil vi gerne have Lov til i al Beskedenhed paa den danske Skibsfarts Vegne at udtale, at ihvorvel Rederivirksomheden har baaret god Frugt under de ekstraordinære Forhold baade for Samfundet og Rederierne, saa har den ikke arbejdet uden store Vanskeligheder, og Lederne af vor Skibsfart føler sig overbeviste om, at de ogsaa har gjort en Indsats og et meget stort Arbejde under de overordentlig vanskelige Forhold, ligesom det sikkert gennemgaaende maa erkendes, at de har ført deres Forretninger paa fuldt ud loyal Maade uden Forsøg

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

paa en særlig Udnyttelse af Situationen. Navnlig i Begyndelsen af Krigen har Rederierne bragt Ofre og udsat sig for stor Risiko for at hindre, at dansk Skibsfart blev afbrudt, hvad der vilde have været en Katastrofe af uberegneligt Omfang for Landets Erhvervsliv og hele Økonomi.

Denne Redegørelse blev efterfulgt af 2 Indlæg af 30. November og 15. December 1915, hvori Skibsfartens Synspunkter

K. REINHARD

blev yderligere uddybet, og hvori navnlig paavistes, at den danske Handelsflaade, naar man betragtede den Del, der kunde anvendes i Importens Tjeneste, ikke var tilstrækkelig for Behovet.

Redegørelserne medførte, at Regeringen opgav Tanken om Beslaglæggelse af Tonnagen, og i Stedet fremsatte Forslag om en Beskatning paa indtil 20 pCt. af Skibsfartens Bruttofragter, varierende eftersom Tonnagen beskæftigedes udelukkende i udenrigsk Fart eller i Fart mellem Udlandet og Danmark, og

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

saaledes at de indenrigske Ruter, Landbrugseksportskibene og Sejlskibene skulde være fritaget for denne Beskatning.

Dette Forslag naaede frem til Rigsdagen, og i et Møde den 6. Februar 1916 med det paagældende Folketingsudvalg fremsatte Direktør *C. M. T. Cold* som Ordfører for en Deputation bestaaende af ham selv, Direktør *A. O. Andersen*, Direktør *N. Høst* og Direktør *K. Reinhard* følgende Udtalelser, som giver et fortrinligt Udtryk for de danske Rederes Syn paa den forhaandenværende og fremtidige Situation, og som det derfor ogsaa vil være af Interesse at gengive i sin Helhed:

Til en Begyndelse maa jeg beklage, at vi ikke — saaledes som Udvalgets ærede Formand ønskede det i sin Velkomsthilsen til os — er forberedt paa at fremsætte ganske positive Forslag til Løsning af de Opgaver, som man har stillet sig. Dertil kender vi paa Sagens nuværende Standpunkt for lidet til Udvalgets Tanker. Men vi vil gerne fremsætte overfor det ærede Udvalg en Del Bemærkninger, som Lovforslaget netop i den Form, hvori det er forelagt, giver os Anledning til.

Først vil vi dog gerne takke Udvalget, fordi det har givet nogle af Skibsfartens Mænd Lejlighed til at udtale sig overfor Udvalget, idet den foreliggende Situation efter vor Mening er af en saa stor Betydning for hele vort Erhvervs Stilling og videre Udvikling. Og det staar for os saaledes, at Udvalgets Afgørelse af det fremlagte Lovforslags Skæbne kan blive en Dom over hele vort Erhvervs Fremtid.

Dansk Skibsfart har altid været meget lidt repræsenteret i den danske Rigsdag, og i ethvert Fald for Øjeblikket har vi slet ingen Repræsentation i Folketinget. — Og dog er vel alle enige om, at Skibsfarten er et Erhverv af stor national Betydning. Men indenfor Erhvervene indtager det i Grunden en Særstilling. Naar man lige undtager Ruteskibene, har Erhvervet som en Følge af Forholdene ikke nogen stærk Tilknytning til andre danske Erhverv. Dette har sin Grund i de særlige Forhold heri Landet, hvor Importen og Eksporten ikke staar i det rette Forhold til hinanden. Importen — navnlig af Kul, Korn og Foderstoffer — er forholdsvis meget

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

større end Eksporten, der væsentlig bestaar af Landbrugsprodukter. Og for Landbrugsprodukternes Vedkommende er Forholdet endda det, at en Del af Eksporten under normale Forhold besørges af fremmed Tonnage. Vistnok væsentlig fordi dansk Skibsfart, der jo har været overladt ganske til sig selv og altsaa ikke har nydt nogen Art af Beskyttelse overfor Konkurrencen, har maattet bukke under for Overmagten i denne. Den Rygrad, som en national Skibsfart skulde have i en Eksport, der stod i nogenlunde rimeligt Forhold til Importen, mangler altsaa — og dermed Betingelserne for en ren national Skibsfarts Udvikling.

Hertil kommer — og dette ønsker jeg at sige uden nogensomhelst Bebrejdelse, men kun for at konstatere en Kendsgerning: at danske Købmænd bruger danske Skibe i Flæng med andre, eftersom Skibenes Position nu passer, og at heller ikke danske Statsvirksomheder under nogen Omstændigheder føler sig kaldet til at give dansk Skibsfart noget Særfortrin. Vi behøver blot at pege paa, at Tilførslerne til Orlogsværftet og af Kul til Statens Brug ganske sikkert i de allerfleste Tilfælde vil vise sig at være besørget af fremmed Tonnage og ikke af dansk. Følgen af disse Forhold er jo, at den almindelige danske Skibsfart har søgt sit Marked ude omkring i Verden: den har internationaliseret sig.

Da Krigen brød ud, skabtes der naturligvis en særlig stor Uro indenfor Søfartskredse; thi intet Erhverv har under Krigsforhold, eller naar det trækker op til Krig, en saa truet Stilling som Skibsfarten.

De internationale folkeretlige Regler er jo nu en Gang saaledes, at medens de til en vis Grad yder Beskyttelse over privat Ejendom paa Landjorden, finder dette ikke Sted paa Søen; og enhver er derfor sikkert klar over, at dansk Skibsfart med et Slag vilde have lidt et uhyre Tab — ja, være tilintetgjort — dersom Krigens Bandstraale ogsaa havde ramt vort Land.

Der blev i de Dage talt meget om, hvad vi helst skulde gøre: enten lade vore Skibe blive helt borte, eller lade dem trække hjemefter. Og endskønt vi næppe kunde haabe paa stor Beskyttelse i vort eget Land, saa droges Skibene lidt efter lidt tilbage hertil; og en statistisk Oversigt over den danske Tonnages Anvendelse i Krigsperioden vil med Sik-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

kerhed udvise, at den i langt højere Grad end under normale Forhold har været knyttet til Danmark.

Bestræbelserne for at trække Farten til Danmark modarbejdedes ved Krigens Begyndelse i nogen Grad ved en særlig Omstændighed, som jeg skal omtale. Medens vi — saaledes som Indenrigsministeren fremhævede det i Tinget ved Forelæggelsen af dette Lovforslag — har været ret hurtige i Vendingen herhjemme med Paalæggelse af Krigsskatter og Byrder, var vi ved Krigens Begyndelse i Modsætning til andre Lande, f. Eks. Sverige og Norge, meget langsomme til at skaffe de nødvendige Pengemidler frem til Importhandelens Fortsættelse. Sagen var, at man paa Grund af Krigsforholdene gik over til at forlange kontant Betaling for Varerne, forinden de kunde blive afskibet. Der laa i den Tid mange Skibe paa den anden Side Atlanterhavet og ventede paa Lejlighed hjemefter til særdeles billige Fragter; en stor Del af dem blev liggende derovre i længere Tid i Haab om at faa Fragter til Danmark. Det lykkedes i Reglen ikke, og en Del af dem besørgede i ethvert Tilfælde til meget billige Rater Importen til Norge og Sverige.

Forinden jeg gaar videre i den Udvikling, som jeg gerne vilde fremkomme med, ønsker jeg at udtale, at der er to Omstændigheder, som trykker mig noget.

Den ene er den, at Indenrigsministeren saa stærkt har betonet, at han haabede, man vilde skære rask igennem de tekniske Indvendinger, som utvivlsomt vilde fremkomme fra Skibsfartens Side. Det er nu klart, at man let vil kunne bedømme enhver Indvending, der er fremsat paa Grundlag af den Sagkundskab, som vi maa forudsættes at sidde inde med, som en „teknisk" Indvending — men det er dog mit Haab, at man vil betragte vore Betænkeligheder ikke som tekniske Indvendinger, der kun opstilles for at gøre Vanskeligheder, men derimod som velovervejede og alvorlige Tanker, som har Krav paa at blive taget i Betragtning.

Det andet, der trykker mig, er en Udtalelse, som Hr. Folketingsmand *Neergaard* har fremsat i Tinget — saavidt jeg erindrer sekunderet af andre Talere. Folketingsmanden talte om de Trusler, der var fremsat fra Skibsfartens Side i Anledning af de foreliggende Lovforslag. Jeg véd nu ikke af, at saadanne Trusler er fremsat i alvorlig Form fra an-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

svarlig Side. Men jeg vilde gerne have, at det skulde forstaas, at vi — naar vi er komne her for at tale om en efter vor Opfattelse for Skibsfartserhvervet meget alvorlig Situation — maa føle det som en Pligt — uden at vi fremsætter Trusler — at søge at vise, hvilken Indflydelse Gennemførelsen af dette Lovforslag efter vor Mening vil kunne faa for den danske Skibsfarts Udvikling. Naar vi derfor fremdrager de uheldige Virkninger, som utvivlsomt maatte blive en Følge af Lovforslagets Gennemførelse, saa beder jeg Dem om, at De vil optage mine Udtalelser i den Aand, hvori de er fremsatte, og at De altsaa vil se dem ikke som Trusler men kun som Udslag af Skibsfartens Følelse af Pligt til at udtale sin alvorlige Mening, selvom den paa Punkter er stærkt advarende. Det vilde nemlig med Rette kunne bebrejdes Skibsfarten, om vi nu — da man har givet os Lejlighed til at tale — tav stille — naar det saa senere viste sig, at Lovens Gennemførelse fik de uheldigste Følger ikke alene for dansk Skibsfart men ogsaa for hele det danske Erhvervsliv.

Der er i Tinget under Debatten fremført meget, som ikke har glædet den danske Skibsfart, men der er dog ogsaa sagt Ting, som har vidnet om Forstaaelse i flere Retninger. Jeg vil her under gerne slaa fast, at Folketingsmand *Stauning* nævnede, at det sikkert ikke var de danske Redere, men Verdensskibsfarten eller Situationen i al Almindelighed, der var Skyld i de stærke Fragtstigninger. Finder denne Udtalelse, hvad jeg haaber, almindelig Genklang, er hermed fastslaaet, at den danske Skibsfart ikke staar i direkte Opposition til den danske Befolkning.

Man har derimod, efter hvad der er kommet frem dels i Pressen og dels i Tinget, faaet det Indtryk, at danske Redere, og særlig Dansk Dampskibsrederiforening, har vist i det mindste Mangel paa god Vilje til at komme til det, man kalder en frivillig Overenskomst om de Byrder, som man mente burde paalægges Skibsfarten. Dette vil jeg gerne ved en kort Udvikling af Forholdets Gang have Lov til at berigtige.

Ved Bedømmelsen af Redernes Standpunkt med Hensyn til Særafgift eller Fragtregulering maa hele den Maade, hvorpaa Forhandlingerne med Rederne er bleven ført, ikke glemmes. Allerede ved de første Forhandlinger i Begyndelsen af

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Aaret 1915 stillede Rederne sig villige til at være behjælpelige med en billig Transportordning for de Kvanta, Regeringen krævede, paa en sund forretningsmæssig Basis; men det var trods ihærdige Anmodninger ikke muligt at faa opgivet Størrelsen af disse Kvanta.

Jeg vil her minde om, at vi — da der var Tale om Indkøbene af Korn fra Rusland — stærkt fraraadede noget saadant, under Hensyn til den foreliggende Situation. Der var kun to Veje, ad hvilke Transporten af saadant Korn kunde foregaa, nemlig gennem Dardanellerne eller over Archangelsk. Vi mente ikke, at Dardanellerne vilde blive aabnede, og de blev det heller ikke, og som en Følge af Ruslands Krav om store Forsyninger til militært Brug i Forbindelse med de daarlige Baneforhold var Udsigten til en Afskibning over Archangelsk meget ringe. Vi lovede imidlertid, at saafremt der skulde blive Brug for vor Assistance, vilde vi med Glæde træde hjælpende til. Som alle véd, er det gaaet, som vi havde tænkt os, og der er ikke blevet Brug for den Hjælp, som vi havde tilbudt.

Efter Gøteborg-Konferencen laa Spørgsmaalet helt stille; Rederne hørte intet om Sagen. Forbudet mod Salg af Skibe blev ganske vist udstedt, men man tænkte sig i Rederikredse, at dette nærmest havde til Formaal at værne Skibsfarten. Først den 11. November modtog to Repræsentanter for Rederiforeningen Indbydelse til at deltage i et Møde for at drøfte Salgsforbudet og dermed i Forbindelse staaende Spørgsmaal. Paa dette Møde fremsattes af Prisreguleringskommissionen Forslag om at beordre hele den danske Tonnage til at sejle paa Danmark og mellem danske Havne og opgive Farten fra udenlandske til udenlandske Havne, idet man mente, at den danske Tonnage saa var tilstrækkelig til at besørge hele Importen. Redernes Repræsentanter tog meget kraftig Afstand fra dette Forslag, bag hvilket man troede, Regeringen stod.

Gennemførelsen af et saadant Forslag vilde jo, om den overhovedet var mulig, fuldstændig ødelægge en Mængde Omraader, hvor dansk Skibsfart havde fundet et Virkefelt; Indenrigsministeren har ogsaa anerkendt dette (Folketingets Forhandlinger Spalte 2379), men hele Forslaget hvilede paa en ganske fejlagtig Opgørelse fra Statistisk Departement. Dette hævdede Rederne. Prisreguleringskommissionen ac-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

cepterede ikke Redernes Argumenter, men indrømmede, at Sagen ikke var fuldt belyst. Baade Rederne, Handelsministeren og Prisregulerings-Kommissionen skulde i Gang med at skaffe disse nye Oplysninger. Det er intet Under, at Rederne ved Forslag af saa vidtrækkende Omfang var i Forsvarsstilling.

Inden Oplysningerne endnu var samlede - - og det var ikke Redernes Oplysninger, man ventede paa — fremsendtes den 22. November et Forslag til Maksimalfragter for Transport af 1.600.000 Tons Kul og 400.000 Tons Majs indtil 31. Maj 1916 og Udsigt til yderligere at udstrække den foreslaaede Ordning til 50.000 Tons Brødkorn.

Dette Forslag var efter samtlige Rederes Mening ogsaa ganske uigennemførligt, hvad Rederne dels mundtlig, dels i en Skrivelse af 30. Novbr. nærmere paaviste. Det vilde i Virkeligheden føre Rederne ind i uoverskuelige Udgifter. Det vilde ikke løse den stillede Opgave, idet Enderesultatet vilde blive, at udelukkende den udenlandske Tonnage høstede Fordelen deraf. Det vilde ganske tage Initiativet fra Købmanden; enten maatte denne befragte Tonnage paa Redernes Bekostning, eller al Befragtning maatte foregaa gennem Fragt-Kontoret. Forslaget tog heller intet Hensyn til den Tonnage, der allerede var befragtet o. s. v.

Efter Diskussionen af dette Forslag paa Mødet den 24. November indsendte de Repræsentanter, der havde deltaget i Mødet den 12. November, de Oplysninger, som man nu var komne i Besiddelse af, i en Skrivelse af 15. December. I denne Skrivelse paavistes omhyggelig, at den danske Tonnage paa langt nær ikke var tilstrækkelig til at besørge Importen. Forinden denne Skrivelse indsendtes, havde der været afholdt et Par Sammenkomster med Handelsministeren, paa hvilke denne forsøgte at faa Rederne til at indgaa paa Forslaget om Transport af de 1.600.000 Tons Kul og de 400.000 Tons Majs, men Rederne protesterede herimod under Henvisning til de Argumenter, som var fremsatte i ovennævnte Skrivelse af 30. November.

Derefter afholdtes et Møde i Handelsministeriet den 17. December, i hvilket Indenrigsministeren ogsaa deltog, og paa hvilket Handelsministeren fremlagde et Forslag til Beskatning af Brutto-Fragt. Derefter hørte Rederne intet til Sagen før ved Fremsættelsen af Lovforslaget i Rigsdagen.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Det vil forhaabentlig heraf forstaas, at dansk Skibsfart ikke har vist Uvilje under Forhandlingerne, men der blev uden Varsel kastet Problemer af stor Rækkevidde ud for os — Problemer som vi skulde løse, uagtet vi fandt, at de var uløselige. Der blev taget fat med Alvor, og der blev udført et stort Arbejde for at medvirke til at bringe Klarhed i de Problemer, der var under Overvejelse. Af de Redegørelser, der er udarbejdet, og som jeg forstaar er kommet Udvalget i Hænde, vil det forhaabentligt være forstaaet, at Rederne har gjort et bestemt Tilbud om at transportere Kul til Brug for Ubemidlede, og jeg vil gerne herom tilføje, at vi under Diskussionen imellem os for at finde en retfærdig Maade, hvorpaa Byrderne ved en saadan Kultilførsel kunde fordeles imellem de forskellige Rederier, kom til det Resultat, at der ikke var anden Udvej end at paaligne os selv Fragttabet i Forhold til vor Nettofortjeneste og saa at stille Beløbet til Disposition for Regeringen eller Prisreguleringskommissionen, som saa selv maatte sørge for, at det blev fordelt paa rette Maade. Altsaa ikke en Gang paa dette forholdsvis lille Felt saa vi anden Udvej end en ligefrem direkte Skat paa vor Fortjeneste.

I det Hele maa jeg udtale, at der mellem Rederne har hersket den Opfattelse, at vi vel paa Grund af de særlige Omstændigheder kunde gaa med til frivillige Ydelser indenfor en vis Begrænsning, men det er dog vel sikkert ganske uden Præcedens baade i dette og andre Landes økonomiske Udvikling, at saa uhyre Summer som en Skat som den foreliggende tænkes at indbringe, skulde komme ad Frivillighedens Vej; og det, der har pint os, og maaske, det gør mig ondt at maatte sige det, hos enkelte har vakt et lidet Spor af Trods, er de ret uforbeholdne Trusler om, at vi, hvis vi ikke ad Frivillighedens Vej bragte store Ofre, vilde blive ramt endnu haardere ved en Lovgivning. Under dette Tryk har vi ment det bedre at lade Sagen gaa sin Gang til den danske Rigsdag, idet vi dog følte os overbeviste om, at vi til Trods for manglende Repræsentation vilde finde mere Forstaaelse hos Rigsdagen, og at den i hvert Fald ikke vilde paalægge os en Straf, men søge at behandle os retfærdigt.

Skibsfarten har aabent Øje for, at de høje Fragter, der betales til Verdensskibsfarten i Øjeblikket, er en meget virksom Faktor i den Prisfordyrelse, der hersker overalt i dette

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

og andre Lande. Skibsfartens Mænd har derfor aldrig knyet, da den første Beskatning faldt paa dem, men den danske Skibsfart træder nu kun op, fordi der er Tale om en Sær-Beskatning. Vi mangler i Skibsfartens Kredse Følelsen af, at der kan være nogen Retfærdighed i, at vi skal trækkes frem for andre Erhverv. der ogsaa har store Indtægter, og at Pengene skal tages fra os for ved særlige Foranstaltninger at fordeles mellem andre. Vi forstaar godt, at naar Landet skal bruge flere Penge, saa maa Borgerne yde, og vi er fuldt villige, naar vi iøvrigt ligestilles med andre Erhverv her i Landet, til at yde vort store Bidrag til at bære den tunge Byrde.

Nu er det saadan, at det foreliggende Lovforslag først har pillet Skibsfarten som Erhverv ud til Beskatning, og dernæst har man med nogen Retfærdighedsfølelse søgt at skelne mellem forskellige Slags Skibsfart, idet den største Byrde skulde lægges paa de Skibe, der beskæftiges mellem Udland og Udland. Maa jeg nu bede Udvalget en Gang at se Sagen fra et rent Skibsfarts-Standpunkt. Af de Grunde, som jeg nævnede før, er den danske Skibsfart -- udenfor Rutefarten --- ikke knyttet direkte til danske Erhverv. Mange Skibsredere har bygget Skibe til Overtagelse af Farter ude omkring i Verden, som slet ikke havde noget med Danmark at gøre. De har bygget Skibe dertil paa danske Værfter, de har anvendt danske Mænd i deres Tjeneste, de har skattet til den danske Stat og de danske Kommuner, og de har troet, og jeg synes med Rette, at de ved at tjene disse Penge ind til sig selv og Landet langt ude i Verden udførte en fortjenstfuld Handling. Der er altid lidt af en Følelsessag i den Slags Ting. Jeg husker for at nævne et lille Eksempel, at da jeg som ungt Menneske for circa 30 Aar siden kom til Østen og saa nogle smaa danske Skibe ligge og løbe Rutefart mellem Hainan og Hongkong, saa syntes jeg, at det var stolt at se det danske Flag derude, og jeg havde en Følelse af, at den Randers Mand, der havde sat det i Scene, virkelig fortjente Tak af sit Land, fordi han erhvervede ude fra og samtidig bidrog til, at Danmark blev kendt ude omkring i Verden. Det er kun et lille Eksempel, men i de forløbne 30 Aar er der vokset meget frem af den Slags, og kan man nu ikke finde, at den Skibsreder, der har anlagt sin Fart paa denne eller lignende Maade, synes det er ganske urimeligt, ikke at han skal skatte

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

i Almindelighed, naar han tjener godt, men nu ogsaa skal afgive en meget betydelig Del af sin Fortjeneste til andre Erhverv hjemme, som han forsaavidt synes, at han staar ganske uden Forbindelse med?

Jeg har med Vilje fremdraget dette lille Eksempel, fordi jeg tænkte, at selvom Udvalget ikke kan formodes at ville se paa det paa samme Maade, saa er det dog muligt, at det kunde bevæge Dem til at sige, at der kan være noget i et saadant Ræsonnement, og at Lovforslaget maaske netop der, hvor det søger at være retfærdigst mod Skibsfarten, rammer mest uretfærdigt.

Om selve Lovforslaget i dets enkelte Bestemmelser er der iøvrigt at sige, at der naturligvis er rimelig Grund til at stille den mildeste Betingelse, nemlig Afgiftsfrihed, for de Skibe, der beskæftiges i en Fart, hvor Indtægten ikke er steget, men Udgifterne i mange Henseender er vokset meget betydeligt. Maaske burde de endogsaa have Tilskud.

Om Farten mellem Indland og Udland og vice versa, maa det med Bestemthed siges, at den ikke med nogen Retfærdighed kan bringes ind under samme Betingelser. Danmarks Eksport er, som allerede nævnt, kun lille, og den er der i Hovedsagen sørget for ved særlige Arrangementer. Skibe, der sejler fra Danmark for at hente mere Ladning hjem, maa, for overhovedet at kunne udføre disse Rejser, enten tage Mellemfragter med god Fortjeneste eller, som det for Ruteskibe i Almindelighed er Tilfældet, besørge ældgamle Kontrakter til billige Priser, som i sin Tid udelukkende er afsluttede, fordi Landet er for lille til, at der med det som Basis kan opretholdes en virkelig Rutefart, af en saadan Beskaffenhed, at den tilfredsstiller den moderne Handels Krav om hyppige Forbindelser.

Den Fart mellem Udland og Udland, som saaledes nødvendiggøres for at bringe Skibe tilbage til Danmark med Gods, betales altid af Ikke-danske og kan kun virke, nu som under normale Forhold, til at gøre Hjemfragterne billigere.

Lovforslaget vilde ogsaa bringe Skibsfarten til at søge at gøre Bruttofortjenesten saa lille som mulig, uden at Nettofortjenesten lider, og det er jo klart, at man kan leje Skibe ud paa mange Maader; ja, Skibe kan lejes ud saadan, at Rederne bestrider alle Udgifter, og saa bliver Bruttofragten størst, men de kan ogsaa lejes ud paa den Maade, og det

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

sker ofte, at Lejerne betaler Skibets Udgifter i større eller mindre Udstrækning og saa bliver Bruttofortjenesten lille. Virkningen af Loven vilde derfor blive den, at Skibsfarten kom ind paa at tage, hvad man maa kalde kunstige Hensyn under Driften for at gøre Afgiften saa lille som mulig, og saadanne kunstige Foranstaltninger virker paa mange Maader uheldigt.

Lovforslaget tager heller ikke tilstrækkeligt Hensyn til gamle Kontrakter og til at Rederne under mange Forhold for at holde gamle Forbindelser maa sejle til billigere Fragter. Ikke heller tager Lovforslaget mindste Hensyn til, at mange Redere i den sidste Tid har købt deres Skibe dyrt gørende Regning paa, at Fortjenesten var saa stor, at de hurtigt kunde nedskrive dem til mere normal Værdi. Det skal eksempelvis nævnes, at en herværende Fabrik (Christiansholms Fabrikker), paa Grund af stigende Kulfragter, har anskaffet et Skib til en meget betydelig Pris, idet den gjorde Regning paa, at Skibet i Løbet af en passende Tid vilde være nedskrevet saaledes, at den ogsaa senere med Fordel kunde anvende det. Er der nu nogen Grund til at straffe en saadan Fart, til at forhindre den i at foretage den kalkulerede Nedskrivning, fordi den ved at anskaffe eget Skib til høj Pris, har frigivet den Tonnage, som den ellers vilde have lagt Beslag paa, til Brug for andre Tilførsler til Landet?

Mange Exempler kunde fremdrages af lignende Art som de nævnte, men af Frygt for at skræmme Udvalget med tekniske Indvendinger, skal jeg, i hvert Fald foreløbig blive staaende ved disse. Og lad os saa summere op hvad Resultat vi kan komme til ved en samlet Betragtning af den Virkning Lovforslaget vilde have.

I. Det er først og fremmest givet, at al Chartering eller Leje af fremmed Tonnage vilde være umuliggjort for Fremtiden. Næsten under alle Forhold betales Lejen ikke for at høste nogen direkte Fortjeneste af Skibet, men for at opfylde Forpligtelser paa en Rute, sørge for en nødvendig Tilførsel eller lignende. Ruteselskaber, som herhjemme er dem, der mest lejer Skibe, vilde sikkert ikke tænke herpaa i Fremtiden, da det kun vilde bebyrde dem med en Afgift, som vilde paaføre dem uforholdsmæssige Tab. Jeg skal lige nævne, at samme

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dag, som Lovforslaget blev forelagt, underhandlede Det Forenede Dampskibs-Selskab om Leje af et norsk Skib for at fremskynde Tilførslen til Landet fra Amerika paa vor Rute. Vor Leje var saa høj, at vi ikke vilde have nogen som helst Fortjeneste derpaa, og da der nu ved Fremsættelsen af Lovforslaget var Udsigt til, at vi yderligere vilde komme til at betale en klækkelig Afgift, afbrød vi straks Underhandlingerne.

II. Nybygningerne for den danske Handelsflaade maa nødvendigvis standses; Priserne er allerede saa høje, at mange betænker sig paa at bestille Skibe, men kommer hertil den sikre Bevidsthed om det daarlige Udbytte, naar Skibet først er færdigt, saa er der ingen Tvivl om, hvad Vej Vægtskaalen vil gaa.

III. Værdien af den danske Tonnage i Almindelighed falder naturligvis ved Gennemførelsen af et Forslag som det foreliggende for alle Skibe, som ikke kunde sælges. Rederier, som tænker sig Muligheden af at afhænde ældre Tonnage, for hvilken Dispensation gives, vilde komme i en stor Fristelse til at sælge, og det samme gælder Rederier, som har endnu ikke registreret Tonnage til Disposition for Salg. Jeg vil lige her omtale, at naar Handelsministeren har nævnt, at Dansk-Fransk Dampskibsselskab har solgt en Nybygning ikke paa Grund af Lovforslaget, men fordi Selskabet kunde tjene ½ Million Kroner ved Salget, saa er Forholdet jo virkelig det, at dette Salg viser, at denne Nybygning netop paa Grund af Skibsfartens gunstige Stilling i Norge er saa meget mere værd dér end heri Landet.

IV. Og en Lovordning med specielle Skatter for forskellige Farter, vilde, forekommer det os, med Rette give Rederne det Indtryk, at de nu er mere frit stillede til at vælge den Fart, der betaler sig bedst. I denne Forbindelse maa det nævnes, at mange Skibe, som nu sejler f. Eks. mellem Middelhavet og Danmark, absolut vilde faa en bedre Fortjeneste ved at indskrænke sig til Fart mellem Middelhavet og Storbritannien, hvorved de undgaar den lange og farefulde Sejlads mellem England og Danmark, og da navnlig Inspektionsopholdene i førstnævnte Land. Selv altsaa, naar Hensyn tages til den større Afgift, der vilde ramme dem.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Resultatet af disse Betragtninger *er*, at det kan bestemt paavises, at Indførelsen af Lovbestemmelser, som de paatænkte, i betydelig Grad vilde *modvirke* Ønsket om at bringe mere *Tonnage* til Disposition for den danske Import.

Der er herimod allerede gjort gældende under Forhandlingerne, i hvert Fald fra en bestemt Side, at det gjorde ikke noget, var Afgiften ikke høj nok, saa maatte man gøre den større, indtil Rederne blev tvungne til at makke Ret. Men her tror jeg, at man kommer til et meget væsentligt Punkt, hvis Virkninger, skønt de ganske vist er nævnt under Forhandlingerne, ikke er fuldt forstaaede. Jeg sigter her til Forholdet til England.

Sagen er jo den, at Regeringen m. H. t. Erhvervene har ført en vistnok meget klog, men ogsaa ganske passiv Udenrigspolitik. Man har henvist Erhvervene til at klare sig selv, og i Øjeblikket ligger Sagen saaledes, at saa godt som alle danske Rederier, der beskæftiges i Fart uden for Danmark, tvungne af Omstændighederne har maattet indgaa Overenskomster med den engelske Regering, hvorved de forpligter sig til, for overhovedet at kunne faa de nødvendige Bunkerkul, i større eller mindre Udstrækning ogsaa at tjene britiske Interesser.

Den engelske Regering har ved sin Bunkerkul Forordning haft to Formaal, nemlig for det første at lægge yderligere Hindringer i Vejen for al Eksport og Import til dets Fjender, og for det andet, det ikke mindre Hensyn, at bøde paa manglende Tonnage for sig selv.

Jeg føler mig ikke overbevist om, at en Lov som denne med en betydelig Fragtafgift, netop i den Fart, hvor Englænderne har deres Interesser, vil blive forbigaaet i Tavshed fra engelsk Side; thi man kan jo vende det, som man vil, Sandheden kan ikke skjules: de Penge, som denne Fart skal betale i den danske Statskasse eller til danske Erhverv, tages direkte fra engelske eller deres Allieredes Forbrugere. Skibsfarten skal opretholdes, og England vil ikke berøves den Tonnage, det har gjort Regning paa. Og de, der har fulgt Udviklingen af dette Spørgsmaal i England, vil ogsaa vide, at der til Grund for det ligger et Ræsonnement, hvis Sundhed er vanskelig at bestride.

England siger: Kullene er vore, I kan faa dem som sæd-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

vanlig, naar I ogsaa som sædvanlig vil anvende en *passende Del af Tonnagen til Fart paa vort Land.*

Jeg ønsker ikke at stille Skræmmebilleder op, og maaske vil en Afgift som den paatænkte ikke føre til Modtræk fra engelsk Side, men jeg føler mig overbevist om, at gaar man videre paa den Bane, saa vil der meget hurtigt komme et Øjeblik, hvor England nedlægger Protest med den kraftige Baggrund som Nægtelse af Kul nu een Gang er.

Noget saadant bør selvfølgelig undgaaes, thi Konsekvenserne af et saadant Skridt vilde være, at vi nødsagedes til at give efter, hvad der paa en ubehagelig Maade vilde lægge det klart for Offentligheden i Tyskland, at den danske Tonnage i udstrakt Grad maatte tjene deres Fjenders Interesser.

Jeg har nu i det foregaaende ved Eksempler paa Bruttobeskatning vist, hvorledes en Lov som den paatænkte vilde virke i høj Grad foruroligende og derfor efter Skibsfartens Mening i høj Grad ødelæggende, men jeg vil dertil knytte et Par Bemærkninger om Brutto Afgifter i det hele taget og navnlig, naar det gælder Skibsfarten.

Vore Udgifter er jo i Forhold til Indtægterne saa store, at selvom man for en kortere Aarrække gik Dampskibsselskabernes Regnskaber igennem, altsaa for forholdsvis bedre Tider, saa vilde man sikkert finde, at der med Afgifter som de foreslaaede intet eller saa godt som intet vilde være levnet til Dividende og Konsolidering; og strakte man disse Betragtninger over en længere Aarrække, saa vilde Afgifterne sikkert langt overstige, hvad der er henlagt og udbetalt.

Der vil dertil selvfølgelig svares, at Indtægterne jo nu er saa betydelige; men man maa ikke glemme, at Udgifterne ogsaa er voksede med rivende Fart. Rejserne er i mange Tilfælde af den dobbelte Varighed. Hyrerne er steget — for manges Vedkommende til henad det dobbelte. Kosten er fordyret. Almindelig Assurance er steget, og Krigsassurancen kommen til. Mange af disse Udgifter vilde betydelig reduceres ved, at man opgav den hjemlige Fart, navnlig fordi Fragtmarkedet til syvende og sidst i al sin Højhed kan være underkastet store Svingninger.

Ved en direkte Bruttobeskatning vilde vore Udgifter ikke komme i rette Forhold til det endelige Resultat. Et Lovforslag som det foreliggende vil i det hele bevirke en saadan

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Revolution i alle de Beregninger, som vi hidtil har baseret vort Arbejde paa, at man med Umulighed sikkert kan forudsige Følgerne af dets Gennemførelse. Vi skulle derfor paa det kraftigste tilraade, at man gik bort fra den Tanke, der har søgt sit Udtryk i dette Lovforslag, og vende tilbage til det efter vor Formening eneste rimelige og retfærdige, nemlig — om nødvendigt — en yderligere Beskatning af vore virkelige Indtægter sammen med Beskatning af andre Erhverv, hvis Udbytte har været begunstiget af den ved Verdenskrigen skabte Situation. Dette vilde for Skibsfarten have den uvurderlige Fordel, at den ikke blev udskilt i en særlig Klasse.

En Særbeskatning maa nemlig skabe Uro, ikke alene i Øjeblikket men især for Skibsfartens Udvikling ogsaa efter Krigen; da man jo aldrig vil kunne føle sig tryg for en Gentagelse af saadan Særbeskatning hver Gang Skibsfarten, maaske efter en lang Række af Aar med Tab, et Øjeblik kunde trække Vejret lettere.

En Særbeskatning af vore virkelige Indtægter, der desuden efter vor Formening rammer langt retfærdigere, behøver ingen specielle Adskillelser i de forskellige Farter og, hvad der er for os det langt vigtigste, stiger og falder med Fragterne paa en saadan Maade, at der altid vil blive et retfærdigere Forhold imellem vore Indtægter og vore Skatter, saaledes som disse nu engang skulle fastsættes.

Der har været Tale om Tonnageafgifter, og et af Skibsfartens vigtigste Argumenter imod en Særbeskatning vil naturligvis rokkes, dersom en Særbeskatning af denne Art falder paa andre nordiske Rederier, med hvilke vi nu og i Fremtiden skal konkurrere; men det kan ikke nægtes, at de fleste af de samme Ulemper, som vi har paavist i Forbindelse med Brutto-Fragt Spørgsmaalet, ogsaa klæber ved Tonnagebeskatning; og ogsaa her maa vi henlede Opmærksomheden paa, at en betydelig Afgift af den Tonnage, der skal anvendes i Englands Interesser, sikkert maa bringe os i Modsætningsforhold til dette Land.

Jeg er hermed færdig med, hvad jeg egentlig vilde fremsætte, og ønsker kun til Slutning at gøre en enkelt indtrængende og alvorlig Bemærkning:

Det ærede Udvalg vil forstaa, at en af Grundene til, at vi ikke har ønsket at gaa ind paa nogen frivillig Ordning

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

af hele dette Spørgsmaal efter den Rækkevidde, som det har faaet, netop er vor Følelse af den ganske overordentlige alvorlige Karakter, som Afgørelsen af denne Sag vil faa.

Det er sikkert nok, at alene Størrelsen af de Beløb, hvorom det drejede sig, bragte os til at tvivle om, at vi nu ogsaa havde Ret til uden at være bunden ved lovmæssig Tvang at disponere frit over saa store Summer, der jo i Virkeligheden tilhører Aktionærerne. Dette fik imidlertid endda være, men det stod for os saaledes, at det netop ikke alene kom til at dreje sig om en Udgift paa saa og saa mange Millioner Kroner, men at det kom til at dreje sig om Skibsfartens Livsbetingelser i det Hele taget. Vi, der har Føling med Skibsfartens Mænd, forstod, at disse vilde føle sig grebet af Utryghed overfor saadanne Forholdsregler. Vi har forstaaet, at mange af dem beskæftiger sig med Spørgsmaalet om, hvorvidt man virkeligt overfor Aktionærerne kan forsvare at anvende en stor Del af de Midler, som Skibsfarten nu har indtjent, til Konsolidering og Udvikling af dansk Skibsfart. Danner man sig et Billede over Skibsfartens Kaar over en længere Periode, vil man finde, at de i Gennemsnit ikke — selv naar man medtager den nuværende Højkonjunktur — kan betegnes som særlig gunstige.

Vi føler os nu ganske sikre paa, at vi gaar meget vanskelige Tider i Møde. Jeg behøver kun at minde om de Følger, som nogle mindre Bankkriser i Amerika for en halv Snes Aar siden havde paa Skibsfarten, for at man vil kunne faa en sikker Fornemmelse af, hvordan Forholdene vil stille sig, naar Krigen er endt, og naar derefter de Anomalier, som er en Følge af forskellige Landes Afspærring fra Søvejen, er udjævnede.

Den frygtelige Forarmelse, som Krigen har medført for hele Verdenssamfundet, vil saa sikkert give sig sit Udslag i Ulyst til at vove noget, i Mangel paa Evne til at betale og den dermed følgende Nedsættelse i Forbruget overalt. Til den Tid — og den ligger vel ikke fjernt — er det vor Opfattelse, at Skibsfarten vil faa saa trange Kaar, at den maa staa vel rustet, naar disse Tider kommer, og den maa være forberedt paa ikke alene intet Udbytte at give, men paa at bære Tab, hvis den da ikke skal bukke under. Det maa derfor kunne forstaas, at Skibsfarten ikke faar det friske Mod, som er nødvendigt for at gaa saadanne Tider i Møde, naar

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

man i en Periode, hvor den har Medbør, vil give den en Undtagelsesstilling, som den Lovforslaget tilsigter. Det maa forstaas, at mange indenfor Skibsfarten snarere tænker paa en Afvikling end paa en Udvikling. At dette er en sørgelig Kendsgerning, kan Ingen, der kender Skibsfartsforhold, være blind for. Dette er saa meget sørgeligere, som Krigen netop synes at have frembragt Muligheder for, at dansk Skibsfart skulde kunne erobre Markeder, som den ikke før har været i Besiddelse af, men til hvis Indarbejdelse der rigtignok stilles Krav om Vovemod og Kapital.

Vi har derfor haft den Overbevisning, at der ved de Bestemmelser, som bliver truffet i dette Spørgsmaal, i Virkeligheden fældes Dom over dansk Skibsfarts Fremtid, og derfor vil Udvalget blive en af de Instanser, som fælder denne Dom. Vi har ikke kunnet paatage os Ansvaret for frivilligt at afsige en Dom, der efter vor Opfattelse vil blive fældende for dette Erhverv. Skal den afsiges, maa Ansvaret lægges paa Regering og Rigsdag.

Imidlertid begyndte England i Løbet af Foraaret 1916 at stille Krav om Pligtrejser (duty voyages) til neutrale Skibe, der kom til engelsk Havn for at bunkre. Disse Pligtrejser var til at begynde med som Regel Kulfarter til Frankrig eller andet allieret Land til de af den engelske Regering fastsatte Maksimalfragter, men Kravene skærpedes fra Tid til anden saaledes, at Pligtrejsernes Antal blev større, og Rejserne længere.

Under disse Omstændigheder blev Spørgsmaalet om Skibsfartens Bidrag til Landets Tilførsler ikke længere alene et økonomisk Spørgsmaal, men ogsaa et Spørgsmaal om, hvorledes Landets Tilførsler overhovedet kunde sikres, og Tanken og Ønsket om at løse Fragtskat-Spørgsmaalet ad Frivillighedens Vej kom hermed i Forgrunden, saaledes at der kunde etableres det velvillige og frivillige Samarbejde med Rederne, som maatte anses for at være nødvendigt, hvis Forholdene skulde udvikle sig nogenlunde taaleligt.

Paa Initiativ af Etatsraad *H. N. Andersen* blev Forhandlingerne med Regeringen nu ledet ind i et nyt Spor, der endte

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

med Vedtagelsen af følgende *Lov af 12. Maj 1916 om Bidrag af Skibsfarten til Landets nødvendigste Tilførsler.*

LOV
om
Bidrag af Skibsfarten til Landets nødvendigste Tilførsler.

Vi Christian den Tiende, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenborg,

Gøre vitterligt: Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

§ 1.

I Overensstemmelse med de nedenfor angivne Regler skal der af Skibsfarten i Aaret 1916 ydes Bidrag til Landets nødvendigste Tilførsler dels i Tonnage, dels i et Staten tilfaldende Pengebeløb.

§ 2.

Ved den nærmere Gennemførelse af denne Bidragspligt bistaas Regeringen af et Fragtnævn paa 8 Medlemmer, af hvilke Formanden udnævnes af Kongen og de øvrige 7 Medlemmer af Indenrigsministeren efter Indstilling af Dansk Dampskibsrederiforening.

Nævnet fastsætter selv sin Arbejdsordning og antager fornøden Medhjælp.

§ 3.

Fragtnævnet yder Regeringen Bistand ved Tilvejebringelse paa bedst og billigst Maade af Tonnage til saadanne af de for Landet nødvendige Tilførsler, for hvilke offentlig Medvirken af Indenrigsministeren — efter Samraad med Handelsministeren og Udenrigsministeren — skønnes ønskelig eller nødvendig. Nævnet bistaar i øvrigt Regeringen ved at føre Tilsyn med Fragtforholdene og Skibsfartens Udvikling.

Nævnet gør Indstilling til Indenrigsministeren om det Skibsrum, der til enhver Tid skal stilles til Raadighed, og om Betingelserne herfor samt om saadanne andre Foranstaltninger, der maatte være fornødne for at sikre Midler til de for Landet nødvendige Tilførsler.

Fragtnævnet skal kunne kræve alle for sin Virksomhed for-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

nødne Oplysninger meddelt saavel af offentlige Myndigheder som af private.

§ 4.

Det i § 1 nævnte Bidrag i Penge sættes til 11.040.000 Kr. Det erlægges med en Tolvtedel (920.000 Kr.) ved Udgangen af hver Maaned, saaledes at Bidraget for Maanederne Januar til og med April erlægges straks ved denne Lovs Ikrafttræden med fire Tolvtedele af det samlede Beløb.

Bidraget svares af samtlige danske Rederier eller andre danske Erhvervsvirksomheder, som driver Skibsfart med Skib, der benytter andet end Vindkraft som Hovedfremdrivningsmiddel, og fordeles paa de bidragspligtige i Henhold til Regler, som efter Indstilling af Fragtnævnet fastsættes ved kongelig Anordning.

Det for Maanederne Januar til og med April fastsatte Bidrag indbetales i Statskassen af Dansk Dampskibsrederiforening paa egne og de udenfor Foreningen staaende Virksomheders Vegne og refunderes derefter Rederiforeningen af de bidragspligtige efter derom i den ovennævnte kongelige Anordning fastsatte Regler. Ved denne fastsættes tillige, hvorledes de senere Indbetalinger skal ske.

Bidragene til Statskassen saavel som de Dansk Dampskibsrederiforening i Medfør af denne Paragraf tilkommende Refusionsbeløb kan inddrives ved Udpantning.

§ 5.

Det i § 4 omhandlede Beløb kan af Indenrigsministeren anvendes til Foranstaltninger i Anledning af Dyrtiden efter Regler, der bliver at fastsætte ved Overenskomst med Rigsdagens to Finansudvalg.

§ 6.

Denne Lov træder i Kraft straks.

Hvorefter alle vedkommende sig have at rette.

Givet paa Amalienborg, den 12te Maj 1916.

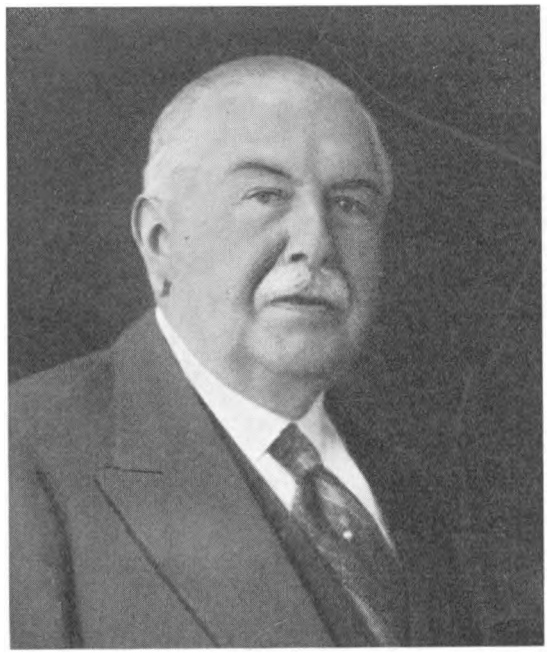
Under Vor Kongelige Haand og Segl.

Christian R.

Ove Rode.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

I Henhold til denne Lov, som under hele Krigen skulde blive som en Grundlov for dansk Skibsfart, modtog Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, Direktør *C. M. T. Cold,* under 27. Maj 1916 kongelig Udnævnelse som Formand for Fragtnævnet, og samtidig udnævnte Indenrigsministeriet efter Indstilling af Dansk Dampskibsrederiforening følgende Medlemmer af Nævnet: Direktør *A. O. Andersen,* der konstitueredes som Næv-



P. DE NULLY BROWN

nets Næstformand, Direktør *P. de Nully Brown,* Generalkonsul *Johan Hansen,* Direktør *Niels Johan Høst,* Konsul *D. Lauritzen,* Direktør *K. Reinhard* og Direktør *Chr. Schmiegelow.* Som Nævnets Sekretær ansattes daværende Assistent i Det Statistiske Departement cand. jur. *E. Maegaard.*

Som Følge af den Forpligtelse, Loven paalagde Fragtnævnet til at yde Regeringen Bistand ved Tilvejebringelse paa bedste og billigste Maade af Skibsrum til de for Landet nødvendige Tilførsler, fandt Nævnet det hensigtsmæssigst straks at skride

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

til Oprettelse af et særligt Befragtningskontor, og som Leder af dette Befragtningskontor ansattes Skibsmægler *S. Philipsen*, og, efter dennes Sygdom i September 1919 og senere Død, Disponent *G. Schiønnemann*.

Nævnet, der afholdt samlet Møde hver Onsdag, havde til en Begyndelse Kontor i et lille Lokale i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Bygning, som imidlertid snart blev for trangt, hvorfor man lejede 3 Lokaler i Havnegade; disse Kontorer blev imidlertid ogsaa hurtigt for smaa efterhaanden som Nævnets Virksomhed udvidedes, og der blev derfor lejet en stor Lejlighed, St. Annæplads Nr. 19, hvor Nævnet paa Højdepunktet af sin Virksomhed beskæftigede ca. 25 Mennesker.

Ved Lov af 22. December 1916 blev Gyldigheden af Loven af 12. Maj forlænget for Januar Maaned 1917, saaledes at det Skibsfarten paahvilende Bidrag skulde udredes for denne Maaned i Overensstemmelse med de hidtil fulgte Regler, og ved Lov af 1. Februar 1917 blev Loven paa samme Maade forlænget for Februar 1917. Da der imidlertid netop paa dette Tidspunkt ved Tysklands Note om den uindskrænkede Undervandsbaadskrig indtraadte en saa at sige fuldstændig Standsning af hele den danske Skibsfart, udstedtes Loven af 1. Marts 1917, hvorved det kontante Bidrag for Februar 1917 bortfaldt, og Fragtnævnets Opgave blev indskrænket til at yde Regeringen Bistand ved Tilvejebringelse paa bedste og billigste Maade af Tonnage til Landets nødvendigste Tilførsler og ved Tilsyn med Fragtforholdene og Skibsfartens Udvikling.

Under Hensyn til denne Ændring i den foreliggende Opgave, blev det efter Forhandling mellem Handelsministeriet, Indenrigsministeriet og Fragtnævnet bestemt, at Regeringen skulde være repræsenteret ved Nævnets Forhandlinger gennem en Embedsmand fra førstnævnte Ministerium, og som Repræsentant for Ministeriet deltog fra dette Tidspunkt Chefen for Søfartskontoret, Kontorchef *E. Krogh*, i Forhandlingerne.

Fragtnævnets første Opgave blev at tilvejebringe de i Loven omhandlede Kr. 11.040.000, og Nævnet fremsendte derfor straks

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

efter sin Konstitution Forslag til en kgl. Anordning, der blev udstedt under 3. Juli 1916, og hvorefter samtlige danske Rederier — Sejlskibsrederierne undtagne — skulde betale en Andel af nævnte Bidrag. Størrelsen af hvert Rederis Andel blev bestemt i Forhold til det Beløb, hvormed vedkommende Rederis skattepligtige Indkomst for Skatteaaret 1917—18 oversteg Gennemsnittet af de tilsvarende Indkomster for de to af Skatteaarene 1913—14, 1914—15 og 1915—16, i hvilke Indkomsten havde været højest. I Henhold til denne Anordning, blev Bidragene indbetalt til Fragtnævnet og derefter til Statskassen med Kr. 920.000 maanedlig.

Fragtnævnets næste Opgave blev at tage sig af Kultilførslerne. I den Anledning traadte Nævnet i Forbindelse med *Den Danske Købstadsforening* og *Københavns Kommunalbestyrelse*, som man opfordrede til at danne et Centralkontor, der med bindende Virkning kunde forhandle med Fragtnævnet om Kultilførslerne til samtlige Landets Kommuner. Resultatet blev Oprettelsen af *Kommunernes Kulkontor* og et Tilsagn fra Fragtnævnet om at yde Kommunerne en Rabat paa 33⅓ pCt. af Dagsfragten. Fremgangsmaaden ved Kultilførslerne blev derefter den, at Kommunernes Kulkontor til Fragtnævnets Befragtningskontor indsendte Rekvisitioner paa Tonnage til de af Kommunerne indkøbte Kulladninger, og Befragtningskontoret befragtede derefter til billigst mulig Pris de fornødne Skibe, danske eller udenlandske.

Foruden Kullene til Kommunerne, tilbød Fragtnævnet at hjemføre maanedlig indtil 30.000 Tons Kul til Husholdningsbrug og paa Fragten for disse Kul at yde en Rabat paa 66⅔ pCt. af Dagsfragten, samt indtil 10.000 Tons Kul maanedlig til fri Disposition for Indenrigsministeriet med en Fragtrabat af 33⅓ pCt.

I September 1916 rettede Indenrigsministeriet en Henvendelse til Fragtnævnet om Bistand til Tilførsler af ca. 50.000 Tons Brødkorn, og den 20. September kunde Fragtnævnet afgive Til-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

bud om at hjemføre ca. 45.000 Tons til en Fragt, der laa 5 Kr. under Dagsfragten. Indenrigsministeriet akcepterede Nævnets Tilbud for et Kvantum af 10.000 Tons, men meddelte allerede i Oktober, at der ikke blev Brug for den tilbudte Tonnage. I November kom Ministeriet imidlertid igen til Nævnet om Bistand til Tilvejebringelse af Tonnage for Majs, og i den Anledning fremskaffedes straks et Tilbud om Tonnage til Transport af ca. 110.000 Tons Majs til en Fragt af Kr. 25 pr. quarter, hvilket var ca. Kr. 2½ under Dagsfragten. Tilførslerne kom i Gang i Samarbejde med det af Indenrigsministeriet nedsatte Majsnævn, men blev hurtigt standset sammen med al anden Skibsfart ved den tyske Note af 31. Januar 1917 om den uindskrænkede U-Baads Krig. Ved denne Note erklæredes, at i nærmere angivne Farvande vilde ethvert Skib, fjendtligt eller neutralt, med eller uden Kontrabande, ja selv paa Rejse mellem neutrale Havne, med ethvert til Raadighed staaende Middel blive forhindret i at sejle, hvilket praktisk talt vilde sige, at det uden Varsel vilde blive torpederet.

Ved Tysklands Iværksættelse af den uindskrænkede U-Baads Krig, standsede som sagt al Skibsfart; Rederierne turde ikke lade deres Skibe løbe ud, Krigsforsikringen ophørte at tegne Forsikring, og Søfolkene nægtede at sejle. Landet kom herved i en overmaade vanskelig Situation, hvorved baade Landbrugets og Industriens Produktion truedes med absolut Standsning. Og England gjorde ikke Situationen lettere. Først annulerede man uden videre, forinden den endnu var traadt i Kraft, den Skibsfarts-Overenskomst, som en Delegation, bestaaende af Etatsraad *H. N. Andersen* som Leder, Etatsraad *Emil Glückstadt,* Direktør *C. M. T. Cold,* Direktør *A. O. Andersen* samt Direktør *K. Reinhard*, under store Vanskeligheder havde afsluttet i London i Løbet af Januar Maaned med den engelske Regering om Indskrænkning af de tidligere omtalte „duty voyages" og om Kultilførsler m. v., og dernæst bestemte man ved „Order in Council" af 16. Februar 1917, at Skib paa Vej til Havn i et neutralt Land, hvorfra der var Adgang til Fjendens Territorium, skulde

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

anses for at føre fjendtligt Gods, hvis det ikke søgte allieret Havn til Visitation, og der skulde herefter være tilstrækkelig Grund til at opbringe Skib og Last.

Forholdet var det, at den tyske Note af 31. Januar havde ladet Mulighederne for Opretholdelse af de oversøiske Tilførsler til Danmark bestaa ved uden om Afspærringsomraadet at lade en Vej aaben Nord om Færøerne og ned langs Norges Vestkyst, men denne Udvej vilde være uden Betydning, saafremt England fastholdt sit Krav om, at den ovennævnte Visitation skulde finde Sted i *Kirkwall* paa Orkney-Øerne. Det lykkedes til en Begyndelse at faa England til at gaa med til Visitation i *Halifax* eller *Bermuda* paa Betingelse af, at hver Del af Ladningen var dækket af en af de britiske Myndigheder udstedt Tilladelse til Viderebefordring til Danmark — det saakaldte „Letter of assurance" — og da man samtidig fik ordnet Forholdene til Besætningerne med en betydelig Udvidelse af Krigstillæget og Ulykkesforsikringen, ligesom ogsaa Krigsforsikringen af Skibene blev ordnet paa en tilfredsstillende Maade bl. a. ved Oprettelsen af *„Excedentforsikringen"*, en ny Statsforsikring i Tilknytning til „Krigsforsikringen for danske Skibe", og den tidligere omtalte *„Nye gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe"*, der muliggjorde en Forhøjelse af Skibenes Forsikringssummer til 1½ Mill. Kr., kom Skibsfarten saa smaat i Gang igen.

Længe varede det dog ikke, inden der rejste sig nye alvorlige Vanskeligheder. Under 10. April 1917 bestemte England, at alle Skibe, der kom Vest fra, kun maatte medtage Ladning til det Land, hvis Flag de førte, og samtidig skærpedes Bestemmelserne om „duty voyages", som Skibene maatte udføre for at faa Bunkerkul. Iøvrigt „rekvisitionerede" England ganske roligt de Skibe, der laa i britiske Havne med Ladning til Danmark, indtil „tilsvarende Skibe" ankom her fra Landet. Det blev indlysende, at der maatte gøres noget for at naa til en mere stabil Ordning for Skibsfarten, og under Etatsraad *H. N. Andersens* Ledelse rejste derfor i Begyndelsen af Juni 1917 en større Erhvervsdelegation atter til London for at forhandle herom. I

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

denne Delegation var Skibsfarten repræsenteret ved Direktør *C. M. T. Cold*, Direktør *A. O. Andersen* og Direktør *K. Reinhard*.

Resultatet af Forhandlingerne blev en Overenskomst af 20. Juni 1917 mellem den britiske Regering og Fragtnævnet. Overenskomsten gik i Hovedsagen ud paa, at England tilsagde saa hurtig og god Inspektion i Halifax m. fl. Steder, som Omstændighederne kunde tillade, under Forudsætning af, at Skibene kun medførte approberet Ladning, og desuden gav England Danmark en Ret og en Pligt til maanedlig at aftage 100.000 Tons Kul fra England og frafaldt Krav om Pligtrejser for Skibe, der transporterede disse Kul. Til Gengæld for disse Indrømmelser, maatte Danmark stille 200.000 Tons d. w., eller ca. ¼ af sin daværende søgaaende Handelsflaade til Disposition for England. For disse Skibe skulde England betale en Maanedsfragt af 45/- pr. t. d. w. og holde Skibene forsikret for en Værdi af £ 30 pr. t. d. w. Den øvrige Del af Tonnagen skulde være fri, dog paa Betingelse af, at den ikke maatte lægges op, og saafremt den ikke blev benyttet til Transporter til Danmark, skulde den fortrinsvis anvendes i Fart uden for Farezonen i de Allieredes Interesse. For at sikre dette, indeholdt Overenskomsten en Bestemmelse om, at „no Danish vessel will be chartered for voyage or time or engaged in any trade without the previous consent of the Inter-Allied Chartering Executive".

Afsluttelsen af denne Overenskomst medførte naturnødvendigt, at Administrationen af samtlige Landets Kultilførsler maatte centraliseres hos Fragtnævnet, og den 13. Juli 1917 lykkedes det i Rederiforeningen at faa vedtaget en Ordning, hvorefter samtlige danske Rederier, efter nærmere angivet Forhold, skulde stille til Nævnets Disposition for Tidsbefragtning Tonnage til Udførelse af Kultransporter fra England til Danmark. Den saaledes tidsbefragtede Tonnage bortfragtede Fragtnævnet for Rejser til Kulimportørerne til Maksimalfragt, og Underskudet blev fordelt paa Landets Rederier. Ordningen blev med enkelte Ændringer fornyet den 21. September 1917 og fortsatte derefter — i det væsentlige uændret — til 1. Oktober 1920.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Samtidig maatte Nævnet sørge for, at England fik den stipulerede Tonnage stillet til Disposition hurtigst muligt, og her hjalp det, at Indenrigsministeriet den 6. Januar 1917 havde udstedt Forbud mod at bortfragte danske Skibe paa Tid uden efter forud indhentet Tilladelse, der meddeltes af Handelsministeriet, efter Indstilling af Fragtnævnet. I Medfør af denne Bekendtgørelse havde Fragtnævnet i Tide sørget for, at der var Tonnage til Disposition til at opfylde Overenskomstens Formaal. Overenskomsten gav iøvrigt Anledning til, at Nævnet til Stadighed fik et nøje Samarbejde med den herværende britiske Legation, der bl. a. i Henhold til Overenskomsten skulde have en maanedlig Opstilling over samtlige danske Skibes Position.

De af Fragtnævnet fastsatte Maksimalfragter for Kul fra England varierede i den paagældende Periode fra Kr. 190 pr. Ton til Kr. 30 pr. Ton, alt efter Krigsforsikringspræmiens Størrelse, der paa et givet Tidspunkt var oppe i 24 pCt. for en Rundrejse mellem Danmark og England; men de laa til enhver Tid betydeligt ikke alene under Verdensmarkedets Fragt, som engang var helt oppe i Kr. 260 pr. Ton, men ogsaa under andre Landes, som f. Eks. Sveriges og Norges Maksimalfragter.

Med U. S. A.'s Indtrædelse i Krigen den 5. April 1917 skabtes en ny Situation for dansk Skibsfart. Den 9. Juli kom det første af en Række amerikanske Udførselsforbud for de vigtigste Raastoffer, og samtidig nægtedes der de i Nordamerika liggende Skibe, bestemt til det neutrale Nordeuropa, de nødvendige Bunkerkul til Rejserne, med mindre de akcepterede nogle „Bunker-Regulations", som de hverken vilde eller kunde gaa ind paa. Endvidere fremsatte Amerika Krav om, at alle Skibe, bestemt for Sydamerika fra Staterne, skulde returnere til Nordamerika med Last for at faa Bunkerkul. Tvangssystemet var dermed fuldt gennemført, og de mange danske Skibe, som i god Tro var gaaet til Amerika for at hente Last hjem, forblev inden for Amerikas Magtsfære. Da endelig England den 4. Oktober 1917 standsede al Eksport til Danmark undtagen Kuleksporten og suspenderede den med Grosserer-Societetets Komite og Industriraadet afslut-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

tede Handelsoverenskomst, var Maalet fuldt, og der blev derfor indledet Forhandlinger med U. S. A. for at opnaa en Ordning i Lighed med den Ordning, som var truffet med England i Juni Maaned. Forhandlingerne, i hvilke Fragtnævnets Formand deltog under et Ophold i Washington, førte dog i første Omgang ikke til noget Resultat.

Imidlertid havde den tyske Regering udstedt en ny Priseordning, der gik ud paa, at et neutralt Skib maatte anses som sat i Fart i den fjendtlige Krigsførelses Interesser, naar den paagældende Stat, hvis Flag Skibet var berettiget til at føre, havde sluttet en Aftale med en fjendtlig Stat om Ydelse af Fragtrum, eller naar en overvejende Del af et neutralt Lands Handelsflaade var i Fart for Fjenden. Herefter var det altsaa ikke som tidligere alene den Last, som det neutrale Skib førte, der var afgørende for Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibet retteligt kunde opbringes; men det var Skibet selv, der kunde være Kontrabande; og da Danmark havde en Aftale med England om Tonnageydelse, og da en meget stor Del af den danske Tonnage var bundet i Fart for Amerika, vilde altsaa ethvert dansk Skib falde ind under den nye Priseordnings Bestemmelser. Det blev derfor klart, at man maatte søge Forhandlinger med Tyskland for ogsaa med dette Land at komme til et Arrangement, hvorved der kunde skaffes en relativ Sikkerhed for Skibsfarten.

Forhandlingerne blev paabegyndt i Marts 1918 og førtes fra Fragtnævnets Side af Direktør *N. Høst*, og efter at denne og Direktør *A. O. Andersen* i April Maaned havde været i Berlin, hvor Forhandlingerne fandt Sted i Admiralstaben, lykkedes det i Maj Maaned at faa afsluttet en foreløbig Overenskomst med Tyskland, der rigtignok hvilede paa den Forudsætning, at man opnaaede en Overenskomst med Amerika, hvorved en Del af den paa dette Tidspunkt i Amerika bundne Tonnage kunde blive frigivet. Overenskomsten, der blev endelig ratificeret den 27. September 1918, gik ud paa, at ethvert dansk Skib for ikke at være hjemfaldet til Opbringelse, skulde medføre et af de tyske Myndigheder udstedt Lejdebrev, det saakaldte „Geleit-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

schein". Forudsætningen var endvidere, at Danmark, der paa den Tid raadede over ca. 810.000 t. d. w., fik til udelukkende dansk Disposition 350.000 t. d. w., og til Amerikas og Ententens Brug 460.000 t. d. w. Administrationen af Ordningen tilfaldt Fragtnævnet, der ogsaa overfor den tyske Regering maatte garantere, at Skibe, til hvilke der var anvendt tysk Skibsbygningsmateriel, nøje overholdt de dem paahvilende Klausuler. Fragtnævnet maatte endvidere tilstille den tyske Legation i København en maanedlig Oversigt over samtlige danske Skibes Positioner.

Det blev herefter tvingende nødvendigt at opnaa en Overenskomst med U. S. A., og umiddelbart efter Afsluttelsen af den tyske Overenskomst, blev der derfor sendt en Delegation, i hvilken Fragtnævnet var repræsenteret ved Direktør *A. O. Andersen* og Direktør *K. Reinhard*, til Washington for at forsøge at faa en Ende paa Forhandlingerne med Amerika, der var gaaet helt i Staa.

Disse Forhandlinger, der var meget vanskelige og langvarige, og som gentagne Gange var ved at blive afbrudt, endte med en Overenskomst af 18. September 1918. Overenskomsten faldt i 3 Dele, nemlig en Overenskomst mellem War Trade Board og Fragtnævnet om Aflevering af Tonnage, en Overenskomst med Grosserer-Societetets Komite og Industriraadet om Varetilførslerne, og en Overenskomst direkte med den danske Regering om Begrænsning af Udførslen til Tyskland.

Ifølge Overenskomsten med Fragtnævnet, maatte Dansk Skibsfart, for at der fra U. S. A.'s og Englands Side skulde blive givet Tilladelse til Udførsel for en Række Varer, som haardt tiltrængtes, samt Bunkerkul til de danske Skibe, forpligte sig til, foruden de 200.000 t. d. w., som tidligere var stillet til Disposition for England, at stille 265.000 t. d. w. til Disposition for Amerika. Af disse 265.000 t. d. w. skulde 80.000 t. d. w. anvendes i Fart for „Belgian Relief", og af de resterende 185.000 t. d. w. skulde Halvdelen anvendes i og Halvdelen uden for den tyske Farezone. For Skibene til Fart for „Belgian Relief" og i Fare-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

zonen betaltes en Maanedsfragt af $ 10.75 pr. t.d.w. og for de andre Skibe $ 8.50 pr. t.d.w. Samtlige Skibe skulde holdes forsikrede for U.S.A.'s Regning efter følgende Skala:

Skibe over	30	Aar . . .	$ 140	pr. t.d.w.
— fra	10—30	- . . .	- 165	- —
— under	10	- . . .	- 190	- —

Som en særlig Indrømmelse til de danske Redere, indeholdt

MARIUS NIELSEN

Overenskomsten endelig et Tilsagn om Licens for 35.000 Tons Skibsbygningsmateriel som en Hjælp til Genopbygning af den danske Handelsflaade.

I det Tidsrum, der var gaaet inden Afslutningen af Forhandlingerne med Amerika, var Landet efterhaanden næsten blevet udtømt for en Mængde Varer, saasom Foder- og Gødningsstoffer til Landbruget og Raastoffer til Industrien. For paany at faa disse Tilførsler i Gang og for overhovedet at kunne opfylde den afsluttede Overenskomst, var den under 12. Marts

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

1918 udstedte Lov om Adgang til Bygning, Salg, Udførsel og Bortfragtning af Skibe, der i og for sig lagde meget kraftigt Baand paa Redernes Dispositionsret, ikke længer tilstrækkelig, men det blev nødvendigt, at Fragtnævnet fik fuldstændig Dispositionsret over hele den danske Tonnage. I den Anledning formaaede Fragtnævnet samtlige Landets Rederier til frivilligt at underskrive en Erklæring, hvorved de forpligtede sig overfor Nævnet

CHR. ANDRESEN

til at underkaste sig de Bestemmelser, som Nævnet maatte træffe med Hensyn til Anvendelsen af samtlige deres Skibe og med Hensyn til den Fragt, der skulde ydes derfor, saaledes at i Fremtiden enhver Befragtning blev gjort afhængig af Nævnets Approbation. Saasnart denne Erklæring, hvorved Fragtnævnet fik fuldstændig Hals- og Haandsret over hele den danske Tonnage, og som senere blev bekræftet ved Handelsministeriets Bekendtgørelse af 27. November 1918, forelaa underskrevet af samtlige Rederier, gik man til Undersøgelse af, for hvilke Varer, der sær-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

lig tiltrængtes Fastsættelse af Maksimalfragter, og i Forstaaelse med Regeringen og Den overordentlige Kommission udstedtes under 24. Oktober 1918 en specificeret Maksimalfragttarif for Tilførsler af Varer fra Amerika og Østen, omfattende navnlig Gødnings- og Foderstoffer, Petroleum, Bomuld, Kaffe, Ris, Garvestoffer m. v. samt en Række Stykgodsvarer, saasom Manufakturvarer, Maskiner, Læder og Lædervarer, Tobak m. v. Endvidere fastsattes ogsaa Maksimalfragter for Tilførsler fra England og Middelhavet. Samtidig traadte Nævnet, der i Sager vedrørende ovennævnte Erklæring, havde suppleret sig med Skibsreder *Marius Nielsen* og Skibsreder *Th. Just,* hvilken sidste senere blev afløst af Konsul *Chr. Andresen,* i Forbindelse med *Centralkontoret for Import af Foderstoffer* og med det paa Regeringens Foranledning og med Ingeniør *Alexander Foss* som Formand under 27. Februar 1917 nedsatte *Erhvervenes Fællesudvalg* for ved Forhandling med disse Organisationer at naa til den bedst mulige Udnyttelse af den meget knebne Tonnagemængde, der blev tilbage, naar Forpligtelserne overfor Amerika og England var opfyldt.

Med Erhvervenes Fællesudvalg, i hvilket Fragtnævnet var repræsenteret ved sin Formand og Næstformand, traf Fragtnævnet den Aftale, at alle Stykgodsvarer blev henført under en af 5 Klasser, saaledes at alle i Klasse 1 staaende Varer blev afskibet før de i Klasse 2—5, 2 før de i Klasse 3—5 o. s. v. For bedre at kunne gennemføre denne Ordning samt for at være Mellemled ved Afleveringen af Tonnagen til Amerika, oprettede Nævnet under Direktør *Arnold Reimanns* Ledelse et Filialkontor i New York, til hvilket Kontor enhver Anmodning om Afskibning af Stykgods fra Amerika blev henvist.

Med Hensyn til Samarbejdet med Centralkontoret for Import af Foderstoffer blev Praksis den, at Centralkontoret, efterhaanden som det indkøbte Varer, henvendte sig til Nævnet om Tonnage, og Nævnet viste sig til enhver Tid i Stand til at anvise Kontoret, hvad det maatte ønske, saaledes at der i Tidsrummet

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

indtil 1. Oktober 1919 paa Fragtnævnets Skibe blev hjemført ca. 100.000 Tons Foderstoffer fra Nord- og Sydamerika.

Med Krigens Ophør og efterhaanden som dens Virkninger fortog sig, stod det Fragtnævnet klart, at det ikke længer kunde forlanges af Skibsfarten, at den skulde stille hele sin Tonnage til udelukkende Disposition for Fragtnævnet og derved være afskaaret fra Deltagelse i Konkurrencen med andre Landes Skibsfart. Nævnet indledede derfor i Sommeren 1919 Forhandlinger med Handelsministeriet — som Nævnet ved Lov af 15. Juni 1918 imidlertid var blevet underlagt i Stedet for Indenrigsministeriet — om under en eller anden Form at give Skibsfarten fri for de den paalagte Restriktioner. Efter at Repræsentanter for Den overordentlige Kommission, Ernæringsraadet, Majsnævnet, Statens Kulfordelingsudvalg og Indenrigsministeriet havde faaet Lejlighed til at udtale sig om Sagen, naaede man under 17. September 1919 til en Overenskomst mellem Handelsministeriet og Fragtnævnet, hvorefter den danske Handelsflaade skulde stilles til fri Raadighed for Rederierne uden Restriktioner, mod at der i Tiden fra 1. Oktober 1919 til 30. September 1920 til Stadighed blev holdt 172.000 t. d. w. til Disposition for Kultilførsler fra England til en Fragt, der ikke maatte overstige Kr. 35 pr. Ton, og 133.000 t. d. w. til Disposition for Tilførsel af Korn og Foderstoffer til en Fragt, der ikke maatte overstige Kr. 100 pr. Ton Majs fra River Plate. Endvidere maatte danske Skibe, som sejlede med Last til Danmark, ikke notere Fragter overstigende de den 4. Juli 1919 fastsatte Maksimalfragter. I Tilfælde af Tvistigheder angaaende Overenskomstens Rækkevidde, var Afgørelsen forbeholdt Handelsministeriet. Overenskomsten kom i det store og hele til at virke tilfredsstillende for alle Parter; ganske vist kostede det Skibsfarten meget betydelige Beløb at sejle med ca. $^1/_3$ af sin Flaade til de lave Fragter, der var fastsat, men Skibsfarten opnaaede dog nu omsider at faa $^2/_3$ af sin Tonnage til fuldstændig fri Disposition.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Da England i Eftersommeren 1919 truede med helt at lukke for Kuleksporten til Danmark, herunder ogsaa for Bunkerkul, hvilken Trusel skulde benyttes til at fremtvinge en forøget Tilførsel til England af Tømmer for at afhjælpe den herskende Mangel paa Byggematerialer, maatte Fragtnævnet under 15. September 1919 og senere under 17. Februar 1920 gaa ind paa en Overenskomst om, at dansk Skibsfart forpligtede sig til at transportere et større Kvantum Tømmer fra Østersøen til England til nærmere fastsatte Maksimalrater, mod at England til Gengæld gav Licens for Udførsel af Kul og Bunkerkul. Ved Forhandlingerne om disse Overenskomster, der førtes af Direktør *A. O. Andersen*, fandt nøje Samarbejde Sted med de norske og svenske Redere, som maatte paatage sig lignende Forpligtelser.

I Løbet af Aaret 1920 udviklede Forholdene for Skibsfarten sig mere og mere henimod det normale. Verdenstonnagen og ogsaa den danske Tonnage var efterhaanden kommet op paa samme Størrelse som før Krigen. Verdensmarkedets Fragter faldt til samme Niveau som de gældende Maksimalfragter, og Motiverne for Fragtnævnets Oprettelse, nemlig „en Beskæring af Fragtsatser, der ikke staar i noget som helst rimeligt Forhold til Omkostningerne ved den Tjeneste, der ydes, og som opnaas i alle Lande udelukkende af en Række for Verdenssamfundet ødelæggende Forhold, og som endelig lægger en tung Byrde paa det øvrige frembringende og forbrugende Samfund", havde ikke længer Gyldighed, idet der med de lavere Fragter ikke kunde være Tale om noget Misforhold imellem disse og Skibsfartens efterhaanden meget store Omkostninger, ligesom man heller ikke kunde tale om, at Fragterne hvilede som en tung Byrde paa det forbrugende Samfund, idet en Gennemgang af de forskellige Varers Pris vilde vise, at Fragterne kun indgik med en forholdsvis ringe Procentdel i denne Pris.

Under disse Omstændigheder tilstillede Fragtnævnet under 1. September 1920 Handelsministeriet en motiveret Indstilling om Ophævelse af Nævnet. Handelsministeriet bifaldt Indstillingen og forelagde et Lovforslag om Fragtnævnets Ophævelse,

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

hvilket Lovforslag blev enstemmigt vedtaget af Rigsdagen og stadfæstet af Kongen under 22. December 1920.

Samtidig udløb Loven af 12. Marts 1918 om Salg og Bortfragtning af Skibe, der i 1919 var blevet fornyet et Aar for at der stadig af Hensyn til Formindskelse af Handelsflaaden kunde blive ført Kontrol med Dispositionerne over dansk Tonnage; men først den 12. Juni 1922 forsvandt det sidste Spor af Krigstidens Foranstaltninger ved Ophævelse af Loven af 18. Maj 1917 om Baandlæggelse af Forsikringssummerne for forliste Skibe, en Lov, som Fragtnævnet havde taget Initiativet til, bl. a. for at modvirke usund Spekulation i Likvidation af Rederier med megen forlist Tonnage.

Omtrent samtidig hermed traadte de under Krigen oprettede forskellige Forsikringsinstituter for Skibe m. v. i Likvidation.

„*Krigsforsikringen for danske Skibe*", der havde haft en Præmieindtægt paa ca. 138½ Mill. Kr. og udbetalt ca. 86½ Mill. Kr. i Erstatninger, sluttede med et Overskud paa ca. 54½ Mill. Kr. Efter Institutets Vedtægter, skulde dette Overskud fordeles med 15 pCt. til Assurandørerne og 85 pCt. til Rederne, som gennem Betaling af de høje Præmier havde bidraget til, at Overskudet blev saa stort. I Erkendelse af, at Staten paa et givet Tidspunkt havde løbet en stor Risiko, gik man imidlertid med til at fordele Overskudet med 15 pCt. til Assurandørerne, 35 pCt til Staten og 50 pCt. til Rederne, hvorhos disse yderligere gik med til at modtage deres Andel i 5 pCt. Statsobligationer, uomsættelige og uamortisable de første 3 Aar og derefter amortisable i Løbet af 20 Aar.

„*Nye Gensidige Krigsinteresseforsikring for Dampskibe*" sluttede med et Overskud paa ca. 18 Mill. Kr., som blev udbetalt Medlemmerne i Forhold til de indbetalte Præmier.

„*Danske Rederes gensidige Forsikring af Søfolk mod Krigsfare*", der havde haft en Præmieindtægt af godt 6 Mill. Kr., sluttede med et Overskud paa ca. 4½ Mill. Kr., der tilfaldt Rederierne, som alene havde betalt Præmierne, men Overskudet

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

blev i det store og hele anvendt til forskellige velgørende og sociale Foranstaltninger.

„Danske Skibsofficerers gensidige Krigsforsikring af Løsøre", der havde haft en Præmieindtægt af ca. Kr. 300.000, sluttede med et Underskud paa Kr. 270.000, der skulde fordeles paa de forsikrede i Forhold til de indbetalte Præmier, men som i sin Helhed blev betalt af Dansk Dampskibsrederiforening.

Til Vurdering af Skibsfartens økonomiske Indsats under Verdenskrigen, udarbejdede Fragtnævnet i sin Tid følgende Oversigt:

„Foruden de Beløb, som Skibsfarten under Krigen har maattet udrede i direkte Indkomstskatter, og som kan anslaas til:

af Indkomsten i 1915	ca. Kr.	20,000,000
- — - 1916	- -	48,000,000
- — - 1917	- -	42,000,000
- — - 1918	- -	52,000,000
- — - 1919	- -	60,000,000
Ialt	ca. Kr.	222,000,000

(der maa dog tages i Betragtning, at de anførte Indkomstskatter udelukkende angiver de af Rederierne direkte betalte Skatter; men da saa godt som alle Rederier er Aktieselskaber, bør ogsaa medregnes de af Rederiaktionærerne betalte Skatter)

har Skibsfarten som Særafgifter direkte udbetalt:

Bidrag til Landets nødvendigste Tilførsler i Henhold til Lovene af $^{12}/_{5}$ og $^{22}/_{12}$ 1916	- -	11,960,000
	ca. Kr.	233,960,000

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

	Transport ialt	ca. Kr.	233,960,000
Fragtreduktion paa Kul hjemført i 1916 og Januar 1917		- -	4,073,578
Fragtreduktion paa 100,000 Tons Majs importeret af Centralkontoret før $^{17}/_{9}$ 1919		- -	4,000,000
Hvorhos Fragtnævnet til Udligning af Underskudet ved Kul-, Korn- og Foderstoftransporter har anvendt:			
$^{13}/_{7}$ —$^{31}/_{12}$ 1917	Kr.	6,950,471	
$^{1}/_{1}$ —$^{31}/_{3}$ 1918	-	2,153,461	
$^{1}/_{4}$ —$^{30}/_{6}$ 1918	-	1,402,693	
$^{1}/_{7}$ —$^{31}/_{10}$ 1918	-	4,263,476	
$^{1}/_{11}$—$^{31}/_{12}$ 1918	-	3,881,951	
$^{1}/_{1}$ —$^{30}/_{9}$ 1919	-	2,792,047	
$^{1}/_{10}$ 1919—$^{31}/_{3}$ 1920	-	16,325,372	
$^{1}/_{4}$ —$^{30}/_{9}$ 1920	ca. -	15,000,000	- - 52,769,471
Hertil kommer endvidere:			
Det Skibsfarten rettelig tilkommende Overskud af Krigsforsikringen, som er tilflydt Statskassen		- -	17,500,000
Kurstab af Redernes Andel af Krigsforsikringens Overskud, som er tilflydt Statskassen i Form af Laan		- -	3,750,000
Fragtnævnets Afvikling		- -	4,000,000
	Tilsammen	ca. Kr.	320,000,000".

Ved Vurderingen af Skibsfartens Ydelser maa imidlertid tages Hensyn til ikke alene de positive Omkostninger, men ogsaa til den Fortjeneste, den gav Afkald paa. I saa Henseende skal Opmærksomheden f. Eks. henledes paa, at Hovedparten af de Skibe, der hentede Kul, gik til England i Ballast, hvilket var nødvendigt for at udnytte den knappe Tonnage saa meget som muligt; men derved maatte Skibene give Afkald paa den For-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

tjeneste. der kunde være indvundet ved at lade disse tage Returladning fra Skandinavien paa Rejserne til England, for hvilke Rejser, der kunde opnaas særdeles lønnende Fragter. Endelig bør i denne Forbindelse ikke glemmes de store Tonnagetab, Skibsfarten led ved under Krigen at maatte beskæftige en overvejende Del af sin Flaade i Farezonerne. Under hele Krigen mistede alene Dampskibsrederierne 147 Skibe med en samlet Brutto Register Tonnage af 228.759 Tons, eller ca. ½ af hele Flaaden.

Den Ydelse fra Skibsfarten, som var den væsentligste, og som havde den allerstørste Betydning, bestod imidlertid deri, at Skibsfarten – saaledes som fremstillet ovenfor — under en stor Del af Krigen og lige indtil Oktober 1920 besørgede alle Landets Tilførsler til Maksimalrater, der laa betydeligt under Markedsraterne.

Ved Bedømmelsen af den Maade, hvorpaa Fragtnævnet løste de Opgaver, der blev det paalagt, maa nødvendigvis forskellige Forhold, som vanskeliggjorde Løsningen, tages i Betragtning. Med den Udvikling, som Skibsfarten efterhaanden fik, med de Krav, der blev stillet til den neutrale Tonnage af de krigsførende Magter, og med den Risiko, som Sejladsen medførte, stod det Fragtnævnet klart, at den eneste Maade, hvorpaa Tilførslerne til Landet med Held kunde gennemføres, var ad Frivillighedens Vej. Tvangsforanstaltninger vilde det sikkert have været overordentlig vanskeligt at gennemføre, og de vilde ogsaa i mangfoldige Tilfælde have kompromitteret Landets Neutralitet. Det er indlysende, at der alene i dette Forhold laa en Begrænsning for Fragtnævnet med Hensyn til de Reduktioner i Fragterne for vore Tilførsler, som Nævnet kunde paatvinge Rederierne. Fragtnævnet maatte endvidere, samtidig med at det bestræbte sig for at gøre Fragterne for Tilførslerne saa smaa som muligt, tage det Hensyn, at en saadan Fragtreduktion ikke umuliggjorde Opnaaelsen af relativt høje Fragter fra Udlandet under de Forhandlinger, som Fragtnævnet maatte føre med Hensyn til Anvendelsen af dansk Tonnage i

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Tjeneste for Udlandet. Herunder maa det erindres, at den største Del af den danske Tonnage i lange Tider under Krigen sejlede udelukkende i Udlandets Tjeneste, hvorved der blev tilført Danmark store Summer.

Forinden Omtalen af Dansk Skibsfarts Indsats under Verdenskrigen afsluttes, skal, til Belysning i store Træk af, hvorledes den danske Handelsflaade blev anvendt i Krigsaarene, og hvilke Fragter, den indsejlede, gives nedenstaaende Oversigt over

Danske Skibes samlede Bestuvning, opsejlet Bruttofragt og Timecharterfragt:

	Indgaaet til Danmark		Udgaaet fra Danmark		Befordret fra Udland til Udland		Time-charterfragt	Fragtindex
	1000 Tons	Brutto-fragt	1000 Tons	Brutto-fragt	1000 Tons	Brutto-fragt		
		Mill. Kr.		Mill. Kr.		Mill. Kr.	Mill. Kr.	
1913	2421	23	942	9	7800	71	9	100
1914	2294	32	883	12	6000	51	4	104
1915	2670	105	927	14	4100	99	8	284
1916	1931	143	721	15	4800	193	22	495
1917	968	146	390	23	3000	161	68	994
1918	920	122	197	7	3900	104	165	1049
1919	1690	229	351	12	3700	95	109	920
1920	1424	184	492	23	4300	171	88	850

Den 5. Januar 1921 holdt Fragtnævnet sit sidste Møde. Der fremlagdes i dette en Skrivelse fra Handelsministeriet, hvori meddeltes, at Loven om Ophævelse af Fragtnævnet under 22. December 1920 havde erholdt allerhøjeste Stadfæstelse, og hvori samtidig udtaltes Ministeriets bedste Tak for og Paaskønnelse af den Maade, hvorpaa Nævnet havde udført sit Hverv, en Anerkendelse, som i øvrigt alle Ordførerne i Rigs-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

dagen ved Lovens Behandling havde givet Udtryk for. Og hermed sluttede en af de mærkeligste og interessanteste Perioder i Dansk Skibsfarts Historie.

En Følge af Fragtnævnets Oprettelse og Virksomhed blev naturligt, at Dansk Dampskibsrederiforening som saadan udadtil traadte noget i Baggrunden, saa længe Nævnet eksisterede. Men dermed er ikke sagt, at Rederiforeningen ikke havde betydningsfulde Opgaver at løse. Tværtimod steg dens Aktivitet Dag for Dag. Først og fremmest blev Foreningen raadgivende og vejledende for Fragtnævnet, og i de mange Møder, som under Krigstiden blev holdt i Dansk Dampskibsrederiforening, var første Punkt paa Dagsordenen altid „Meddelelser fra Fragtnævnet", og Møderne blev som Regel overværet af Nævnets Sekretær og Lederen af Befragtningskontoret. Dernæst blev det Foreningens Opgave at tilvejebringe de meget store Pengemidler, som var nødvendige til Fragtnævnets Administration, og sidst men ikke mindst tilkom det Foreningen til enhver Tid at ordne Forholdene til Skibsbesætningerne saaledes, at der i hvert Fald ikke paa dette Omraade skulde skabes Vanskeligheder for at holde Skibene i Fart. De største Vanskeligheder i saa Henseende indtraf ved Tysklands Indførelse af den uindskrænkede U-Baads Krig fra 1. Februar 1917. Dette gav Anledning til, at de 5 Søfartsorganisationer: Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø-Restaurations-Forening, Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund, i Fællesskab rettede en Henvendelse til Rederiforeningen om at faa optaget Forhandlinger om den nye Situation. Forhandlinger blev optaget, men Enighed kunde ikke opnaas, hvorfor der blev rettet Henvendelse til Forligsmanden, og paa Basis af et af ham under 7. Marts stillet Mæglingsforslag, blev der oprettet følgende nye Tillæg til Dansk Dampskibsrederiforenings Forhyringsregler af 1911:

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Sømænd og Søfyrbødere.

De i Overenskomstens Periode indtil 1. Juni 1919 gældende Hyrer forhøjes fra og med den 1. Januar 1915 som følger:

Tømmermænd	Kr. 85	pr. Maaned
Baadsmænd	„ 85	„
Matroser	„ 80	„
Letmatroser med mindst 2 Aars Søfart	„ 60	„
» » mindre end 2 Aars Søfart	„ 55	„
Jungmænd	„ 35	„
Fyrbødere	„ 80	„
Kullempere	„ 50	„

Udover ovennævnte Hyrer betales fra og med den 1. April 1917 for alle under »Dansk Dampskibsrederiforening« hørende Skibe med Undtagelse af saadanne, for hvilke der i det følgende fastsættes særlige Regler, Krigstillæg som følger:

Tømmermænd og Baadsmænd	Kr. 80	Alt pr. Maaned og pro rata pr. Dag.
Matroser	„ 70	
Letmatroser	„ 60	
Jungmænd	„ 50	
Fyrbødere og Kullempere	„ 70	

Dette Krigstillæg betales for Fart paa Østersøen og Nordsøen (undtagen Rejser indenfor Linierne Skagen-Vinga og Ystad-Gedser), for Fart paa Middelhavet og for Fart paa Atlanterhavet og Nordhavet i en Zone begrænset af 32 Gr. n. B., 25 Gr. v. L. indtil 62 Gr. n. B., herfra indtil 15 Gr. v. L. og videre til 85 Gr. n. B., 30 Gr. ø. L. og herfra til Kap Kanin.

Dette Krigstillæg betales saavel under Sejlads, som naar Skibet ligger i Havn, og drejer fra Paamønstring respektive til Afmønstring.

For de Skibes Vedkommende, som er blevet opholdt i krigsførende Magters Havne nord for 47 Gr. n. B. efter den 1. Februar 1917, skal Krigstillæget have tilbagevirkende Kraft fra og med den 1. Februar 1917.

Opbringes Skibet eller gaar det tabt ved en ved Krigen foraarsaget Ulykke, drejer saavel Hyre som Krigstillæg, saa længe Flaget bevares neutralt, indtil den Forhyrede er tilbage paa Udmønstringsstedet.

For Fart indenfor Linierne Skagen-Vinga og Ystad-Gedser betales et Fartstillæg af Kr. 25 pr. Mand pr. Maaned og pro rata pr. Dag for alle Mandskabsklasser.

For Passagerskibe i transatlantisk Fart betales et Krigstillæg, der er det dobbelte af de paa Side 1 nævnte Tillæg.

For Fart i de af de krigsførende Magter etablerede Farezoner betales tredobbelt Krigstillæg.

Tillægget drejer fra Paamønstring eller, hvor Folkene er mønstrede, fra Skibet begynder at indtage Ladning til en Havn i et af de krigsførende Lande, eller hvor Skibet ligger i en af disse Landes Havne, fra det begynder at indtage Ladning til en Havn inden- eller udenfor Farezonerne, og det drejer, til Skibet efter at have naaet sit Bestemmelsessted er udlosset, dog saaledes, at der for Ophold i Havn kun betales Farezonetillæg for Ophold indtil 8 Dages Varighed pr. Rejse.

Hvor et Skib i Fart udenom Farezonen dog bliver indbragt til en Inspektionshavn eller faar lignende tvungent Ophold i Farezonen, drejer Farezonetillægget fra Farezonegrænsen passeres, men ophører efter 8 Dages Ophold i Havn.

Det begynder atter at dreje fra Skibets nye Afgang og indtil Farezonegrænsen passeres.

Gaar et Skib fra en af de krigsførende Landes Havne til Amerika, betales Farezonetillæg fra Afgang fra Havn til Farezonegrænsen passeres.

I alle Tilfælde, hvor Farezonetillægget under Ophold i Havn ophører, beregnes almindeligt Krigstillæg.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Folkenes Ret til ifl. Sølovens § 85 at nægte at gaa ud i Farezonerne forbeholdes, men de maa ikke, som Betingelse for at sejle, stille større Krav end de her aftalte Vilkaar.

Krigstillæg og Farezonetillæg gælde for al Fart — uanset Lastens Beskaffenhed — forsaavidt Rejserne er godkendte af den ved Lov af 10. September 1914 oprettede Krigsforsikring for danske Skibe.

Ulykkesforsikringen fastsættes for Død og Invaliditet til et Beløb af indtil Kr. 8000 pr. Mand og kommer til Udbetaling ved Dødsfald eller Invaliditet efter en ved Krigen foraarsaget Ulykke — uanset i hvilket Farvand Ulykken indtræffer — i Overensstemmelse med de af Arbejderforsikringsraadet i Henhold til den gældende Ulykkesforsikringslov trufne Afgørelser.

Dog gælder Ulykkesforsikringen ogsaa for saadanne, som efter nævnte Lov ikke anerkendes som Forsørgere for saa vidt rimelige Beviser fremskaffes for, at den paagældende har haft Paarørende, som han har ydet økonomisk Støtte. I Tvivlstilfælde afgøres Bevisernes Gyldighed af den mellem „Dansk Dampskibsrederiforening", „Sømændenes Forbund i Danmark" og „Søfyrbødernes Forbund i Danmark" bestaaende Voldgiftsret for Behandling af faglig Strid.

Dyrtidstillægget for Perioden 1. December 1916 til 1. April 1917 betales med $1^1/_3$ af en Maaneds Hyre for 4 Maaneders Tjeneste eller pro rata for kortere Tids Tjeneste, saaledes at forstaa, at for Folk, der ikke er ombord i et under „Dansk Dampskibsrederiforening" hørende Skib den 1. April 1917, betaler de Rederier, der har haft Vedkommende i sin Tjeneste efter 1. December 1916, Dyrtidstillæg pro rata for den Tid han har gjort Tjeneste ombord i vedkommende Rederi's Skibe.

Fra og med 1. April 1917 forhøjes Dyrtidstillægget til en Maaneds Hyre for 2 Maaneders Tjeneste eller pro rata for kortere Tids Tjeneste.

Krigstillæg, Farezonetillæg, Fartstillæg, Dyrtidstillæg samt den ekstraordinære Ulykkesforsikring betales, saa længe den nuværende Krigstilstand i Europa begrunder samme, og Spørgsmaalet om Tidspunktet for Ophør med Betalingen afgøres af et Nævn, hvortil hver af Parterne vælger to Medlemmer og i hvilket Statens Forligsmand i Arbejdsstridigheder er Opmand.

Ovennævnte Hyrer med Undtagelse af Hyren for Kullempere reduceres med Kr. 5 pr. Maaned, saa længe Krigstillægget og den ekstraordinære Ulykkesforsikring er i Kraft.*)

Officerer, Restauratører, Hovmestre og Kokke.

For Gager under Kr. 75 betales et Krigstillæg af samme Størrelse som Gagen.

For Gager over Kr. 320 betales et Krigstillæg svarende til det halve af Gagen.

Gager	Krigstillæg	Gager	Krigstillæg
Kr. 75.00	Kr. 75.00	Kr. 188.00	Kr. 115.00
„ 80.00	„ 75.00	„ 190.00	„ 115.00
„ 85.00	„ 75.00	„ 192.70	„ 120.00
„ 90.00	„ 80.00	„ 195.00	„ 120.00

*) I Henhold til ovenstaaende vil Hyrerne efter Fradrag af de nævnte Kr. 5 pr. Md. under den nuværende Krigstilstand i Europa være som følger:

Tømmermænd	Kr. 80	pr. Maaned
Baadsmænd	„ 80	„
Matroser	„ 75	„
Letmatroser med mindst 2 Aars Søfart	„ 55	„
„ „ mindre end 2 Aars Søfart	„ 50	„
Jungmænd	„ 30	„
Fyrbødere	„ 75	„
Kullempere	„ 50	„

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Gager	Krigstillæg	Gager	Krigstillæg
Kr. 95.00	Kr. 80.00	Kr. 200.00	Kr. 120.00
„ 98.70	„ 85.00	„ 202.10	„ 120.00
„ 100.00	„ 85.00	„ 205.00	„ 120.00
„ 105.00	„ 85.00	„ 210.00	„ 125.00
„ 108.10	„ 85.00	„ 215.00	„ 125.00
„ 110.00	„ 85.00	„ 216.20	„ 125.00
„ 112.80	„ 90.00	„ 220.00	„ 125.00
„ 115.00	„ 90.00	„ 225.00	„ 125.00
„ 117.50	„ 90.00	„ 225.60	„ 130.00
„ 120.00	„ 90.00	„ 230.00	„ 130.00
„ 122.20	„ 90.00	„ 230.30	„ 130.00
„ 125.00	„ 90.00	„ 235.00	„ 130.00
„ 126.90	„ 90.00	„ 239.70	„ 130.00
„ 130.00	„ 90.00	„ 240.00	„ 135.00
„ 131.60	„ 95.00	„ 244.40	„ 135.00
„ 135.00	„ 95.00	„ 245.00	„ 135.00
„ 136.30	„ 95.00	„ 250.00	„ 135.00
„ 140.00	„ 100.00	„ 253.80	„ 135.00
„ 141.00	„ 100.00	„ 255.00	„ 140.00
„ 145.00	„ 100.00	„ 260.00	„ 140.00
„ 145.70	„ 100.00	„ 263.20	„ 140.00
„ 150.00	„ 100.00	„ 265.00	„ 140.00
„ 155.00	„ 105.00	„ 270.00	„ 145.00
„ 155.10	„ 105.00	„ 275.00	„ 145.00
„ 160.00	„ 105.00	„ 280.00	„ 150.00
„ 164.50	„ 105.00	„ 285.00	„ 150.00
„ 165.00	„ 105.00	„ 286.70	„ 150.00
„ 170.00	„ 105.00	„ 290.00	„ 150.00
„ 173.90	„ 110.00	„ 295.00	„ 150.00
„ 175.00	„ 110.00	„ 300.00	„ 150.00
„ 180.00	„ 110.00	„ 300.80	„ 155.00
„ 183.30	„ 115.00	„ 305.00	„ 155.00
„ 185.00	„ 115.00	„ 320.00	„ 160.00

Krigstillægget betales fra og med 1. April 1917 for Fart paa Østersøen og Nordsøen (undtagen Rejser indenfor Linierne Skagen-Vinga og Ystad-Gedser), for Fart paa Middelhavet og for Fart paa Atlanterhavet og Nordhavet i en Zone begrænset af 32 Gr. n. B., 25 Gr. v. L. indtil 62 Gr. n. B., herfra indtil 15 Gr. v. L. og videre til 85 Gr. n. B., 30 Gr. ø. L. og herfra til Kap Kanin. Dette Krigstillæg betales saavel under Sejlads, som naar Skibet ligger i Havn og drejer fra Paamønstring respektive til Afmønstring.

For Fart i de af de krigsførende Magter etablerede Farezoner betales tredobbelt Krigstillæg.

Tillægget drejer fra Paamønstring eller, hvor Officererne er mønstrede, fra Skibet begynder at indtage Ladning til en Havn i et af de krigsførende Lande, eller hvor Skibet ligger i et af disse Landes Havne, fra det begynder at indtage Ladning til en Havn inden- eller udenfor Farezonerne, og det drejer, til Skibet efter at have naaet sit Bestemmelsessted er udlosset, dog saaledes at der for Ophold i Havn kun betales Farezonetillæg for Ophold af indtil 8 Dages Varighed pr. Rejse.

Hvor et Skib i Fart udenom Farezonen dog bliver indbragt til en Inspektionshavn eller faar lignende tvungent Ophold i Farezonen, drejer Farezonetillægget fra Farezonegrænsen passeres, men ophører efter 8 Dages Ophold i Havn.

Det begynder atter at dreje fra Skibets nye Afgang indtil Farezonegrænsen passeres.

Gaar et Skib fra et af de krigsførende Landes Havne til Amerika, betales Farezonetillæg fra Afgang fra Havn, til Farezonegrænsen passeres.

I alle Tilfælde, hvor Farezonetillægget under Ophold i Havn ophører, beregnes almindeligt Krigstillæg.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Officerernes Ret til iflg. Sølovens § 85 at nægte at gaa ud i Farezonerne forbeholdes, men der maa ikke, som Betingelse for at sejle, stilles større Krav end de her aftalte Vilkaar.

Indenfor Linierne Skagen-Vinga og Ystad-Gedser betales et Fartstillæg af Kr. 25 pr. Maaned og pro rata pr. Dag for alle ikke fast ansatte Hovmestre og Kokke samt for alle gifte Undermestre, Assistenter, Styrmænd, Hovmestre og Kokke.

Krigstillæg og Farezonetillæg gælde for al Fart — uanset Lastens Beskaffenhed — forsaavidt Rejserne er godkendte af den ved Lov af 10. September 1914 oprettede Krigsforsikring for danske Skibe.

Ulykkesforsikringen fastsættes for Død og Invaliditet til et Beløb af indtil Kr. 20.000 pr. Mand for Officerer*) og til et Beløb af indtil Kr. 16.000 pr. Mand for Restauratører, Hovmestre og Kokke, og kommer til Udbetaling ved Dødsfald eller Invaliditet efter en ved Krigen foraarsaget Ulykke — uanset i hvilket Farvand Ulykken indtræffer — i Overensstemmelse med de af Arbejderforsikringsraadet i Henhold til den gældende Ulykkesforsikringslov trufne Afgørelser. Dog gælder Ulykkesforsikringen ogsaa for saadanne, som efter nævnte Lov ikke anerkendes som Forsørgere, forsaavidt rimelige Beviser fremskaffes for, at den paagældende har haft Paarørende, som han har ydet økonomisk Støtte. I Tvivlstilfælde afgøres Bevisernes Gyldighed af det mellem Maskinmestrenes Forening og Dansk Dampskibsrederiforening bestaaende faste Voldgiftsudvalg.

Den 24. Maj 1917 udsendte Dansk Dampskibsrederiforening til Offentligheden følgende Udtalelse:

„Paa et i Dag afholdt Møde i Dansk Dampskibsrederiforening drøftedes Spørgsmaalet om Krigsforsikring af Besætningerne og Understøttelser til de ved Krigsulykker Omkomnes Efterladte. Ihvorvel Ordningen af Forsikringen af saavel Personerne som deres Ejendele, der straks ved Krigens Udbrud toges op af Rederiforeningen, og som i Krigens Løb efter Samraad med Besætningernes Organisationer har været Genstand for flere Udvidelser, i det Store og Hele maa anses for at virke tilfredsstillende, maa det dog erkendes, at i Tilfælde, hvor f. Eks. en Forulykket efterlader sig stor Familie og vedkommende Rederi ikke ser sig i Stand til, som praktiseret af en Del af de større Dampskibsrederier, at supplere Forsikringssummerne i passende Grad, kan der være Trang til Understøttelsesmidler. Da det endvidere maa erkendes, at der ogsaa i Fredstid paa Grund af Søfartserhvervets Karakter kan være Trang til saadanne Midler, besluttedes det under Rederiforeningens Bestyrelse ved Bidrag af Dampskibsrederierne at oprette et Dispositionsfond,

*) Til Officerer henregnes ogsaa Maskinassistenter med *Maskinisteksamensbevis*.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

stor 1 Mill. Kr., hvis Midler under Krigen kan anvendes i Tilfælde som ovenfor omhandlet, medens der, naar Krigen er forbi, efter Samraad med Besætningernes Organisationer vil være at træffe Bestemmelse om, hvorledes Fondets Midler bedst kan anvendes til Støtte for saavel den danske Dampskibs- som Sejlskibsflaades Førere og Besætninger og deres Familier. Det Østasiatiske Kompagni har tilsagt sin Støtte til Fondets Oprettelse, og der vil blive givet andre udenfor Rederiforeningen staaende Dampskibsrederier Lejlighed til ogsaa at yde Bidrag dertil."

Det i Henhold til denne Udtalelse oprettede Fond kom til at danne Grundlaget for det den 9. Juli 1919 oprettede *„Danske Dampskibsrederes Understøttelsesfond"*, der er en selvejende Institution, som administreres af en af Dansk Dampskibsrederiforening valgt Bestyrelse, for Tiden bestaaende af Direktør *A. O. Andersen,* Generalkonsul *Johan Hansen* og Konsul *Chr. Andresen* med Højesteretssagfører *Jakob E. Gelting* som Kasserer. Fondets Kapital er ved Bidrag fra Rederierne nu bragt op til godt 2½ Mill. Kroner.

Det udbetaler Understøttelser til Efterladte efter Søfolk, der omkom under Verdenskrigen, eller til Søfolk, der kom til Skade under denne, samt i al Almindelighed til Efterladte efter Søfolk eller til gamle eller svagelige Søfolk. Fondet understøtter for Tiden ca. 340 Personer med et samlet aarligt Beløb af ca. Kr. 121.000.

Da der bl. a. som Følge af de mange Krigsforlis var indtraadt stor Arbejdsløshed blandt Skibsbesætningerne, tog Dansk Dampskibsrederiforening i Januar 1918 Spørgsmaalet op om at yde en Understøttelse til de arbejdsløse, der, da de ikke var Medlemmer af nogen statsanerkendt Arbejdsløshedskasse, var afskaaret fra at faa Hjælp fra Staten. I Forstaaelse med Forbundene, vedtog Rederiforeningen fra 18. Januar 1918 foreløbig at yde arbejdsløse Sømænd og Fyrbødere en ugentlig Understøttelse, der varierede fra Kr. 15 til Kr. 25 pr. Mand. For Sømændenes vedkommende varede Understøttelserne, indtil Sømæn-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

denes Forbund i August 1918 fik oprettet en statsanerkendt Arbejdsløshedskasse, til hvilken Dansk Dampskibsrederiforening indskød Kr. 100.000. For Søfyrbødernes vedkommende fortsattes Understøttelserne med nogle Afbrydelser adskilligt længere, da Søfyrbødernes Forbund først den 6. Februar 1921 fik oprettet en statsanerkendt Arbejdsløshedskasse. Til denne Arbejdsløshedskasse indskød Dansk Dampskibsrederiforening Kr. 40.000. Det samlede Beløb, som herefter var blevet anvendt til Arbejdsløshedsunderstøttelse, udgjorde ca. Kr. 600.000.

Ogsaa blandt Officersbesætningerne var der paa et vist Tidspunkt en Arbejdsløshed. Rederiforeningen ønskede dog ikke paa dette Omraade at blande sig i Forholdet mellem de enkelte Rederier og deres Officerer, men nøjedes med en Henstilling til sine Medlemmer om at understøtte deres faste arbejdsløse Officerer efter følgende Skala:

Førere	Kr. 250	pr.	Md.
1. Maskinmestre	- 200	-	-
1. Styrmænd	- 175	-	-
2. —	- 150	-	-

en Henstilling, der vist blev fulgt af de allerfleste Rederier.

Den 17. Maj 1916 afgik Direktør *H. Hendriksen* som Bestyrelsesmedlem, da han ikke længer repræsenterede noget Ruterederi, og i hans Sted valgtes Direktør *H. Gether*, Dampskibsselskabet „Orient", til Medlem af Bestyrelsen.

For at imødegaa den, efter manges Formening, uheldige Spekulation i Skibsaktier, udsendte Dansk Dampskibsrederiforening under 16. Februar 1916 følgende Udtalelse til Offentligheden:

„Foranlediget ved de stadig stigende Kurser paa Dampskibsaktier og de ikke mindst i den senere Tid verserende Rygter om forskellige Selskabers opsejlede Indtægter i den forløbne Del af Aaret, ønsker Dansk Dampskibsrederiforening og de enkelte udenfor denne staaende større danske

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dampskibsrederier at advare mod at fæste Lid til saadanne Rygter.

Trods det utvivlsomt for Øjeblikket høje Fragtniveau vil de stadig stigende Udgifter til Lønninger, Kul, Forbrugsgods og Assurancer, og de voksende Hindringer i den fri Dispositionsret over Materiellet i Forening med de store Skatter, Afgifter og andre Ydelser, der efterhaanden paalægges Skibsfarten, i langt højere Grad end hidtil beskære Indtægterne. I Betragtning af de nævnte Forhold ønsker Rederne bestemt at fralægge sig ethvert Ansvar, hvis de Forventninger til Udbytte, Henlæggelser m. m., som man synes at nære, ikke vil kunne opfyldes."

Paa et Møde den 6. December 1916 vedtog Rederiforeningen, i Anledning af, at en Kulimportør egenmægtig havde fastsat Prisen for Losning af Kul, at nedsætte et staaende Udvalg til at søge fastsat rimelige Priser for Losning af Kul, Koks, etc. Gennem dette Udvalgs Forhandlinger med *Danske Kulimportørers Association* er det i Aarenes Løb lykkedes til enhver Tid at skabe rimelige Forhold paa dette Omraade og til sidst at faa indført en ensartet Lossepris for Kul og Koks etc. i alle danske Havne.

Den 3. April 1918 bevilgede Rederiforeningen et Beløb paa Kr. 20.000 til en Udvidelse af *„Prinsesse Maries Hjem for Sømænd og Sømænds Enker"*.

Den 19. September 1918 bevilgedes et Bidrag paa Kr. 20.000 til *„Foreningen til Søfartens Fremme"* til Udvidelse af Navigationsskolen.

Den 1. April 1919 indgav Sekretær *F. V. Greibe* sin Afskedsansøgning, og i et Møde den 3. April vedtog Rederiforeningen derefter at tilbyde Posten som Foreningens Sekretær til Fragtnævnets Sekretær, cand. jur. *E. Maegaard*, idet det samtidig blev præciseret, at Foreningens Administration under Hensyn til det Omfang, den havde faaet under Krigen, burde lægges ind under fastere Former, saaledes at Dansk Dampskibsrederiforening baade indadtil og udadtil for Skibsfarten kunde faa samme Betydning og Virkeomraade, som Grosserer-Societetets Komite for Handelen, og Industriraadet for Industrien.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

I samme Møde vedtoges at bevilge et Beløb paa Kr. 100.000 til *Handels- og Søfartsmusæet paa Kronborg.*

Paa Generalforsamlingen den 7. Maj 1919 valgtes Direktør *Th. Adler Svanholm,* Det Danske Kulkompagni, til Medlem af Bestyrelsen i Stedet for Direktør *H. Ostenfeld,* der var afgaaet ved Døden.

I Løbet af 1919 udløb samtlige med Besætningernes Or-

E. MAEGAARD

ganisationer trufne Hyreaftaler af 1911, og Rederiforeningen var selvfølgelig klar over, at nu skulde Højkonjunkturerne udnyttes i fuldeste Maal til at bringe Lønningerne og øvrige Ansættelsesvilkaar i Vejret, og Organisationerne holdt sig da heller ingenlunde tilbage. Efter lange og trange Forhandlinger, hvorunder der fra Offentlighedens Side gennem Forligsmanden blev lagt stærkt Pres paa Rederiforeningen for at undgaa en for Samfundet meget uheldig Arbejdsstandsning, og i Erkendelse af, at Skibsfartens Indtægter var usædvanlig store, gav Rederi-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

foreningen efter for næsten alle Krav fra Organisationernes Side og vedtog Dansk Dampskibsrederiforenings „Forhyringsregler af Juni 1919".

Ved disse blev Lønnen for Matroser og Fyrbødere sat til Kr. 275. pr. Md., for Kokke til fra Kr. 325—390, for Hovmestre fra Kr. 400—480, for Styrmænd fra Kr. 450—750 og for Maskinmestre fra Kr. 440—1000.

Samtidig indførtes den nugældende Ordning for Pensionsforsikring af Styrmænd og Maskinmestre, hvorefter disse, medmindre der til vedkommende Rederi er knyttet Pensionskasse, holdes pensionsforsikret i *Pensionsforsikringsanstalten A/S.*, saaledes at Rederierne betaler Halvdelen af den til Forsikringens Opretholdelse fornødne Præmie, der for Tiden andrager 12 pCt. af de fastsatte pensionsgivende Lønninger.

De høje Lønninger kunde endda gaa an, men samtidig blev indført nye Regler om Arbejdstid og Overarbejde, og her var det navnlig Bestemmelsen om, at der i Søen skulde indføres 8 Timers Arbejdstid med treskiftet Vagt, som faldt Rederierne stærkt for Brystet.

Under Forhandlingerne gjorde Rederiforeningen sig store Anstrengelser for at undgaa denne Bestemmelse, ja, man gik endda saa vidt, at man tilbød Sømændenes Forbund ½ Mill. Kr. til Opførelse af en Administrations- og Forsamlingsbygning for at frafalde dette Krav. Det eneste, man opnaaede, var en Bestemmelse om, at Rederne kunde vælge mellem Indførelse af treskiftet Vagt og 25 pCt.'s Tillæg til den gældende Hyre.

I et Møde den 26. Juni 1919 blev første Gang drøftet Spørgsmaalet om at erhverve en egen Bygning, idet det havde vist sig, at de Lokaler, man havde lejet i Holbergsgade, selv suppleret med de efter Fragtnævnet overtagne Lokaler paa St. Annæ Plads, ikke var tilstrækkelige til Foreningens Behov. Man fandt det ogsaa rimeligt, at Foreningen, der havde ydet saa mange Bidrag til andre Formaal, kunde have Anledning til at tænke lidt paa sig selv, og der nedsattes derfor et Byggeudvalg, bestaaende af Generalkonsul *Johan Hansen,* Direktør *N. Høst,* Skibs-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

reder *Poul Carl* og Direktør *A. Erlandsen*, til at gaa nærmere ind i Sagen. Senere gik Poul Carl og N. Høst ud af Udvalget, og i disses Sted indtraadte Skibsreder *R. A. Robbert* og Direktør *Th. Adler Svanholm*.

Byggeudvalget fandt hurtigt en passende Grund i Amaliegade, hvor det vedtoges at opføre en større Bygning, dels til Rederiforeningens eget Brug og dels til Udleje, fortrinsvis til Institutioner og Firmaer, som havde Forbindelse med Rederinæringen. Som Arkitekt for Bygningen antoges *E. Monberg*.

Den 9. Juli 1919 bevilgede Rederiforeningen et Bidrag paa Kr. 100.000 til *„Den almindelige danske Skibsførerforenings Byggefond"*.

I samme Møde vedtog Rederiforeningen i Anledning af, at Lossepriserne for Korn og Foderstoffer samt Gødningsstoffer i mange Havne var kommet op paa ganske urimelige Højder at nedsætte et staaende Udvalg til at bringe Orden i disse Forhold. Udvalget har, efter bl. a. ved Rejser rundt til de forskellige Havne at have sat sig grundigt ind i Forholdene, afsluttet en Række Overenskomster med de lokale Importører og Stevedorer, og disse Overenskomster er samlet i et af Rederiforeningen udgivet Hæfte *„Discharging Rates in Danish Ports"*, som stadig føres a jour, og som udsendes til interesserede Rederier, Mæglere og Institutioner i Ind- og Udland.

Den 10. September 1919 vedtog Rederiforeningen at yde til *„Foreningen Georg Stages Minde"* et aarligt Bidrag paa 15 Øre pr. B. R. T., saa længe Forholdene maatte tillade det. Dette Bidrag er senere, da Skibsfartens økonomiske Kaar blev vanskeligere, ændret til et fast aarligt Bidrag, der for Tiden udgør Kr. 10.000. I alt er der til Dato til dette Formaal af Dansk Dampskibsrederiforening udbetalt over ½ Mill. Kr.

Den 1. Oktober 1919 bevilgedes Kr. 25.000 til en Udvidelse af *„Prinsesse Maries Hjem for gamle Sømænd og Sømænds Enker"*.

Den 27. Oktober 1919 bevilgedes Kr. 10.000 til en Kogeskole for Skibskokke ved *Sømandshøjskolen* i Svendborg, samt

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Kr. 100 pr. uddannet Elev i 3 Aar. Endvidere bevilgedes Kr. 10.000 til „*Bombebøssen*“ i Anledning af Stiftelsens 100 Aars Jubilæum.

Under og umiddelbart efter Krigen, fandt der, som berørt i det foregaaende, gentagne Gange Samarbejde Sted mellem de norske, svenske og danske Rederier. Dette gav Direktøren for *Sveriges Redareförening*, Kaptajn *O. A. Nordborg*, Anledning til paa et i Stockholm den 10. Januar 1919 afholdt Møde mellem Delegerede for *Norges Rederforbund*, *Dansk Dampskibsrederiforening* og *Sveriges Redareförening* at fremsætte Forslag om at bringe Samarbejdet ind under fastere Former, og som Retningslinier for Samarbejdet vedtog dette Møde følgende:

„Dansk Dampskibsrederiforening, Norges Rederforbund och Sveriges Redareförening äro eniga därom att mötas till överläggningar angående frågor av gemensamt intresse när någon av föreningarne så anser lämpligt.

Varje förening bidrager med lika stor del i de gemensamma utgifterna; resor och dagtraktamenten betalas av varje förening för sig.

Kallelse till överläggning göres av den förening, som finner sådan överläggning önskelig på sätt, tid och ort, som av omständigheterna betingas.

Ordförande utses för varje särskilt sammanträde.“

Paa et skandinavisk Redermøde i Kristiania den 18. September 1919 blev Planen yderligere uddybet, og efter at Direktørerne for de tre Rederiforeninger paa en Konference i Ed den 6.—8. November 1919 havde gennemdrøftet Spørgsmaalet og udarbejdet Forslag til Vedtægter for Samarbejdet, blev disse Vedtægter endelig stadfæstet paa et skandinavisk Redermøde i København den 15.—16. Januar 1920.

Det er utvivlsomt, at det saaledes etablerede Samarbejde har været og stedse vil være til overordentlig Gavn for Rederiforeningerne i de tre Lande; det har virket som en betydelig Modvægt mod Søfolkenes skandinaviske og internationale Samarbejde, det har virket regulerende paa den skandinaviske Sølovgivning, og sidst men ikke mindst, har det haft en afgørende

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Betydning for den Indflydelse, som den skandinaviske Skibsfart har forstaaet at skaffe sig paa de store internationale Kongresser, hvor Spørgsmaal af vital Interesse for Skibsfarten ofte har staaet paa Spil.

Aaret 1920 stod endnu i de høje Fragters Tegn, og Rederiforeningen havde derfor stadig Raad til at give store Bidrag til velgørende og sociale Formaal. Til saadanne Formaal blev i Aarets Løb bevilget i alt Kr. 570.000. Heraf gik Kr. 250.000 til *Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne* til Betryggelse af dens fortsatte Virksomhed. Kr. 125.000 blev ydet som Bidrag til Genopbyggelse af *Reims-Kathedralen,* og Kr. 20.000 gik til *Dansk Sømandsmission.*

Som Led i de tidligere omtalte Bestræbelser for at faa Rederiforeningens Administration lagt ind under fastere Former, blev der den 28. April 1920 vedtaget nye Love for Foreningen, hvorved der blev givet mere detaillerede Bestemmelser end hidtil gældende for Foreningens Virksomhed, og hvorved der i Spidsen for Foreningens daglige Ledelse blev sat en af Generalforsamlingen valgt administrerende Direktør. Hertil valgtes Foreningens Sekretær, cand. jur. *E. Maegaard.*

Som Aaret 1919 sluttede, begyndte Aaret 1920 endnu mere end nogensinde præget af Uro inden for Besætnings-Organisationerne. Denne Uro brød dog først rigtig ud i Forbindelse med den i Anledning af Ministeriet Zahles Fald tilsigtede Generalstrejke den 31. Marts; da denne blev aflyst, nægtede de forskellige Søfolksorganisationer at genoptage Arbejdet, og Afmandingen af Skibene fortsattes efterhaanden, som de kom i Havn. Da Overenskomsterne med Sømændene, Søfyrbøderne og Hovmestrene var bindende til 1. Juni, men af de forskellige Organisationer var opsagt, uden at der i nogen Retning mellem Organisationerne og Rederne havde været nogensomhelst Konflikter angaaende Overenskomsternes Overholdelse, var Strejken saaledes ganske uberettiget og ulovlig. Udover at Dansk Dampskibsrederiforening indklagede Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund for den faste Voldgiftsret, hvor Forbundene ved Kendelse

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

af 19. Maj 1920 blev idømt Bøder paa henholdsvis Kr. 400.000 og Kr. 300.000 samt Sagens Omkostninger, forholdt Foreningen sig ganske passiv indtil den 15. April, da man fra Organisationerne modtog ganske uantagelige Forslag til nye Overenskomster. Disse Forslag blev ganske tilbagevist med Meddelelse om, at der ikke kunde være Tale om Forhandling, før Arbejdet var optaget i Henhold til den gamle Overenskomst og Strejken hævet.

Den 29. April vedtog Rederiforeningen at sætte Kraft paa for at faa Skibene i Fart ved frivillig Hjælp, og at Foreningen skulde staa solidarisk i Tilfælde af Boykotning af de Skibe, der gik ud. Man satte sig i Forbindelse med den da oprettede *Samfundshjælp,* ved hvis Hjælp man helt eller delvis fik bemandet 183 Skibe med ca. 4000 Mand, og som i den Anledning ved Strejkens Ophør fik et Tilskud paa Kr. 200.000. Desuden brød efterhaanden adskillige Organisationsmedlemmer ud og søgte Hyre.

Foreningens passive Holdning under hele Strejken forurolige de forskellige Organisationers Ledere i høj Grad, og da man var naaet til det Tidspunkt, hvor Strejken maatte anses for tabt, henvendte Lederne sig personligt til Foreningen med Bøn om at faa opgivet, paa hvilke Betingelser, Strejken kunde afsluttes. Paa dette Tidspunkt kunde Rederiforeningen praktisk talt have dikteret Forbundene, hvad det skulde have været, men Foreningen benyttede sin Magt meget maadeholdent og udstedte en Løntarif med de norske Hyrer som Basis. Hyrerne var ca. 15 pCt. højere end de af Juni 1919, men til Gengæld maatte Organisationerne opgive Kravet om treskiftet Vagt, Kravet om Forhyring gennem Forbundene og flere andre principielle Spørgsmaal angaaende Arbejdsforholdene ombord, ligesom de gik ind paa, at der ikke maatte finde Boykotning Sted af nogen Art af de Folk, som af Samfundshjælpen blev sendt ombord. Den 10., 12. og 14. Juni blev disse nye midlertidige Overenskomster underskrevet for henholdsvis Hovmestre, Kokke, Fyrbødere og Matroser og Strejken hævet. For-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

handlinger om mere detaillerede Overenskomster vilde man paabegynde senere, idet Foreningen vilde afvente Udfaldet af de Generalforsamlinger, som i Løbet af Juli Maaned skulde afholdes i Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund.

Den 26. Juli afsluttedes Overenskomsten med Dansk Sø-Restaurations-Forening med samme Hyresatser som i den midlertidige Overenskomst med Tilføjelse af en Del nye Bestemmelser om Anciennitet, Arbejdstid o. s. v. Overenskomsten betød iøvrigt for Rederierne en væsentlig Forbedring af Juni Overenskomsten 1919. Arbejdstiden blev saaledes fastsat fra Kl. 6 Morgen til Kl. 7½ Aften i Søen, og fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6½ Aften ved Land uden den tidligere Bestemmelse om, at Arbejdstiden skulde være 10 Timer. Der opnaaedes herved, at der som Regel ikke blev Overtid at betale til Kokken. Denne Overenskomst blev gældende til 31. December 1921.

Den 5. August sluttedes Overenskomsten med Søfyrbødernes Forbund. Hyrerne blev beregnet paa Basis af de norske, dog med den Forskel, at der for Madrasser og Skaffegrejer ydes Fyrbøderne et maskeret Gagetillæg paa Kr. 10 maanedlig. Overtid skulde betales pr. paabegyndt halve Time i Stedet for tidligere pr. paabegyndt Time.

Overenskomstens Varighed blev sat til 31. December 1921.

Den 3. September sluttedes, efter meget Besvær, grundet paa forskellige Vanskeligheder med Ledelsen indenfor Forbundet, Overenskomst med Sømændenes Forbund. Hyrerne blev de samme som i Norge, dog med et maskeret Gagetillæg paa Kr. 10 om Maaneden for Madrasser og Skaffegrejer. Treskiftet Vagt samt Forhyring gennem Forbundene blev afskaffet, og Overenskomstens Varighed sattes til 31. December 1921.

Foruden Vanskelighederne med Sømændene, Søfyrbøderne og Restaurationspersonalet, havde Rederiforeningen ogsaa Vanskeligheder med Maskinmestrenes Forening, som midt under Strejkesituationen opsagde sin Overenskomst til Ophør pr. 1. August 1920. De i den Anledning førte Forhandlinger havde paa et givet Tidspunkt et ret bittert Præg og var gentagne Gange

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

ved at briste, men endte dog 12. Oktober med en Overenskomst med Maskinmestrenes Forening, hvorved Hyrerne blev ret betydeligt forhøjet, saaledes at Grundlønnen for en 1. Mester blev Kr. 725—Kr. 1100 og for en 2. Mester Kr. 525—Kr. 850. Til Gengæld opnaaede Rederiforeningen Afskaffelse af treskiftet Vagt og Overtidsbetaling.

I skarp Kontrast til Maskinmestrenes Forenings Holdning under Strejken stod Dansk Styrmandsforening, som ikke sagde sin Overenskomst op, og som yderligere meddelte Rederiforeningen, at dens Bestyrelse havde vedtaget følgende Resolution:

„Styrmandsforeningen er efter sine Love upolitisk og kan derfor ikke tage Del i den bebudede Generalstrejkekamp.

Efter almindelige Regler, staar det alle Styrmænd frit under Strejken at udføre forladt Arbejde, og Styrmændene bør efterkomme de Ordrer, som maatte blive givne til Udførelse af Arbejde, som de under almindelige Forhold ikke kunde nægte at udføre.

Foreningen vil ogsaa efter Generalstrejkens Ophør forlange ovenstaaende Opfattelse respekteret fra alle Sider."

Uanset at Styrmandsforeningen ikke havde opsagt Overenskomsten, gik Rederiforeningen, som en naturlig Konsekvens af den nye Overenskomst med Maskinmestrene, med til at give Styrmændene samme eller lignende Indrømmelser, som Maskinmestrene havde opnaaet, og som en Anerkendelse af Styrmændenes loyale Optræden under Strejken, bevilgede man et Tilskud paa Kr. 20.000 til Hjælp til arbejdsløse Styrmænd.

Den 15. Juni 1920 deltog Dansk Dampskibsrederiforening, repræsenteret af Direktør *N. Høst,* i Genua i den første maritime internationale Arbejdskonference. Konferencen drejede sig hovedsagelig om at søge gennemført Washington-Konferencens Bestemmelser om 8 Timers Arbejdsdagen ombord i Skibe. Takket være ikke mindst det Samarbejde, der fandt Sted mellem de skandinaviske Rederiforeningers Repræsentanter paa Konferencen, lykkedes det at forhindre Vedtagelsen af en international Konvention herom.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

I Anledning af, at den britiske Lov om traadløs Telegrafi, hvorefter alle Skibe paa 1600 B. R. T. og derover, som anløb engelske Havne, skulde være forsynet med Radio, traadte i Kraft den 1. September 1920, vedtoges det paa et Møde den 1. September at danne *Dansk Radio Aktieselskab*, der for Redernes Regning skulde anskaffe de nødvendige Radiostationer af de Typer, der ønskedes, have Tilsyn med Stationernes Drift og Vedligeholdelse og i det hele taget varetage Redernes Interesser i alle Sager vedrørende traadløs Telegrafi. Aktiekapitalen fastsattes til Kr. 600.000, der blev tegnet af Rederiforeningen og af Rederierne i Forhold til det Antal Stationer, de allerede havde eller skulde have.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

CHR. SASS

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

V.

1921—1933

Den 2. April 1921 modtog Dansk Dampskibsrederiforening fra Direktør *C. M. T. Cold* følgende Skrivelse:

„Mine Herrer.

I Dag den 2. April fratræder jeg min Stilling som administrerende Direktør for Det Forenede Dampskibs-Selskab, og da jeg dermed udtræder af Rederinæringen og ikke mere kan have Sæde i den ærede Forening, er den naturlige Følge, at jeg nødsages til at træde tilbage fra Formandspladsen.

Jeg har i den Anledning anmodet Næstformanden om at overtage mit Hverv, indtil Foreningen ved det nær forestaaende Bestyrelsesvalg faar Lejlighed til at træffe sin Bestemmelse.

I over 10 Aar har jeg haft den Ære at beklæde Formandspladsen, og det er med dybeste Beklagelse, at jeg tvunget af Forholdene trækker mig tilbage, men fra min Virksomhed i Rederiforeningen bringer jeg med mig et af mit Livs rigeste Minder.

Paa Grund af de vanskelige Forhold under Krigen faldt det i min Lod at se Foreningen vokse op til at omfatte saa godt som hele den danske Dampskibsflaade, og vor Virksomhed ogsaa i Forbindelse med Fragtnævnet blev af største Betydning ikke alene for dansk Rederinæring, men for hele det danske Samfund.

Under hele det store Arbejde, som er blevet udført i Foreningen, har de Herrer altid vist mig det største Hensyn og den største Forstaaelse paa alle Omraader, og af hele mit Hjerte beder jeg Dem hver især modtage min oprigtigste

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Tak. Idet jeg udtaler Haabet om, at Dansk Dampskibsrederiforening maa gaa en stolt og smuk Fremtid i Møde, beder jeg Dem til Slut modtage min bedste Hilsen."

Paa et derefter afholdt Møde vedtog Dansk Dampskibsrederiforening at tilstille Direktør Cold følgende Udtalelse:

„Paa et under Gaars Dato afholdt Møde i Dansk Dampskibsrederiforening, hvor Deres Skrivelse af 2. ds. til Foreningens Medlemmer blev læst op, blev enstemmigt vedtaget følgende Udtalelse:

Det er med den dybeste Beklagelse, at Dansk Dampskibsrederiforening erfarer, at Foreningens højt skattede Formand, Hr. Direktør C. M. T. Cold, paa Grund af sin Udtrædelse af Rederinæringen træder tilbage fra den Plads, som han i over 10 Aar har beklædt.

Idet Dansk Dampskibsrederiforening takker Hr. Direktør Cold for de overordentlig smukke Ord, med hvilke han tager Afsked med Foreningen, skal man udtale, at Dansk Dampskibsrederiforening stedse vil bevare i taknemlig Erindring Mindet om den Formand, der ved enestaaende klog og taktfuld Ledelse og med aldrig svigtende Energi forstod at føre Dansk Dampskibsrederiforening frem til en Position, der har tjent til Gavn og Ære for vort Samfund i Almindelighed og for dansk Skibsfart i Særdeleshed."

Og paa et den 2. Juni 1921 afholdt Møde vedtoges det enstemmigt at optage Direktør Cold som Foreningens første *Æresmedlem*.

Samtidig med Direktør Colds Fratræden, afgik hele Bestyrelsen, og paa Generalforsamlingen den 27. April 1921 blev derefter valgt en ny Bestyrelse bestaaende af Skibsreder *Chr. Sass* — Dampskibsselskabet „Myren" — Formand, Generalkonsul *A. N. Petersen* — Det Dansk-Franske D/S. — Næstformand, Direktør *Ad. Hansen* — De Danske Sukkerfabrikker — Konsul *Chr. Andresen* — Dampskibsselskabet „Dania" — og Direktør *Th. Adler Svanholm* — Det Danske Kulkompagni. Da Direktør *H. Gether*, som blev foreslaaet valgt som Repræsentant for

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Linierederierne, ikke ønskede Genvalg, og der fra Generalforsamlingens Side ikke blev bragt andre i Forslag, gav Generalforsamlingen sit Samtykke til, at Gruppens Plads i Bestyrelsen indtil videre ikke blev besat.

Den 1. Juli 1921 vedtog Foreningen forsøgsvis at udgive et Medlemsblad; dette udkom første Gang i August Maaned under Navn „*Dansk Dampskibsrederiforenings Meddelelser*". Hensigten med Bladet skulde være at holde Medlemmerne underrettet om Forhold i Ind- og Udland af Interesse for Rederinæringen, hvorhos det til en vis Grad skulde træde i Stedet for Foreningens sædvanlige Cirkulærer. Da Dansk Dampskibsrederiforening fra 1. Juli 1924 fik et Arrangement med *Dansk Søfartstidende* om Optagelse af Meddelelser af mere almindelig Art, ophørte Bladet at udkomme.

Den 17. April 1921 blev der afholdt Rejsegilde paa Foreningens Bygning.

I Forholdet mellem Besætningerne og Rederierne var der i 1921 mere Ro end i de nærmest foregaaende Aar, om end der ofte var Stridsspørgsmaal fremme om Fortolkningen af Overenskomsternes forskellige Paragrafer.

Forandringen til de mere rolige Forhold maatte hovedsagelig tilskrives den Omstændighed, at Organisationernes syndikalistiske Ledere var blevet afløst af mere besindige Mænd, der indsaa, at det vilde være i begge Parters Interesse at faa etableret et godt Forhold mellem Redere og Besætning, og at den alt paabegyndte alvorlige Nedgang i Skibsfartens Kaar nødvendigvis maatte medføre en Nedgang i Udgifterne — deriblandt Lønningerne.

I Begyndelsen af August, da Skibsoplægningen begyndte at tage rigtig Fart, henvendte de Søfarendes Organisationer sig underhaanden til Arbejdsanvisningsdirektør *Jensen-Sønderup* med Anmodning til denne om at sætte sig i Forbindelse med Rederiforeningen for eventuelt ved Hjælp af en Lønreduktion at faa en Del af de oplagte Skibe ud at sejle og derved indskrænke Antallet af de mange arbejdsløse Søfarende. Denne Henvendelse

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

resulterede i, at Arbejdsanvisningsdirektøren lod indkalde til et Møde den 8. August mellem Repræsentanter for Rederiforeningen og Repræsentanter for Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø-Restaurations-Forening samt Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund. Det fremgik af Mødet, der var af forberedende Karakter, at der var Mulighed for at naa en frivillig Reduktion af Hyrerne, og man enedes om at fortsætte Forhandlingerne; men Rederiforeningen tog det Forbehold, at den paa det daværende Tidspunkt ikke kunde binde sig til noget som helst. Organisationerne, navnlig Restauratørerne og Sømændene, var under disse Forhandlinger villig til at reducere Hyrerne med 20 pCt.; men da der, særlig fra Styrmændenes og Maskinmestrenes Side, stilledes uantagelige og tildels uigennemførlige Betingelser, hvoriblandt den, at Rederierne skulde forpligte sig til at sætte et nærmere bestemt Antal Skibe i Fart, strandede Forhandlingerne. En Opfordring fra Præsidenten for „The International Seafarers Federation", Mr. *Havelock Wilson*, som udelukkende var kommet til København af denne Grund, til at gaa med til en frivillig Lønreduktion, forblev ogsaa resultatløs.

Samtlige Overenskomster blev herefter under 10. August opsagt til Ophør den 31. December 1921.

Den 5. November paabegyndtes nye Forhandlinger med Organisationerne om nye Overenskomster til Afløsning af dem, der udløb 31. December. Den 19. December blev den nye Overenskomst med Restaurationsforeningen underskrevet. Forhandlingerne med de andre Organisationer var endnu ikke sluttet ved Aarets Udgang; men de var saa langt fremskredne, at de kunde antages som sikrede, dog med Undtagelse af Maskinmestrene, med hvem Forhandlingerne blev afbrudt den 31. December.

Den 3. Januar 1922 blev der afsluttet Overenskomst med Dansk Styrmandsforening, Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund. Maskinmestrenes Forening vilde til at begynde med ikke gaa ind paa Rederiforeningens Forslag og ud-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

sendte til sine Medlemmer Ordre om kun at mønstre ud paa et af Bestyrelsen udarbejdet Sæt Mønstringsregler. Rederiforeningen paa sin Side forbød sine Medlemmer at antage Maskinmestre paa andre Vilkaar end de Maskinmestrenes Forening tilbudte, og Konflikten var dermed i fuld Gang. Den 11. Januar 1922 maatte Maskinmestrenes Forening imidlertid bøje sig, og Overenskomsten blev underskrevet.

De nye Overenskomster medførte meget betydelige Lønreduktioner med automatisk Lønregulering efter Pristallet og betød desuden Afskaffelse af en Del af de urimelige Bestemmelser, som i Skibsfartens gode Aar havde indsneget sig i Forhyringsvilkaarene. Den Forstaaelse og Resignation, der fra Besætningernes Side blev udvist ved Afslutningen af disse Overenskomster, fortjener al mulig Anerkendelse, men medførte paa den anden Side ogsaa en stærk Nedgang i Arbejdsløsheden, derved at dansk Skibsfart blev gjort konkurrencedygtig med den fremmede Skibsfart, saaledes at Oplægningen af Skibe, der pr. 1. Juli 1921 udgjorde 144 Skibe 236.000 B. R. T., gradvis gik ned og pr. 1. Juli 1922 var praktisk talt ophørt.

Under 26. Februar 1921 nedsatte Handelsministeriet et Udvalg til at overveje og til Ministeriet at gøre Indstilling om de paa den internationale Arbejdskonference i Genua vedtagne Konventioner og Henstillinger Skibsfarten vedrørende, som vilde være at forelægge Rigsdagen, og udnævnte Foreningens Direktør til at indtræde som Medlem af dette Udvalg. Det vigtigste af de af Udvalget behandlede Forslag var et Forslag til Konvention om Forhyring; fra forskellig Side arbejdedes energisk paa at faa Forhyringsvæsenet lagt ind under den kommunale Arbejdsanvisning, men det lykkedes at overbevise Regeringens Repræsentanter i Udvalget om det uheldige heri. Da der imidlertid ikke i Udvalget kunde tilvejebringes Flertal for at bibeholde den nuværende Ordning af Forhyringsvæsenet, gik Rederirepræsentanterne subsidiært med til at foreslaa Oprettelse af Statsforhyringskontorer under Handelsministeriet.

Der har derefter gentagne Gange i Rigsdagen været frem-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

lagt Forslag til Lov om Forhyringsvæsenet, uden at det endnu er lykkedes at faa vedtaget en saadan Lov.

Paa et Møde den 1. Juli 1921 vedtoges det at nedsætte et Udvalg til Undersøgelse af Muligheden for og det ønskelige i at faa indført en særlig Lastelinie for Trælast. Endvidere vedtoges det at indbyde Norges Rederforbund og Sveriges Redareförening til Samarbejde om eventuel Indførelse af fælles nordiske Regler.

I Dagene den 28. til 29. Oktober blev der i Kristiania afholdt et Møde af Delegerede fra Norges Rederforbund, Sveriges Redareförening og Dansk Dampskibsrederiforening, hvor man bl. a. drøftede den norske Trælast-Lastelinie, og man var enig om, at det vilde være af Betydning, om man kunde gennemføre i hvert Fald en skandinavisk Trælast-Lastelinie.

Paa den internationale Skibsfartskonference i London i Dagene fra den 23. til 25. November 1921 drøftedes Muligheden for Indførelsen af en international Trælast-Lastelinie, og følgende Resolution blev enstemmigt vedtaget:

„That international rules governing the carrying of deck „cargoes of wood goods should be adopted, and that for the „purpose of achieving this a committee consisting of ship- „owners belonging to the Maritime Nations concerned be „appointed to consider the various systems now in force „and to make a recommendation."

Udvalgets Arbejde resulterede i en Betænkning, som blev indgivet til Handelsministeriet, og hvorefter dette udstedte Bekendtgørelse af 26. Oktober 1922 om Trælastfribord for Damp- og Motorskibe.

Paa et Møde i International Shipping Federation i London i December 1920 blev det, efter indtrængende Opfordring fra „Bureau International du Travail", vedtaget at afholde en Konference som et Møde mellem International Shipping Federation og International Seafarers Federation angaaende Arbejdstiden til Søs.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Denne Konference blev afholdt i Bryssel den 24. Januar 1921 under Forsæde af Direktøren for ovennævnte internationale Arbejdsbureau, Mr. *Albert Thomas*, og Foreningen var repræsenteret ved sin Direktør.

Arbejdskonferencen resulterede i, at Sagen blev henvist til et Underudvalg, der skulde undersøge, hvad der talte for og imod en Indskrænkning af Arbejdstiden til Søs. Der blev paa hver Side valgt 4 Medlemmer til Udvalget, som skulde træde sammen i London i Løbet af en Maaned, men som ikke var bundet til at afgive Betænkning indenfor en bestemt Tidsfrist. Dette Udvalg holdt ogsaa sit Møde, men det lykkedes Rederepræsentanterne at trække Afgivelsen af Betænkningen ud, og Spørgsmaalet om Indførelse af 8 Timers Arbejdsdagen til Søs blev dermed foreløbig bragt ud af Verden.

I Dagene 8.—10. Juni 1921 afholdtes atter *Nordisk Søfartsmøde* i København, til hvilket Dansk Dampskibsrederiforening stod som Medindbyder.

Efter Indbydelse fra Chamber of Shipping of the United Kingdom, blev der i Dagene fra den 23. til 25. November 1921 afholdt en international Shipping Conference i London, ved hvilken Rederiforeningen var repræsenteret ved Formanden, Direktøren, Skibsreder *A. P. Møller* og Direktør *J. A. Kørbing*.

Konferencen, der blev grundlæggende for Institutionen *„The International Shipping Conference“*, en Sammenslutning af Rederiorganisationer fra praktisk talt hele Verden og repræsenterende ca. 90 pCt. af Verdens samlede Skibsfart, har sikkert haft overordentlig stor Betydning som Indledning til et mere intimt Samarbejde mellem Rederiorganisationerne i de forskellige Lande paa Omraader, hvor Samarbejde er muligt og ønskeligt, og navnlig kom de paa Konferencen vedtagne Resolutioner til at sætte deres Præg paa den i Maj 1929 vedtagne internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen (Londonkonventionen).

I sin Beretning for Aaret 1921 udtalte Formanden paa Generalforsamlingen bl. a. følgende:

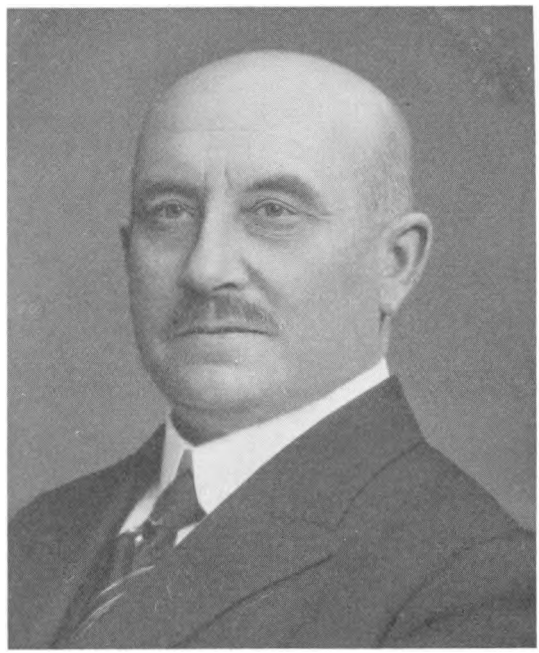
Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

„Aaret 1921 vil længe mindes som en for Skibsfarten særlig trøstesløs Periode. De Fald, som maatte og skulde komme i Fragtmarkedet kom med en saadan Pludselighed og en saadan Styrke, at de ofte maatte føles rent katastrofale, navnlig fordi der ikke parallelt løbende hermed indtraf lignende Fald i Skibsfartens Udgifter. Under de for Skibsfarten gyldne Tider, som Krigsaarene og de nærmeste Aar derefter førte med sig, blev der ikke set saa meget paa Udgifternes Størrelse, og derfor var ogsaa navnlig Lønninger, Udgifter til Losning og Lastning, Havneafgifter o. s. v. naaet op til ganske urimelige Højder, som det har været og vedblivende er særdeles vanskeligt at komme bort fra. Dansk Dampskibsrederiforening har tildels i Forbindelse med Kollegaorganisationerne i andre Lande, navnlig Norge og Sverige, taget Arbejdet op med at hidføre Reduktioner i de staaende Udgifter i Erkendelse af, at det er ad den Vej, at Skibsfartens Kaar for Tiden først og fremmest maa forbedres, og Foreningen forfølger til Stadighed med Energi dette Maal. Samtidig har Foreningen ydet The Baltic and White Sea Conference sin bedste Støtte i denne Institutions Bestræbelser for at hidføre bedre Certepartivilkaar m. v. For at alle disse Bestræbelser skal kunne krones med Held, er det imidlertid paatrængende nødvendigt, at Rederierne føler sig solidarisk og i videst muligt Omfang følger de Raad og Henstillinger, som fra Foreningen udgaar til Medlemmerne. Endvidere maa man haabe paa, at Autoriteterne vil vise den rette Forstaaelse af de Vanskeligheder, som Skibsfarten har at kæmpe med, saaledes at de ikke ved Paalæggelse af nye og kostbare Byrder skaber yderligere Besvær, men tværtimod i videst muligt Omfang søger at hæve eller mildne de Byrder, som Skibsfarten i tidligere Tider og navnlig i Krigens Aar er blevet udsat for. Et nøje og loyalt Samarbejde mellem de paagældende Myndigheder og Dansk Dampskibsrederiforening vil være nødvendigt, og det synes ogsaa som om der kan spores nogen mere Interesse hos det offentlige for Skibsfarten end den, der ligger i at udnytte den som Skatteobjekt.“

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Paa Generalforsamlingen den 27. April 1922 nedlagde Direktør *Ad. Hansen* sit Mandat som Bestyrelsesmedlem, og i hans Sted valgtes Direktør *C. Paepcke,* Dampskibsselskabet „Øresund". Endvidere valgtes Direktør *H. Gether,* Dampskibsselskabet „Orient", atter ind i Bestyrelsen som Repræsentant for Linierederierne.

Til Trods for de daarlige Tider, blev der i Løbet af Aaret



A. N. PETERSEN

bevilget Kr. 15.000 til *Sømandsforeningen af 1856* og Kr. 5000 til *Sømandshøjskolen* i Svendborg.

I Efteraaret 1922 kunde Foreningen tage Kontorlokalerne i sin egen Bygning *Amaliegade 33* i Brug, derimod blev de egentlige Foreningslokaler først færdige i 1923.

Samtidig rykkede ogsaa de fleste af Rederiforeningens Lejere ind i den Del af Bygningen, som var bestemt til Udlejning.

Forholdet til Besætningerne var i hele 1922, takket være de

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS BYGNING, AMALIEGADE 33

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS HOVEDKONTOR

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

i Aarets Begyndelse afsluttede Overenskomster, præget af Ro og giver ikke Anledning til særlig Omtale.

Paa et af *„Comite Maritime International"* i London i Dagene fra 9. til 11. Oktober 1922 afholdt Møde, hvor 13 forskellige Lande var repræsenteret, og hvor Dansk Dampskibsrederiforening var repræsenteret ved Skibsreder *A. P. Møller*

GAARDINTERIØR I DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS BYGNING

og Direktøren, blev et af England fremsat nyt Forslag til internationale Regler om Konnossementansvar — de saakaldte Haag-Regler — udførligt drøftet, og der opnaaedes Enighed om en Række Ændringer, hvorved navnlig Trampskibsfartens Stilling blev væsentlig forbedret. Ved en paafølgende diplomatisk Konference, der afholdtes i Bryssel i Oktober Maaned, blev Reglerne nærmere udformet. Da Reglerne imidlertid stadig ikke

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

kunde anses for tilfredsstillende, navnlig ikke for Trampskibe, tog Dansk Dampskibsrederiforening Initiativet til et Samarbejde mellem de tre skandinaviske Rederiforeninger og Nordisk Skibsrederforening for at forsøge at faa indført yderligere Forbedringer, og Reglerne har siden da gentagne Gange været Genstand for indgaaende Drøftelse, uden at man endnu har kunnet opnaa Enighed om deres Indførelse i den nordiske Sølovgivning.

A. P. MØLLER

Efter lange og trange Forhandlinger lykkedes det i Aarets Løb Foreningens Repræsentanter i Havnebestyrelsen at faa vedtaget et nyt Takstregulativ for Københavns Havn, hvorved Udgifterne i Havnen fra 1. Juli 1923 blev betydeligt reduceret og forskellige meningsløse Bestemmelser fjernet.

I November 1921 blev der i Rigsdagen fremsat Forslag til en ny Lov om Indkomst- og Formueskat til Staten. I den Anledning blev der i Begyndelsen af Aaret af Dansk Dampskibsrederiforening, Grosserer-Societetets Komite og Industriraadet

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

nedsat et staaende *Fællesudvalg for Skattespørgsmaal*, som med Skibsreder *A. P. Møller* som Formand siden da har virket meget energisk for til enhver Tid at lægge Beskatning af Erhvervslivet ind under de efter Omstændighederne bedst mulige Former. I første Omgang afgav Udvalget en længere Betænkning til Regering og Rigsdag, hvilket medførte, at det forelagte Lovforslag undergik adskillige for Erhvervslivet betydningsfulde Ændringer, forinden det under 10. April 1922 blev ophøjet til Lov. For Skibsfarten blev det navnlig af overordentlig Betydning, at Udvalget fik gennemført Fritagelse for Beskatning af Virksomhed i Udlandet.

I 1921 anmodede Foreningen Handelsministeriet om at nedsætte en Kommission til Overvejelse af en Omordning af Mæglervæsenet. I Februar Maaned 1922 meddelte Ministeriet, at det ikke kunde anbefale Nedsættelsen af det af Foreningen ønskede Udvalg til særskilt Behandling af det nævnte Spørgsmaal, men at det, dersom de interesserede Erhverv maatte ønske at udarbejde og til Handelsministeriet indsende Forslag til Nyordning af Mæglervæsenet, intet vilde finde at erindre imod at gøre et saadant Forslag og Spørgsmaalet om Betimeligheden af en forlods Gennemførelse af dette til Genstand for Behandling.

Foreningen nedsatte derpaa i Forbindelse med Repræsentanter for *Dansk Sejlskibsrederiforening*, *Grosserer-Societetets Komite*, *Mæglerkorporationen i København*, *Provinshandelskammeret* og *Provinsmæglerforeningen* et Udvalg til Udarbejdelse af Forslag til en Omordning af Mæglervæsenet.

Udvalget afgav i April 1925 til Handelsministeriet en længere Betænkning, som, selv om den ikke blev fulgt af Ministeriet, dog næppe har været uden Indflydelse paa de i Næringsloven af 28. April 1931 indeholdte Bestemmelser om Mæglervirksomhed.

Den 9. Marts 1922 nedsatte Dansk Dampskibsrederiforening et Udvalg, som i Samraad med Repræsentanter for *Det Østasiatiske Kompagni*, *Dansk Sejlskibsrederiforening* og *Klassi-*

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

fikationsselskaberne udarbejdede og til Handelsministeriet afgav en Betænkning om Loven af 14. April 1920 om Tilsyn med Skibe. Dette Udvalgs Arbejde blev grundlæggende for det intime Samarbejde, som siden da har fundet Sted med Handelsministeriet (senere Søfartsministeriet) om alle Spørgsmaal vedrørende Statens Skibstilsyn, og som sikkert har virket og endnu virker særdeles tilfredsstillende for alle Parter, ikke mindst efter at Samarbejdet med yderligere Tilslutning fra *Den almindelige danske Skibsførerforening* blev udvidet til at omfatte Iværksættelsen af London Konventionens Bestemmelser om Sikkerheden for Menneskeliv paa Søen.

Efter den haarde Isvinter ved Aarets Begyndelse, der ramte Skibsfarten meget følelig, tog Dansk Dampskibsrederiforening Initiativet til at faa Istjenesten i de danske Farvande forbedret, og som et første Skridt i den Retning, formaaede man Handelsministeriet til i Rigsdagen at forelægge Lovforslag om Anskaffelse af en Statsisbryder. Loven blev vedtaget den 13. Juni 1922, og Statsisbryderen *„Isbjørn"* blev bygget. Senere er Statens Isbrydningsmateriel blevet betydeligt forøget, og efter at Søfartsministeriet ved Bekendtgørelse af 3. Januar 1931 som raadgivende for Ministeriet i Spørgsmaal Isbrydningsvæsenets Virksomhed vedrørende har nedsat et Isbrydningsnævn med Repræsentanter for Marineministeret, Statsbanerne, Havnene, Rederiforeningen og Det Forenede Dampskibs-Selskab, maa det antages, at Statens Isbrydningsvæsen er i Stand til at tilfredsstille alle rimelige Krav.

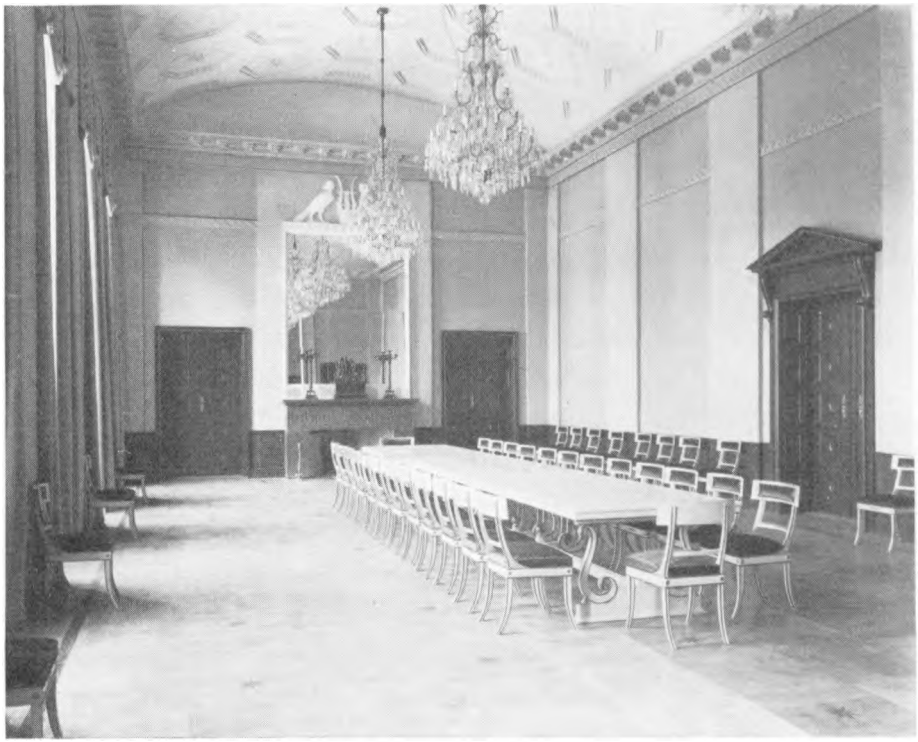
I Formandens Beretning for 1922 til Generalforsamlingen udtales bl. a. følgende om det forløbne Aar:

„Aaret 1922 har ikke været saa slet som 1921, men det har selvfølgelig langt fra været godt. I saa Henseende har dansk Skibsfart delt Kaar med Skibsfarten Verden over, hvor den manglende Købeevne og den aftagende Produktion i Forbindelse med den stadige Vækst af Verdenstonnagen har gjort, at Fragtraterne er nede paa et Niveau, som i mange Tilfælde bringer Tab og i bedste Fald kun en ubetydelig Gevinst.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Naar det alligevel er lykkedes at holde den danske Skibsfart i Gang og stadig formindske Antallet af oplagte Skibe, skyldes det i første Række den Paapasselighed, der fra Redernes og deres Organisationers Side er udvist for at bringe Udgifterne ned."

I Begyndelsen af 1923 var Dansk Dampskibsrederiforenings



DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS MØDESAL

Bygning fuldt færdig, og den 16. Marts 1923 kunde Foreningen for første Gang afholde sin Generalforsamling i de nye Lokaler. Begivenheden blev iøvrigt fejret ved en samme Aften under private Former afholdt Festlighed.

Forholdet til Besætningerne var i 1923 stadig præget af Ro. I September 1922 var Overenskomsterne blevet fornyet indtil Udgangen af 1923 paa Betingelse af, at Lønreguleringen blev udskudt til Februar 1923.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Som Følge af Pristallets Nedgang i Februar Maaned, skulde Lønningerne have været reduceret med 13 pCt., hvilken Ret Foreningen ikke fuldt ud benyttede sig af, idet man imødekom et fra Besætningernes Organisationer fremkommet Andragende og indgik paa at reducere Lønningerne med kun 7 pCt., medens de resterende 6 pCt. først skulde fradrages ved den overens-

HAL I DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS BYGNING

komstmæssige Lønregulering, der skulde finde Sted i August Maaned.

Pristallet for August Maaned viste imidlertid en Opgang, der svarede til en Lønforhøjelse af 2 pCt. for Besætningerne, og Foreningen var saaledes berettiget til at fradrage 4 pCt.

Organisationerne indsendte imidlertid et Andragende med Anmodning om, at de gældende Lønninger maatte blive bibeholdt, og da man indenfor Foreningen var af den Opfattelse,

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

at der paa det daværende Tidspunkt vilde være nogen Rimelighed i at undlade at foretage Reduktionen, i Særdeleshed da Lønningerne i Land forhøjedes med 3 pCt., vedtog man indtil videre at undlade at sætte Reduktionen i Kraft uden dog herved at give Afkald paa sin kontraktmæssige Ret til at reducere de gældende Lønninger.

Foreningen havde saaledes vist sig meget imødekommende overfor Organisationerne, hvorfor det vakte almindelig Forbavselse, at disse med Undtagelse af Dansk Sø-Restaurations-Forening ved Aarets Udgang opsagde Overenskomsterne til Ophør fra og med den 1. April 1924.

Den 1. Maj 1923 kom det første Resultat af den nordiske Sølovskommissions Arbejde i Form af en ny Lov — *Sømandsloven* — som paa mange og afgørende Punkter gav nye Regler for Søfolks Forhyrings- og Ansættelsesvilkaar. I Sølovskommissionen havde først Direktør *N. Høst* og senere Generalkonsul *Johan Hansen* repræsenteret Rederinteresserne. Skønt Rederepræsentanterne havde været i absolut Minoritet indenfor Kommissionen, var det dog lykkedes dem i Forbindelse med et af Rederiforeningen dertil særlig nedsat Udvalg ved et energisk og fortrinligt Arbejde at faa Loven givet en saadan Form, at den, omend den paa mange Punkter vendte ganske op og ned paa hidtil hævdvundne Begreber, dog i det store og hele var nogenlunde akceptabel for Rederinæringen.

I Anledning af, at Sømandslovens § 41 paalægger Rederierne at udrede Erstatning til Officerer og Mandskab for Ejendele, der maatte gaa tabt ved Skibets Forlis, oprettede Rederiforeningen under 4. Oktober 1923 en gensidig Forsikring — *Dansk Dampskibsrederiforenings gensidige Løsøreforsikring* - for det Ansvar, som Rederne kan ifalde i Henhold til denne Paragraf. Senere er Forsikringen udvidet til ogsaa at omfatte den Risiko, som Rederne har paataget sig i Henhold til Besætningsoverenskomsterne med Hensyn til Besætningernes Ejendele.

Under Krigen havde Rederiforeningen gentagne Gange haft under Overvejelse at udmelde sig af *„Fællesrepræsentationen*

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

for Dansk Skibsfart", da man ikke følte sig tilfreds med den Maade, hvorpaa Redernes Interesser blev varetaget. For ikke at skabe nye Vanskeligheder under Krigssituationen, havde man imidlertid udsat Spørgsmaalets Afgørelse, der iøvrigt ogsaa var af mindre Betydning, saalænge Fragtnævnet eksisterede. Paa et Møde den 1. Marts 1923 blev Sagen taget op til fornyet Overvejelse, og der blev nedsat et Udvalg til Undersøgelse af det formaalstjenlige i at faa Fællesrepræsentationen ophævet.

Udvalget holdt flere Møder med Repræsentanter for Dansk Sejlskibsrederiforening, der nærede store Betænkeligheder ved at ophæve Fællesrepræsentationen. Inden for selve Udvalget var Meningerne ogsaa stærkt delte, idet enkelte af Medlemmerne var stemt for under alle Omstændigheder at faa Fællesrepræsentationen ophævet, eventuelt ved at Dansk Dampskibsrederiforening udmeldte sig, medens andre Medlemmer nærede overvejende Betænkeligheder herved.

Under disse Omstændigheder og i Erkendelse af, at den nye Ledelse af Repræsentationen, efter at Skibsreder *A. P. Møller* var blevet dens Formand, havde medført en ikke uvæsentlig Forandring i Situationen, saaledes at det maatte antages, at de rene Rederiinteresser vilde blive mere betryggende varetaget end før, enedes man om, at Spørgsmaalet om Fællesrepræsentationens Ophævelse foreløbig stilledes i Bero et Aar for paany at blive taget op til Behandling og eventuel endelig Afgørelse inden 1. Oktober 1924.

I sin Generalforsamlingsberetning for Aaret 1923 udtalte Formanden bl. a. følgende om det forløbne Aar:

„Trods mange pessimistiske Udtalelser, har Dansk Skibsfart klaret Aaret 1923 saa nogenlunde, uden at dog hermed skal være sagt, at Resultatet er tilfredsstillende, men Skibsfarten Verden over har jo i de senere Aar lært at blive nøjsom i sine Krav, og naar Aaret blot kan udvise et beskedent Driftsoverskud, bør der i disse Tider ikke klages. Sammenlignet med det foregaaende Aar synes det som om en svag Bedring har fundet Sted, navnlig i Aarets sidste Halvdel, men Bedringen skyldes i

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

første Række Nedsættelse af Driftsudgifterne, desværre ikke Stigning i Fragterne.

I Modsætning til mange andre Lande, hvor Oplægning af Skibe har fundet Sted i større eller mindre Udstrækning, er det i 1923 lykkedes at holde hele Handelsflaaden i Gang, hvad jo betyder overordentlig meget for Landets Økonomi.

Organisation og Samarbejde er jo Tidens Løsen, og det har ogsaa Dansk Skibsfart forstaaet. Praktisk talt alle danske Rederier staar nu tilknyttet Dansk Dampskibsrederiforening, som atter staar i Samarbejde med andre Rederiorganisationer Verden over; ganske særligt med den norske og den svenske Rederiorganisation finder et intimt og for alle Parter frugtbringende Samarbejde Sted."

Paa Generalforsamlingen den 15. April 1924 nedlagde Direktør *Paepcke* sit Mandat som Medlem af Bestyrelsen, og Generalkonsul *A. N. Petersen* ønskede at fratræde som Næstformand, hvorimod han var villig til at lade sig genvælge som menig Bestyrelsesmedlem. Som Næstformand blev derefter valgt Konsul *Chr. Andresen*, Dampskibsselskabet „Dania", der i 1933 blev afløst af Skibsreder *H. A. Hansen*, Dampskibsselskabet „Myren", og til Bestyrelsesmedlem Generalkonsul *Christian Holm*, Det Danske Petroleums A/S.

Den 17. Januar 1924 havde Foreningen bestaaet i 40 Aar. Dagen blev fejret ved en i Foreningens Mødesal afholdt Banquet, hvori bl. a. deltog Handelsministeren, Repræsentanter for Grosserer-Societetets Komite, Industriraadet, Landbrugsraadet, Norges Rederforbund, Sveriges Redareförening og de Søfarendes Organisationer.

En Række Gaver, Blomsterdekorationer og Telegrammer, som Foreningen modtog i Dagens Anledning, gav Udtryk for den Anerkendelse, Foreningen har fundet i vide Kredse.

Som foran nævnt, vakte det almindelig Forbavselse, at de Søfarendes Organisationer opsagde Overenskomsterne til Ophør fra og med den 1. April 1924. Da det under de derpaa stedfundne Forhandlinger med Organisationerne ikke lykkedes at

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

opnaa Enighed om nye Overenskomster, og da Officererne truede med at iværksætte en Boykotning af danske Skibe, greb Forligsinstitutionen ind i Forhandlingerne og fremsatte Mæglingsforslag, der blev vedtaget af alle Parter og i Hovedsagen betød en Tilbagevenden til Hyrerne i Februar 1923.

Allerede i Begyndelsen af 1923 havde der blandt Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer rejst sig en Stemning for

H. A. HANSEN

at emancipere sig fra *Nordisk Skibsrederforening,* som hidtil havde virket som Defence-Club for de fleste danske Rederier. Paa nogle Møder i Efteraaret 1924 blev det vedtaget at tage Spørgsmaalet op til Forhandling med Nordisk Skibsrederforening, og Forhandlingerne førte til, at der fra 1. Januar 1925 i fuld Forstaaelse med Nordisk Skibsrederforening blev stiftet en selvstændig dansk Defence-Club, *Danske Rederes Retsværn.*

Foranlediget ved et fra Regeringens Side fremsat Forslag om Henlæggelse af visse Administrationsgrene fra Marinemini-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

steriet til Erhvervsministeriet, afholdt Foreningen under 28. Oktober 1924 et ekstraordinært Møde, hvor dette Spørgsmaal blev indgaaende drøftet.

Paa Mødet blev følgende Resolution enstemmigt vedtaget:

„Alle Forhold taget i Betragtning, maa Dansk Dampskibsrederiforening indtrængende fraraade at overføre Administrationen for Fyr- og Vagervæsen samt Vejrmeldinger fra Marineministeriet til Erhvervsministeriet. Dansk Dampskibsrederiforening maa hævde, at disse Administrationsgrene, der kræver speciel Viden og Indsigt, hidtil har været dygtigt og tilfredsstillende varetaget, og uden at komme ind paa mange andre saglige Grunde, anser vi allerede derfor en Omlægning for utilraadelig. Vi maa derimod af mange Aarsager udtale det Ønske, at Administrationen for Havnevæsenet overføres til Erhvervsministeriet."

Resolutionen tilstilledes Erhvervsministeriet, Marineministeriet og Formanden for Folketingets Finansudvalg samt offentliggjordes gennem Ritzaus Bureau og har utvivlsomt været Aarsag til, at den planlagte Overflytning ikke blev udført.

Som foran nævnt, vedtoges det i 1923 at stille Spørgsmaalet om Foreningens Udmeldelse af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i Bero et Aar.

Spørgsmaalet blev paany drøftet paa Møder i Dansk Dampskibsrederiforening den 4., 24. og 25. September 1924, og det blev paa sidstnævnte Møde med kvalificeret Majoritet vedtaget at udmelde Dansk Dampskibsrederiforening af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra 1. Januar 1925 at regne.

Fra The International Shipping Conference modtog man en Meddelelse om, at Haag-Reglerne var blevet gennemført i England ved en Lov betitlet „Carriage of goods by Sea Act", som traadte i Kraft den 1. Januar 1925, og Conferencen forespurgte, om Dansk Dampskibsrederiforening vilde virke hen til, at en lignende Lov blev indført i Danmark.

Efter Indstilling fra det paagældende Udvalg vedtoges det uden Motivering at svare, at man ikke saa nogen Anledning til at faa Haag-Reglerne indført ved Lov her i Landet.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Udvalget motiverede sin Indstilling med, at der ikke er nogen Grund til at indføre Lovregler for Forhold, som Redere og Købmænd hidtil har kunnet enes om indbyrdes samt, at der for Tiden arbejder en interskandinavisk Sølovskommission.

Et af Dansk Dampskibsrederiforening nedsat Udvalg for Nedsættelse af Havnetaksterne i Provinsen afholdt under 15. November 1924 Møde med *Sammenslutningen af danske Havne*, hvor Udvalget paapegede, at de for Danmark i 1921 vedtagne og til 1925 gældende Takster ikke stod i rimeligt Forhold til Skibsfartens Kaar og foruden at kræve en almindelig Nedsættelse af disse Takster, fremsatte man bl. a. Krav om, at der ikke bør betales fulde Havnepenge for Skibe, der kun losser eller laster Partladninger, men at disse beregnes i Lighed med det i København og i mange af Udlandets Havne anvendte Princip af den lossede Godsmængde.

Man fremsatte dernæst Krav om Nedsættelse af de gældende Brotakster, idet man fremhævede, at selvom denne Afgift betales af henholdsvis Afsender og Modtager, virker den i Skibsfartens Konkurrence med Banerne som et Tillæg til Søfragten, og navnlig for den indenrigske Søfart, vilde det være af stor Betydning, at Bropengene er lave, ligesom det ogsaa turde være til Havnenes Fordel, at de holdes saa lave som muligt, da Betingelsen for forøget Skibsfart staar i nøje Sammenhæng hermed.

Endvidere henstillede man, at den tidligere gældende Moderation for gennemgaaende Gods atter burde optages i Taksterne for Bropenge for at muliggøre forøget Trafik over Havnen til dennes Opland.

Endelig paapegede man det uheldige i, at Perioden gælder for saa langt et Tidsrum som 5 Aar, idet der, hvis Banerne nedsætter deres Takster, hurtigst maa kunne ske en Nedsættelse i Bropengene, da Havnene i modsat Fald vilde risikere at miste en stor Del af den indenrigske Trafik.

Under 21. Januar 1925 modtog man fra Erhvervsministeriet 71 Havneoverenskomster til Udtalelse, og Foreningen fremsatte

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

under 28. s. M., efter Samarbejde med Dansk Sejlskibsrederiforening, sine Bemærkninger hertil.

Rederiforeningerne beklagede i denne Henvendelse, at der i de tilstillede Forslag ikke var taget noget som helst Hensyn til tidligere overfor Ministeriet og Sammenslutningen af danske Havne fremsatte Krav, ligesom der heller ikke var taget Hensyn til Kravet om en Deling af Afgiften i en Tonnage- og en Besejlingsafgift, saaledes som Tilfældet er i København, og man henstillede, at disse Krav blev imødekommet, forinden de foreslaaede Takster blev approberet.

Man beklagede ligeledes, at der ikke var taget Hensyn til Erhvervsministeriets og Rederiforeningernes Henstilling til Ministeriet for offentlige Arbejder om Ophævelse af Bugserafgiften, men at denne endog for adskillige Havnes vedkommende er forhøjet i en ganske urimelig Grad.

Idet man principielt fastholdt, at denne Afgift burde bortfalde, kunde man dog subsidiært for den kommende Taksperiode gaa med til, at der fastsattes en Maksimaltakst for indenbys Bugserfartøjer af Kr. 2 og for udenbys Bugserfartøjer af Kr. 4, men at en saadan Afgift i intet Tilfælde maatte fastsættes til et højere Beløb, end det for Tiden gældende, og at Afgiften efter Udløbet af Perioden 1925—30 helt skulde bortfalde.

Endvidere fastholdt man, at Afgiften kun skulde opkræves af eet Bugserfartøj, selv om flere anvendes. For det Tilfælde, at Kravet om Ophævelse af Afgiften for Bugserfartøjer gennemførtes, kunde man af Hensyn til den Konkurrence, den udenlandske Lægterfart paafører dansk Sejlskibsfart, gaa med til, at der gaves Havnen Kompensation for Indtægtstab som Følge af Afgiftens Ophævelse ved, at der fastsattes en særlig men rimelig Takst for udenbys Pramme og Lægtere, der bugseres, saaledes at Tonnageafgiften opkrævedes af den samlede Tonnage af det bugserede Fartøj og Bugserfartøjet som en Enhed, og man kunde tænke sig, at en saadan særlig Takst burde ligge i Nærheden af Taksten for Sejlskibe med Hjælpeskrue.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Med Hensyn til selve Havnetaksterne ansaa Rederiforeningerne en Nedsættelse paa 25 pCt., gældende for alle Havne, for det mindste, Skibsfarten maatte kræve.

Paa et senere i Erhvervsministeriet afholdt Møde kritiserede Foreningen den Havnepolitik, man var kommet ind paa og hævdede, at Skibsfarten havde Interesse i et passende Antal gode Havne, men derimod ikke i, at næsten enhver By i Landet ofrede meget store Beløb til Havneudvidelse. Det burde i alle Tilfælde ikke være Skibsfarten, som kom til at betale for Havnebestyrelsernes letsindige Politik; det maatte blive de paagældende Kommuners egen Sag.

I Skrivelse af 30. Maj 1924 blev Foreningen af Erhvervsministeriet anmodet om at udpege en Repræsentant til at deltage i Forhandlinger med den britiske Regering om gensidig Anerkendelse af hvert af Landenes Lastelinieregler.

Direktør *J. A. Kørbing* blev udpeget til at deltage i disse Forhandlinger, der førte til en Overenskomst af 18. December 1924 mellem Danmark og England om gensidig Anerkendelse af hvert af Landenes Lastelinieregler.

I et Møde den 24. December 1924 vedtog Foreningen at bemyndige Bestyrelsen til at afgive Responsa til Brug ved Retssager og at offentliggøre disse i „Dansk Søfartstidende".

I Generalforsamlingsberetningen for Aaret 1924 udtalte Formanden bl. a. følgende om det forløbne Aar:

„Aaret 1924 har ikke været noget godt Aar for dansk Skibsfart, og Udsigterne for det kommende Aar er heller ikke de lyseste. Aarets første Maaneder viste en ganske pæn Stigning i Fragterne, men denne Stigning var kun af ganske kort Varighed, og Fragtniveauet er nu paa adskillige Punkter — og da navnlig i saadanne Farter, hvor den danske Handelsflaade fortrinsvis er beskæftiget — nede paa Rater, som er tabbringende — saaledes at den Oplægning af Tonnage, som lykkeligvis blev undgaaet i 1924, næppe vil kunne undgaas i 1925, ja den er allerede saa smaat begyndt. Konkurrencen fra Udlandet, navnlig fra Tyskland og andre Lande, som paa Grund af lavere Arbejds-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

løn er i Stand til at drive deres Skibe meget billigere end de danske Rederier, er overordentlig haard; og hertil kommer, at Udlandet i større og større Udstrækning ved direkte Subsidier eller ved diskriminerende Lovgivning søger at ophjælpe den nationale Skibsfart paa Bekostning af fremmed Skibsfart. Forhaabentlig kan dansk Skibsfart som hidindtil klare sig selv, men det vilde dog være ønskeligt, om der fra alle Sider og ikke mindst fra Statsmyndighedernes Side kunde blive vist nogen større Forstaaelse af de vanskelige Forhold, hvorunder Skibsfarten arbejder. Det bør ikke glemmes, at Skibsfarten indsejler mange Millioner Kroner fra Udlandet, direkte eller indirekte skaffer Brødet til en Mængde Mennesker, og i det hele taget er en meget væsentlig Faktor for Landets hele Økonomi."

Paa et Bestyrelsesmøde den 3. September 1925 nedlagde Formanden Skibsreder *Chr. Sass* sit Hverv af Helbredshensyn, og paa den efterfølgende Generalforsamling blev Direktør *A. O. Andersen*, Det Forenede Dampskibs-Selskab, valgt til Formand fra 1. Oktober. I Anledning af Skibsreder Sass' Tilbagetræden, vedtog Foreningen at tilskrive ham som følger:

> „Deres Beslutning om at nedlægge Deres Hverv som Dansk Dampskibsrederiforenings Formand blev meddelt paa et i Gaar afholdt Rederimøde og fra alle Sider modtaget med den største Beklagelse. Det blev enstemmigt vedtaget overfor Dem at udtale Foreningens bedste Tak for det store og fortrinlige Arbejde, De har udført som Foreningens Formand, lige siden De paa et for Foreningen meget kritisk Tidspunkt saa uegennyttigt paatog Dem denne byrdefulde Post.
>
> Det er Foreningens Haab, at Deres Helbred snarest maa bedre sig, og at Deres Nedlæggelse af Formandsposten ikke er ensbetydende med, at De ganske opgiver Tilknytningen til Dansk Dampskibsrederiforening."

Aaret 1925 blev for Rederiforeningen i dens Egenskab af Arbejdsgiverforening et meget uroligt Aar. Da Aaret 1924 nærmede sig sin Udgang, begyndte Besætningernes Organisationer at røre

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

paa sig. Der blev mellem disse og Dansk Dampskibsrederiforening ført forskellige Underhaandsforhandlinger, hvorunder Besætningerne under Henvisning til det stigende Pristal gjorde Krav paa at faa de gældende Lønninger forhøjet.

Rederiforeningen, som forudsaa den kommende Deflation og Depression af Fragtmarkedet, ansaa det imidlertid for urimeligt at gaa ind paa nogen Lønforhøjelse, men antydede, at man kunde gaa med til at forlænge de gældende Lønoverenskomster for et Aar.

Underhaandsforhandlingerne førte ikke til noget Resultat, og i Løbet af Januar 1925 modtog Dansk Dampskibsrederiforening fra Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund Opsigelse af de gældende Overenskomster til Ophør den 20. April 1925.

Da Rederiforeningen ikke vilde risikere først at faa en Konflikt med Sømændene og Fyrbøderne og saa senere, naar denne blev afsluttet, en ny Konflikt med Maskinmestre, Styrmænd og Restaurationspersonalet, men maatte sikre sig, at Overenskomsterne med de forskellige Besætningsorganisationer havde samme Udløbstid, vedtoges det at tilstille Maskinmestrenes Forening, Dansk Styrmandsforening, Dansk Sø-Restaurations-Forening, Dansk Hovmesterforening og Radiotelegrafistforeningen af 1917 følgende Skrivelse:

> „Da Sømændenes Forbund i Danmark og Søfyrbødernes Forbund i Danmark har opsagt de med Dansk Dampskibsrederiforening afsluttede Overenskomster, og Dansk Dampskibsrederiforening derfor ikke kan forvente den Arbejdsro, som var haabet og ønsket, tillader man sig herved at opsige den med den ærede Organisation afsluttede Overenskomst."

Alle Parter stod nu ganske frit, og i den kommende Tid blev der i Rederiforeningen afholdt en lang Række af Forhandlingsmøder, som imidlertid paa Grund af Besætningernes ganske urimelige Krav alle endte resultatløse.

Den 3. April varslede Sømændene og Søfyrbøderne Strejke, og Forligsinstitutionen fandt sig nu foranlediget til at gribe ind.

Efter et afsluttende Møde, der varede ca. 13 Timer, stillede

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Forligsmanden den 24. April 1925 et Mæglingsforslag til Bilæggelse af Konflikten med Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund, og dette Forslag blev vedtaget af alle Parter.

Ved Forslaget opnaaede Sømændene og Søfyrbøderne en Lønforhøjelse af ca. 10 Kr. om Maaneden foruden forskellige andre Forbedringer af deres Ansættelsesvilkaar. Overenskomsterne blev gjort 2-aarige med Lønregulering efter Pristallet.

Det var kun under de allerstørste Betænkeligheder, at Dansk Dampskibsrederiforening gik med til at akceptere Forligsinstitutionens Mæglingsforslag, og Akcepten vedtoges da ogsaa kun med en ringe Majoritet.

Det var Hensynet til Samfundet, som ved letsindigt Spil fra Dansk Arbejdsmandsforbunds Side var kastet ud i en landsskadelig Kamp, der bestemte Redernes Optræden. Rederne vilde ikke være med til at bære Ved til det flammende Baal; men de paatog sig derved Byrder, som den kommende Tid til Evidens viste, de ikke kunde bære.

I Konsekvens af Forliget med Sømændene og Søfyrbøderne tilbød Dansk Dampskibsrederiforening de øvrige Besætningsorganisationer en lignende Lønforhøjelse, og det lykkedes ogsaa at komme til Enighed med Styrmændenes og Restaurationspersonalets Organisationer. Maskinmestrenes Forening viste sig derimod i høj Grad umedgørlig og undsaa sig ikke for at give sine Medlemmer Ordre til at opsige deres Stillinger i Rederiforeningens Skibe samt standse alle Ud- eller Ommønstringer fra og med 12. Maj.

Blokaden fik imidlertid ingen større Betydning, eftersom det lykkedes Rederiforeningen i betydeligt Omfang at faa ansat Maskinmestre, som ikke stod i Maskinmestrenes Forening. Den 23. Juni greb Forligsinstitutionen ind og stillede et Mæglingsforslag, som blev akcepteret af Maskinmestrenes Forening, og som ogsaa Rederiforeningen under de foreliggende Omstændigheder gik med til.

Mæglingsforslaget gav Maskinmestrene en Lønforhøjelse af 3 pCt., hvad Rederiforeningen allerede paa et tidligere Tidspunkt havde tilbudt.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Man fandt sig dog foranlediget til under 27. Juni at tilstille Forligsinstitutionen følgende Skrivelse:

„I Forbindelse med Skrivelse af Dags Dato angaaende Dansk Dampskibsrederiforenings Vedtagelse af Forligsmandens Mæglingsforslag til Bilæggelse af Konflikten mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Maskinmestrenes Forening, skal man, til den ærede Forligsinstitutions Efterretning, tillade sig at fremsætte følgende Bemærkninger:

Som det vil fremgaa af den foretagne Stemmeafgivning, har Dansk Dampskibsrederiforening været meget betænkelig ved at akceptere det stillede Mæglingsforslag. Betænkeligheden ligger ikke alene i, at Forslaget indeholder Forhøjelser og Fordyrelser, som Skibsfarten under de herskende daarlige Forhold, hvor alt opfordrer til at gøre Driftsudgifterne mindre, og hvor den danske Krone siden 1. April 1924 er steget fra 61,65 til 72,42, hvilket indebærer en Forhøjelse af Hyrerne i Guld med 17,46 Procent, daarlig kan bære. Men Betænkeligheden ved Akcepten angaar særlig de Bestemmelser, som indeholdes i Tillægget til Mæglingsforslaget; dette Tillæg indeholder i 1. Stykke, 2. Punktum, følgende Bestemmelser:

„De under Konflikten antagne Maskinmestre opsiges
„og afskediges ved første Anløb i dansk Havn efter Op-
„sigelsesfristens Udløb."

Denne Bestemmelse er, saavidt Dansk Dampskibsrederiforening bekendt, noget ganske nyt i danske Overenskomster. Bestemmelsen synes at knæsætte et Princip og skabe et Præcedens, baade for Forholdet mellem Principaler og Funktionærer og for fremtidige Forligsforslag, som Dansk Dampskibsrederiforening paa det bestemteste maa tage Afstand fra.

Tillæggets 2. Stykke indeholder følgende Bestemmelse:

„Sagsanlæg i Anledning af Konflikten maa ikke finde
„Sted, og saadanne eventuelt anlagte Sager hæves."

Det er Foreningen vel bekendt, at lignende Bestemmelser har været indeholdt i adskillige Overenskomster, men det gaar, efter vor Formening. ikke an at overføre dette paa

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Skibsfarten. Forholdet er for Øjeblikket det, at Maskinmestrenes Forening paa adskillige Punkter har taget Retten i sin egen Haand og har givet sine Medlemmer Ordre til 1) at gaa i Land i udenlandsk Havn i Tilfælde, hvor Retten dertil er juridisk tvivlsom, 2) at nægte at tiltræde efter udløbet Ferie, endog selv om vedkommende endnu ikke havde opsagt, 3) at nægte at skifte fra et Skib til et andet, endskønt vedkommende ikke havde opsagt, respektive hvis Opsigelsesfristen ikke var udløbet, og 4) at fratræde efter 1 Maaneds Opsigelse i Tilfælde, hvor vedkommende var mønstret paa den tidligere Overenskomst med 3 Maaneders Opsigelse.

De Konsekvenser, det kan medføre, hvis et Skib opholdes eller forhindres fra at bringe Lasten frem efter Certepartiets eller Konnossementets Bestemmelser, er meget alvorlige, og Rederiet kan i saadanne Tilfælde komme ud for Ansvar overfor Ladningen af uoverskuelig Art. Det burde derfor være en selvsagt Ting, at intet Forbund i disse vanskeligt overskuelige og risikable Forhold giver sine Medlemmer andre Paabud end saadanne, hvis juridiske Hjemmel er ganske uomtvistelig, og hvis en Organisation handler derimod, bør den selvsagt tage de eventuelle pekuniære Konsekvenser, og det synes meget uheldigt at afskære Muligheden for gennem Rettens Afgørelse at skabe Klarhed i de forskellige Tvivlsspørgsmaal."

Den 15. August afsluttedes Overenskomst med Radiotelegrafisterne, og efter et halvt Aars lange og trange Forhandlinger var der dermed endelig opnaaet Overenskomst med samtlige Besætningsorganisationer.

De danske Søfolk opnaaede ved disse Overenskomster Vilkaar, som laa langt over, hvad der blev ydet i andre Lande og medførte utvivlsomt, at Oplægning af Tonnage i Danmark tog et forholdsvis langt større Omfang end i noget andet Land.

Jævnsides med Konflikten med Søens Folk, var i Land udbrudt den i det foregaaende berørte store Arbejdskonflikt, hvorunder *Dansk Arbejdsmandsforbund* ved en den 15. Maj iværksat Transportarbejderstrejke rettet mod Dansk Dampskibsrederiforening, som ikke havde det mindste udestaaende med Transportarbejderne, søgte at lamme al Skibsfart og navnlig

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Landbrugseksporten for derigennem at tvinge Arbejdsgiverforeningen ind under sin Vilje. Dansk Arbejdsmandsforbunds Anslag mislykkedes dog, eftersom det hurtigt gik op for Folk, at Strejken først og fremmest ramte ganske sagesløse og truede hele Landets Økonomi. Landbruget og Skibsfarten sørgede i Fællesskab for at skaffe frivillig Arbejdskraft til at ekspedere Skibene; De samvirkende Fagforbund tog Afstand fra Dansk Arbejdsmandsforbund, Arbejdsmændene blev selv trætte af at kæmpe, og den 6. Juni 1925 blev Freden sluttet. Det havde vist sig, at man ikke her i Landet kan erklære Transportarbejderstrejke mod sagesløse for at ramme andre.

I November 1924 fremkom *Valutaraadet*, i hvilket Dansk Dampskibsrederiforening var repræsenteret ved Skibsreder *A. P. Møller*, med en Udtalelse om, „at alle Bestræbelser bør rettes mod at standse Kronens Fald og fremme Bevægelsen opad". I Tilslutning til denne Udtalelse, afgav Dansk Dampskibsrederiforening under 29. April 1925 til Erhvervsministeriet følgende Betænkning, der viser Skibsfartens Syn paa Valutaspørgsmaalet:

„I Skrivelse af 8. ds. har det høje Ministerium udbedt sig en Udtalelse fra Dansk Dampskibsrederiforening med Hensyn til dens Syn paa Valutaspørgsmaalet derunder:

1) Virkningerne af den i den senere Tid indtraadte Stigning af Kronekursen.
2) Spørgsmaalet om Fastlæggelsen af vor Valutapolitiks videre Udvikling og Endemaal.
3) Spørgsmaalet om, hvorledes Vanskelighederne ved Kronens endelige Fæstnelse bedst vil kunne afbødes.

Saaledes foranlediget skal Dansk Dampskibsrederiforening tillade sig at udtale:

ad 1) Virkningerne af Kronestigningen har for Skibsfarten været særdeles følelige og ubehagelige, og Virkningen er kommet øjeblikkelig. Skibsfartens Indtægter indtjenes i langt overvejende Grad i Sterling og Dollars, medens Ud-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

gifterne betales i Kroner. Kronestigningen har derfor medført, at Skibsfartens Fortjeneste, som i Forvejen paa Grund af det ugunstige Fragtmarked, er yderst ringe, er blevet yderligere formindsket, ja i mange Tilfælde forvandlet til Underskud.

Udover disse forhaabentlig midlertidige store Vanskeligheder, melder der sig ogsaa for Skibsfarten en varig Vanskelighed ved, at Skibsfartens Aktiver ved Kronestigningen forringes nøjagtigt i samme Forhold, som Kronen stiger. Paa Grund af den under Verdenskrigen skete Decimering af den danske Handelsflaade, har de danske Redere — hvis de da ønskede at holde deres Erhverv i Gang -- været nødsaget til at anskaffe mange nye Skibe -- ja, Staten tvang dem jo ligefrem dertil, idet Assurancesummerne for forliste Skibe blev baandlagt til Anskaffelse af ny Tonnage — og disse nye Skibe, som er betalt med Papirkroner, maa nu eventuelt vurderes i Guldkroner.

Endelig kan anføres, at et Antal Rederier arbejder med en Driftskapital, som for en stor Del er tilvejebragt ved Banklaan, og naar disse Laan, som er udbetalt i Papirkroner, eventuelt skal forrentes og tilbagebetales i Guldkroner, lider de paagældende Rederier store Tab.

ad 2) Til Trods for de ovenanførte Vanskeligheder for Skibsfarten, maa Dansk Dampskibsrederiforening holde for, at en Politik, som søger sit Endemaal i Kronens Fæstnen i Pari, er den for saavel Skibsfarten som for Landet i sin Helhed mest ønskelige, og omend en hurtig Kronestigning, som allerede nævnt, virker i høj Grad trykkende paa Skibsfarten, anser Foreningen det dog for bedst — for Samfundet i Almindelighed -- om Pariteten naas hurtigst, navnlig da Tidspunktet synes gunstigst for Opnaaelsen heraf. Foreningen er ikke blind for, at en saadan Deflation, og navnlig en hurtig Deflation, vil kunne berede Samfundet overordentlig store Vanskeligheder, men disse Vanskeligheder maa man kunne finde Udvej til at overvinde, og de er i hvert Fald ikke saa store, som de Vanskeligheder, der skabes ved Kronens Ustabilitet, der gør det ganske umuligt for en Forretningsleder at træffe Dispositioner. Man kunde maaske herefter mene, at det vilde være tilstrækkeligt, om man sørgede for en Stabilisering af Kronen, og i og for sig er dette ogsaa det

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

mest afgørende, men naar man saa spørger, paa hvilket Punkt, Stabiliseringen skal finde Sted, da vilde det være en kortsynet Politik ikke at søge Stabilisering ved Pari. En Nedskæring af Kronen til et eller andet Beløb under Pari, vilde paa mange Maader medføre stor Uretfærdighed, og de mangfoldige Mennesker, som har truffet deres Dispositioner i Tillid til de danske Pengesedlers Paaskrift „veksles paa Anfordring med Guld", og at dette Løfte før eller senere maa indfries, bør ikke skuffes. En Nedskrivning vil desuden være ensbetydende med en Slags Akkord, som nu og langt ud i Fremtiden vilde svække Tilliden til Landets Pengevæsen og Erhvervsliv.

Man tillægger det ogsaa overordentlig stor Betydning, baade forretningsmæssigt og folkeligt set, at genskabe Muligheden for Møntenhed og Møntunion med de andre skandinaviske Lande, et Maal, der sikkert kan naas, naar Viljen er til Stede. Skulde Norge ikke kunne komme med i første Haand, bør en Møntunion med Sverige tilstræbes, saasnart Forholdene muliggør det.

Af Hensyn til, at en hurtig Deflation hurtigere end en langsom vil indvirke paa Priserne og dermed paa Lønningerne, som er en af Erhvervslivets største Udgiftsposter, maa man anbefale den førstnævnte, ogsaa fordi man derved snarere bliver i Stand til at træffe sikrere Dispositioner. Det er ogsaa i Reglen heldigere kun i en kortere Periode at have Vanskeligheder at kæmpe med, fremfor at lide under dem over en længere Periode.

Under alle Omstændigheder, maa Dansk Dampskibsrederiforening paa det mest indtrængende tilraade, at den Stigning i Kronekursen, som har fundet Sted, fastholdes, thi i modsat Fald vilde man atter være ude for det uvisse, som er saa uheldigt for alt Forretningsliv.

ad 3) Naar Kronens Stigning maa ventes at medføre store øjeblikkelige Vanskeligheder, ligger det i, at Samfundet er for utilbøjelig til hurtigt og uden Modstand at indrette sig efter Møntens forhøjede Værdi. Jo hurtigere Samfundet som Helhed indretter sig efter de nye Forhold, jo mindre vil blive slaaet i Stykker og jo færre af Landets Virksomheder vilde det være nødvendigt at lade gaa i Staa. Alle Bestræbelser maa derfor rettes paa saa hurtigt som muligt at

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

indrette alle Forhold efter de forandrede Værdiforhold, og da Møntstigningen er saa overordentlig stor og pludselig, vil det ogsaa være nødvendigt at gaa uden for det sædvanlige for at afbøde Vanskelighederne.

Det lader sig ikke nægte, at det danske Samfund som Helhed har forberedt sig saa slet som muligt paa hurtigt at indrette sine Forhold efter en forøget Møntværdi. Det kan her virke ødelæggende, at Pristallet er knæsat som Regulator for alle Lønninger, og det er nødvendigt hurtigt og resolut at gaa bort herfra. Der maa indføres en Ordning, hvorefter Lønningerne reguleres, om ikke efter Kronens Guldværdi alene, da efter Kronens Guldværdi i Kombination med Pristallet, og det synes nødvendigt, at Stat og Kommune gaar i Spidsen hermed. At dette vil være ukærkomment for Landets uhyre Stab af offentlige Funktionærer er selvsagt, men dels er det nødvendigt, dels maa det ogsaa betænkes, at disse Funktionærer er fritaget for den Risiko for Fallit, Afsked og Arbejdsløshed, som en stor Del af Landets øvrige Borgere uvægerligt maa løbe, hvis vort Løn- og Prisniveau ikke hurtigt indretter sig efter Kronens stærkt stegne Værdi. Den store Del af Landets Erhvervsliv, der konkurrerer direkte med Udlandet, har intet Valg, men maa indrette sine Priser efter Verdensmarkedet, og hvis de ikke kan komme ned med Udgifterne, maa de i mange Tilfælde standse helt eller delvis. Valget staar da mellem Arbejdsløshed eller Resignation med Hensyn til Løn. De løbende Lønoverenskomster vil være en Hindring. Det er højst uheldigt, at Arbejderne, trods Erhvervsledernes Advarsler, nylig har gennemtrumfet Lønforhøjelser, Krav, der blev muliggjort ved Loven om Forligsinstitutionen, ifølge hvilken Statens Forligsmænd kun har at søge at etablere et Forlig mellem de modstaaende Parter uden Hensyn til, om Samfundet og Erhvervslivet paa det paagældende Tidspunkt er i Stand til at bære forøgede Byrder.

Da Lønningerne i høj Grad er afhængige af Priserne, er det overordentlig vigtigt, at alle Priser her i Landet bringes ned i Forhold til Kronens stegne Værdi, saa hurtigt som overhovedet muligt. Adskillige af de i de senere Aar vedtagne Love indeholder imidlertid Bestemmelser, der dels virker direkte prisfordyrende og dels, ved at mildne Kon-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

kurrencens Tryk, maa modvirke Viljen til hurtigt at følge med nedad med Priserne i samme Forhold, som Kronen stiger. Der kan her peges paa Lukkeloven, Loven om illoyal Konkurrence, Bageriloven o. s. v., og man maa anbefale i hvert Fald midlertidig at suspendere de Bestemmelser i saadanne Love, som virker prisfordyrende eller prisopretholdende.

Det er ej alene Priserne i almindelig Handel og Vandel, der maa ned, men ogsaa alle offentlige Gebyrer saavelsom Portotakster, Havnetakster, Lodstakster, Skibstilsynsafgifter etc. Hermed bør Stat og Kommune gaa i Spidsen og give Eksempel til Efterfølgelse. Af overordentlig Vigtighed er ogsaa en Nedbringelse af Skatterne, som ved sidste Pristals Fastsættelse var i høj Grad medvirkende til, at Pristallet kun faldt 2 Point. Naar Kronens Værdi stiger med 30—40 pCt., er det selvsagt, at saavel Skatterne som alle offentlige Takster bør kunne reduceres tilsvarende. Saadanne Nedsættelser behøver ikke at berøre Budgettets Balance, naar man samtidig indfører en almindelig Nedsættelse af Lønninger, og i det hele søger at gennemføre en mere sparsommelig Administration. Det turde ogsaa være paa sin Plads alvorligt at overveje, om Landet under nærværende Forhold kan opretholde en Understøttelseslovgivning, som koster Landet relativt langt mere end i noget andet Land, og som utvivlsomt medvirker til at opretholde et unaturligt højt Lønniveau og en deraf følgende større eller mindre permanent Arbejdsløshed.

Hvad særlig Skibsfarten angaar, vil de paapegede Vanskeligheder i Forbindelse med det overordentlig slette Fragtmarked sikkert medføre, at Rederierne bliver nødsaget til at oplægge store Dele af deres Tonnage, medmindre der kan tilvejebringes et rimeligt Forhold imellem Indtægter og Udgifter. Da det sikkert ikke i nær Fremtid lader sig gøre at forøge Indtægterne — maa Virkningerne af Kronestigningen først og fremmest søges afbødet ved Begrænsning af Udgifterne.

Sluttelig skal man anføre, at Dansk Dampskibsrederiforening er klar over, at en yderligere Diskontonedsættelse vilde bidrage meget til at lette Erhvervslivets Vanskeligheder ved

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

en hurtig Deflation, men Foreningen tør dog ikke anbefale en saadan Foranstaltning, saafremt det fra kompetent Side skulde blive hævdet, at den paa nogen Maade vilde modvirke Deflationen."

Den 21. April 1925 havde Repræsentanter for Rederiforeningen en Forhandling med Marineministeriet vedrørende en Nedsættelse af de gældende Lodstakster. Forhandlingerne resulterede fra 15. Juni 1925 i en Del Nedsættelser, der vel ikke helt opfyldte de fremsatte Ønsker, men dog paa væsentlige Punkter imødekom disse. Ministeriet gav ved samme Lejlighed Tilsagn om for Fremtiden at ville søge direkte Forhandling med Skibsfartens Repræsentanter om Lodstakster og enhver anden Sag, der er af Interesse for Søfarten, og ved hvis Afgørelse Ministeriets Stilling kan være af Betydning.

Fra og med 1926 har Dansk Dampskibsrederiforening udarbejdet og udsendt til Offentligheden en Aarsberetning — *Skibsfartsberetningen* — indeholdende, foruden en Oversigt over Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar, Oplysninger om Handelsflaaden, Fragtmarkedet, Skibspriser, Skibsfartens Aarsresultater og andre Foreteelser paa Skibsfartens Omraade.

Der vil derfor i nærværende Beretning ikke være Anledning til at komme nærmere ind paa Dansk Dampskibsrederiforenings Virksomhed fra 1926—33, men til Belysning af Foreningens store og alsidige Virksomhed, skal man indskrænke sig til at give nedenstaaende Indholdsfortegnelse for Skibsfartsberetningen 1932:

I.

Handelsflaaden
Fragtmarkedet
Bunkerkulpriser
Brændselsoliepriser
Skibsmandskabet
Sejlskibsfarten
Skibsfarten paa de danske Havne
Skibsfartens Aarsresultater

II.

Dansk Dampskibsrederiforening
Medlemmerne

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Bestyrelsen
Kontoret
Møder
Understøttelser, Bidrag til offentlige Institutioner
Løsøreforsikringen
Radiolaanefonden
Pensionsordningen
Lægekontoret
Voldgiftsretterne
Søfartsraadet
Danske Rederes Retsværn
Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund
Danske Dampskibsrederes Understøttelsesfond
Dansk Radio Aktieselskab

III.

Aftaler om Mindstepriser eller Mindsteavancer
Amerikansk Sølovgivning
Arbejdspenge ved Varebehandling paa Københavns Toldbod
Argentinsk Lov om Konnossementer
Bemandingsskalaen
Beregningsregler for Anvendelsen af Hestekraften for Fremdrivningsmaskineriet i Skibe og Fartøjer
Besejlings- og Broforhold i danske Farvande
Helsingør
Marstal
Oddesund
Randers
Roskilde Fjord
Rudkøbing
Storstrømmen
Øresund
Beskatning i Udlandet
Grækenland
Irland
Italien
Sverige
Tyrkiet
U. S. A.
Beskyttelse af Søkabler
Checklovgivning
Flag-Diskrimination
Peru
Portugal
Forhyring og Mønstring
Forsikringsforhold
Krigsforsikringsklausul
Ristorno for oplagte Skibe

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Fritagelse for Betaling af Benzinskat
Havneforhold og Havnetakster
Frederikshavn
København
Ildslukningsapparater i Motorskibe
Kode-Telegrammer
Konvention om Beskyttelse mod Dengue Feber
Konvention om Opgivelse af Vægt paa tungt Gods
Lasteliniekonventionen
Lodstakster og Lodsforhold i Danmark
Lossepriser for Korn, Foder- og Gødningsstoffer
Lossepriser for Kul og Koks etc.
Lærlingeloven
Mandskabsvanskeligheder i U. S. A.
Monopoler
Mæglervæsenet
Mønstringsbeviser
Navigationsundervisningen
Navigatørers Uddannelse
Oprettelsen af et Mønstringskontor i Hammerhavnen
Overbordkastning af Affald m. v.
Planer til Bedring af Skibsfartens Forhold
Radioudsendelse til danske Skibe
Responsa
Retsplejelovens Regler om Søsagers Behandling udenfor København
Russisk Arbitrage
Sikkerhedskonventionen
Baadroere
Skibsbemandingslisten
Skibsmaaling
Sundhedskonventionen
Italien
Spanien
Suez Kanalen
Tyrkiet
Venezuela
Sømandslovens Bestemmelser
Telegramkoder
Tolddiæter i danske Havne
Tonnage Tax i U. S. A.
Transportstatistik
Understøttelse af trængende Sømænd
Valutaloven
Veksellovgivning

IV.

Skandinavisk Samarbejde
International Shipping Federation

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

V.

International Radiotelegraf-Konvention

VI.

Love, Bekendtgørelser og Anordninger

Tabeller.

I. Handelsflaadens Fordeling paa Damp-, Motor- og Sejlskibe 1927—1933
II. Handelsflaadens Fordeling efter Størrelse
III. Verdenstonnagen fordelt efter Størrelsesgrupper
IV. Sammenligning mellem Verdenstonnagens og den danske Tonnages Alder
V. Economists Fragtindex
VI. Det Statistiske Departements Fragtindex
VII. Oversigt over oplagte Skibe
VIII. Summarisk Oversigt over den oplagte Tonnage fordelt efter Størrelsesgrupper
IX. Bunkerkulpriserne 1931—1933
X. Verdensolieproduktionen 1929 og 1932
XI. Den nybyggede Verdenstonnages procentvise Fordeling paa Damp-, Motor- og Sejlskibe 1927—1932
XII. Skibsbygningen i forskellige Lande 1928—1932
XIII. Oversigt over Hyrerne i Danmark og andre Lande
XIV. Skibsanløb paa danske Havne og omsat Varemængde 1923—1932
XV. Skibsanløbene paa Københavns Havn 1931—1932
XVI. Skibsfarten paa de vigtigste danske Havne 1931—1932
XVII. Opgørelse over Rederiernes Aarsudbytte 1922—1932
XVIII. Opgørelse over Rederiernes Driftsudgifter
XIX. Oversigt over Dampskibsselskabers Aktiekurser 1930—1932
XX. Skibssalg i 1932
XXI. Fordeling af de i Dansk Dampskibsrederiforening indmeldte Skibe
XXII. Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemstal 1919—1933
XXIII. Oversigt over de i Aaret 1932 tilkendte Invalidepensioner
XXIV. Oversigt over de i Aaret 1932 tilkendte Enkepensioner

To i de senere Aar indtrufne Begivenheder fortjener dog særlig Omtale.

Siden Dansk Dampskibsrederiforening den 1. Januar 1925 var udtraadt af *„Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart"*, havde denne Institution ført en ret hensygnende Tilværelse. Saavel Foreningen som Statsmagten var ret utilfreds med Forholdenes Udvikling og overvejede Mulighederne for at skabe en for begge Parter mere tilfredsstillende Ordning. Da saa og-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

saa *Dansk Sejlskibsrederiforening* udmeldte sig af Fællesrepræsentationen fra 1. Januar 1927, blev Spørgsmaalet aktuelt, og Dansk Dampskibsrederiforening tog derfor Initiativet til at danne „*Søfartsraadet*", som afholdt sit konstituerende Møde den 21. December 1926.

Søfartsraadets Formaal er „at værne om de til dansk Skibsfart knyttede Interesser og særlig som en raadgivende Forsamling at sikre Skibsfartens Organisationer en vejledende Indflydelse paa Statsmagtens Behandling af de dem vedrørende Spørgsmaal".

I Raadet deltager følgende Foreninger med Opretholdelse af hver enkelt Forenings fulde Selvstændighed:

Dansk Dampskibsrederiforening,
Dansk Sejlskibsrederiforening,
Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe,
Den almindelige danske Skibsførerforening,
Københavns Skipperforening,
Foreningen til Søfartens Fremme.

Dansk Dampskibsrederiforenings Formand eller fungerende Formand er Raadets Formand, og Dansk Dampskibsrederiforenings Kontor fungerer som Raadets Sekretariat. Beretning om Søfartsraadets Virksomhed findes hvert Aar i fornævnte af Dansk Dampskibsrederiforening udgivne Skibsfartsberetning.

Den 9. Maj 1928 — *Helgolandsdagen* — indviedes i Overværelse af Deres Majestæter Kongen og Dronningen, Deres Kgl. Højheder Kronprins Frederik, Prins Valdemar, Prinsesse Thyra, Prins Gustav, Prins Axel og Prinsesse Margaretha, Gesandterne for de nordiske Lande, Ministrene, Overpræsidenten, Repræsentanter for Rigsdagen, Etaterne, Magistraten og Erhvervene samt de omkomnes Paarørende det af Dansk Dampskibsrederiforening paa Langelinie rejste *Mindesmærke for de i danske Handelsskibe under Verdenskrigen krigsforliste Søfolk*.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Indvielsen af Dansk Dampskibsrederiforenings Mindesmærke for de under Verdenskrigen i danske Handelsskibe forulykkede Søfolk 9. Maj 1928.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Indvielsen blev foretaget af Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, Direktør *A. O. Andersen*, der bl. a. udtalte følgende Ord, som passende kan danne Afslutningen paa nærværende Beretning om Dansk Dampskibsrederiforenings Virksomhed gennem 50 Aar:

„I Dag — i disse Timer — for 64 Aar siden, da Uvejrsskyerne hang tungt over vort Fædreland, laa en dansk Eskadre i Nordsøen med Besætninger om Bord besjælede af Viljen til at ofre Liv og Blod for deres Konge, deres Land og deres Flag, spejdende efter den Stridsmagt, som man vidste var paa Vej mod de danske Kyster for at søge at lamme vor Bevægelsesfrihed paa Søen.

De mødtes derude — det danske Blod flød, men ikke forgæves — vort Flag vajede videre — højt og stolt og frit —: Havet forblev frit, og der flettedes atter et Blad i den danske Orlogs-Marines Hæderskrans.

Naar Danmarks Konge og Dronning i Dag samles med os for at mindes den Skare Mænd, der — da Tiderne igen var trange for vort Land — satte Livet i Vove for at forhindre en Standsning af vore Tilførsler, de Tilførsler, som er Livsnerven i vort Erhvervs- og Næringsliv, vil den 9. Maj ogsaa blive en Hædersdag for den danske Handels-Marine.

Fædrelandet kaldte i den truende Tid paa den danske Skibsfart og paa den danske Sømand, og ingen holdt sig tilbage, da Faren truede.

648 raske Sømænd, om Bord i 102 danske Handelsskibe, fandt deres Grav, saaledes som det lyder i vor prægtige Nationalsang, nys sunget, „i det sortladne Hav", efter i nidkær og nøgtern Pligttroskab overfor deres Land at have mødt Faren.

Det danske Samfund — og ikke mindst dansk Skibsfart — skylder *alle* de Søfolk, som under Krigen støt og roligt varetog deres farefulde Gerning, en Tak — en særlig Tak skyldes dog dem, der blev derude — de, hvis Ben er bleget i Søens Krypt.

Som et Udtryk for denne Taknemlighed og ud fra Ønsket

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

om — saa vidt økonomisk Hjælp kunde gøre det — at lindre Smerten, oprettede danske Dampskibsredere umiddelbart efter Krigens Ophør et Fond paa ca. 2½ Mill. Kr., hvis Renter først og fremmest anvendes til Hjælp for Invalider og de krigsforulykkedes Enker og Børn, men efterhaanden som Tiden er gaaet, har man med dette Fond været i Stand til ogsaa i al Almindelighed at yde Hjælp til trængende Søfolk og disses Efterladte, hvad enten vedkommende har tjent i Damp- eller i Sejlskibe.

Dansk Dampskibsrederiforening mente imidlertid, at de Ofre, der var bragt af Søfolkene under Krigen, fortjente et *synligt* Minde, som frem i Tiden kunde vidne om den Indsats, danske Sømænd ydede i denne Trængselstid, og derfor vedtog Foreningen enstemmigt paa en Generalforsamling den 17. Maj 1923 at rejse et saadant Minde.

Der nedsattes et Udvalg bestaaende af d'Herrer:
Generalkonsul *Johan Hansen* (Formand),
Skibsreder *Chr. Sass*,
Generalkonsul *A. N. Petersen* og
Direktør *E. Maegaard*,

for at udarbejde Planerne for det paatænkte Mindesmærke.

For at sikre sig den fornødne kunstneriske Assistance, anmodede Udvalget d'Herrer:

Professor *Utzon-Frank*,
Billedhugger *Brandstrup*,
Arkitekt *Henning Hansen* og
afdøde Statsarkitekt *Wright*

om at være sig behjælpelige, og disse Herrer ydede alle en meget værdifuld Bistand.

Udvalget lod derefter udskrive en Konkurrence, og de fremkomne Forslag bedømtes af en Komite, bestaaende af d'Herrer:

Billedhuggerne *J. F. Willumsen* og *Niels Skovgaard*,
Arkitekterne *Axel Berg* og *Poul Holsøe*,

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

og som Rederiforeningens Repræsentanter:

Generalkonsul *Johan Hansen,*
Skibsreder *Chr. Sass* og
Direktør *E. Maegaard.*

Et af Hr. Billedhugger *Svend Rathsack* i Forening med Arkitekt, Hr. Professor *Ivar Bentsen* udarbejdet Forslag sejrede i denne Konkurrence, og paa Basis heraf er dette Mindesmærke, som vi i Dag er samlet for at indvie, udført.

Københavns Kommune stillede velvilligst denne Plads med den skønne Udsigt over Sø og Havn og Sømændenes daglige Færden til Raadighed og gav Tilsagn om at overtage og vedligeholde Mindesmærket.

Ved Udførelsen af Mindesmærket har medvirket d'Herrer:

Murermesterfirmaet *Jespersen & Søn,*
Stenhuggerfirmaerne *Møller & Handberg* og *Thorvald Petersen,*
Broncestøber *W. Green,*
Kunstgibsstøberfirmaet *N. Ferdinandsen & Sønner* og
Smedemester *Philipsen.*

Paa Dansk Dampskibsrederiforenings Vegne tillader jeg mig herved at bringe Deres Majestæter Kongen og Dronningen, den kongelige Familie og alle her mødte vor ærbødige og hjerteligste Tak, fordi de er kommet til Stede paa denne Højtidsdag, og jeg retter til alle — til Billedhugger og Arkitekt, til Udvalgets Medlemmer, Bedømmelseskomiteen og de Haandværkere, som har medvirket ved Opførelsen, og til Københavns Kommune — en Tak for, hvad hver især har øvet og ydet.

Jeg bringer endvidere en Tak til Digteren Hr. *Hans Hartvig Seedorf Pedersen,* som har skrevet Kantaten, vi nys har hørt, til Kgl. Kapelmester *Hye-Knudsen,* som har komponeret Musiken til Kantaten, og til *Studentersangforeningen,* fordi den er mødt og har givet sit Bidrag til at gøre Mindefesten saa smuk.

Paa Mindesmærkets øverste Sokkel vil man finde indhugget

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Navnene paa alle de 648 Sømænd, som satte Livet til for Danmarks Sag.

Det var

531 Danske,
7 Islændinge,
39 Svenske,
28 Nordmænd,
11 Finner samt
32 tilhørende andre Nationer.

Tanken søger i Dag tilbage til de saare vanskelige Tider, da disse Mænd øvede deres Daad, og alle vi Redere, som den Gang sendte vore Skibe ud, vil aldrig glemme det Ansvar, vi bar, og de Følelser, der besjælede os, naar vi saa vore Skibe forlade Havnene for at gaa Faren i Møde.

Men hvorledes har da ikke Følelserne været hos de Mænd, der forlod deres Hjem og deres kære, uden at vide, om de nogensinde skulde vende tilbage.

Hvilket Offer har ikke alle disse Mænd bragt — hvilket Offer har ikke alle disse Hjem bragt.

Og naar vi derfor i Dag fra Skibsfartens Side retter en Tak til alle, der sejlede under Krigen — og af hvilke saa mange blev derude eller satte Helbred og Førlighed til — skal der ogsaa lyde en Tak til Familierne og de Paarørende, som i dybeste Angst og Uro Gang paa Gang maatte se deres kære drage ud til deres farlige Hverv.

Hvorledes maa ikke Følelserne have været om Bord i Skibene, hvor Besætningerne under de farligste og uhyggeligste Forhold skulde øve deres daglige Gerning, hvad enten det var paa Dæk eller under Dæk; men alle følte de Pligten, alle bar de Savnene, og alle trodsede de Faren, naar Ulykken ramte.

Vovemodet og Fædrelandskærligheden har altid kendetegnet den danske Sømand, og blandt de talrige Beviser herpaa mindes jeg særlig den Skibsbesætning, som, siddende i Redningsbaaden paa det aabne Hav, sang „Vift stolt paa Kodans

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Bølge", medens den saa sit Skib gaa ned med Dannebrog vajende; og vi har derfor ment, at vor stolte Flagsang ogsaa burde lyde her i Dag og slutte Højtideligheden.

Ganske naturligt er Tankerne og Takken i Dag rettet mod den danske Sømand, men der skal ogsaa i Dag lyde en Tak til de Sømænd fra vore nordiske Brødrefolk og fra de andre Nationer, som ofrede Livet sammen med vore.

Jeg retter denne Tak til Gesandterne for Island, Norge, Sverige og Finland, som har gjort os den Ære at mødes med os her i Dag.

Paa Monumentet hæver sig Mindets Genius, bærende over de indhuggede Navne Ærens Krans. Højt og rankt skal hun staa til sene Tider til Ære for de Mænd, der modigt satte Livet til, og hun skal vidne om, at der i Danmark altid vil findes Mænd, beredt til, naar Pligten kalder, at ofre Liv og Blod for Konge, Land og Flag.

Jeg skal nu tillade mig paa Dansk Dampskibsrederiforenings Vegne at overdrage dette Mindesmærke, som har fundet sin Plads her i Rigets Hovedstad, til det danske Folk og udtale Haabet om, at det maa blive bevaret og staa her til sene Tider."

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

SKIBSFARTEN SOM VALUTASKABENDE ERHVERV

Paa Grund af Danmarks store Kystlinie, har Skibsfarten altid spillet en betydelig Rolle for saavel den indenlandske som den udenlandske Omsætning, og i Forhold til Befolkningens Størrelse har idag næppe noget andet af Europas Lande en større søværts udenlandsk Omsætning end Danmark. Desuden har danske Skibe, især i den sidste Menneskealder, i vid Udstrækning deltaget i Sejladsen mellem fremmede Lande indbyrdes. For nogle Generationer tilbage, var Rederibedriften som Regel sammenknyttet med Handelsforetagender; i Særdeleshed var dette Forhold fremtrædende i sidste Halvdel af det 18de Aarhundrede og i Begyndelsen af det 19de Aarhundrede, et Tidsrum, hvori Danmark, takket være sin neutrale Stilling, i en iøvrigt urolig Tid med mange Krige, tjente store Penge paa sin Handel og Søfart. Fra 1750 til 1806 saa man da ogsaa den danske Handelsflaade vokse fra ca. 30.000 N.R.T. til ca. 75.000 N.R.T. Danmarks Deltagelse i Napoleonskrigene fra 1807—14 betød imidlertid ikke blot en Afslutning paa denne Fremgang, men en positiv Tilbagegang, især for den oversøiske Fart som Følge af den store Transithandels Sammenbrud, og endnu saa sent som i 1839, da Landets Erhvervsliv dog paany var kommet til Kræfter efter en Række vanskelige Aar, var Handelsflaaden ca. 10.000 N.R.T. mindre end i 1806. Slutningen af Fyrrerne og de følgende Aar bragte imidlertid stærk Fremgang i det økonomiske Liv, og i 1862 var den danske Handelsflaade naaet op til at maale 137.000 N.R.T.,

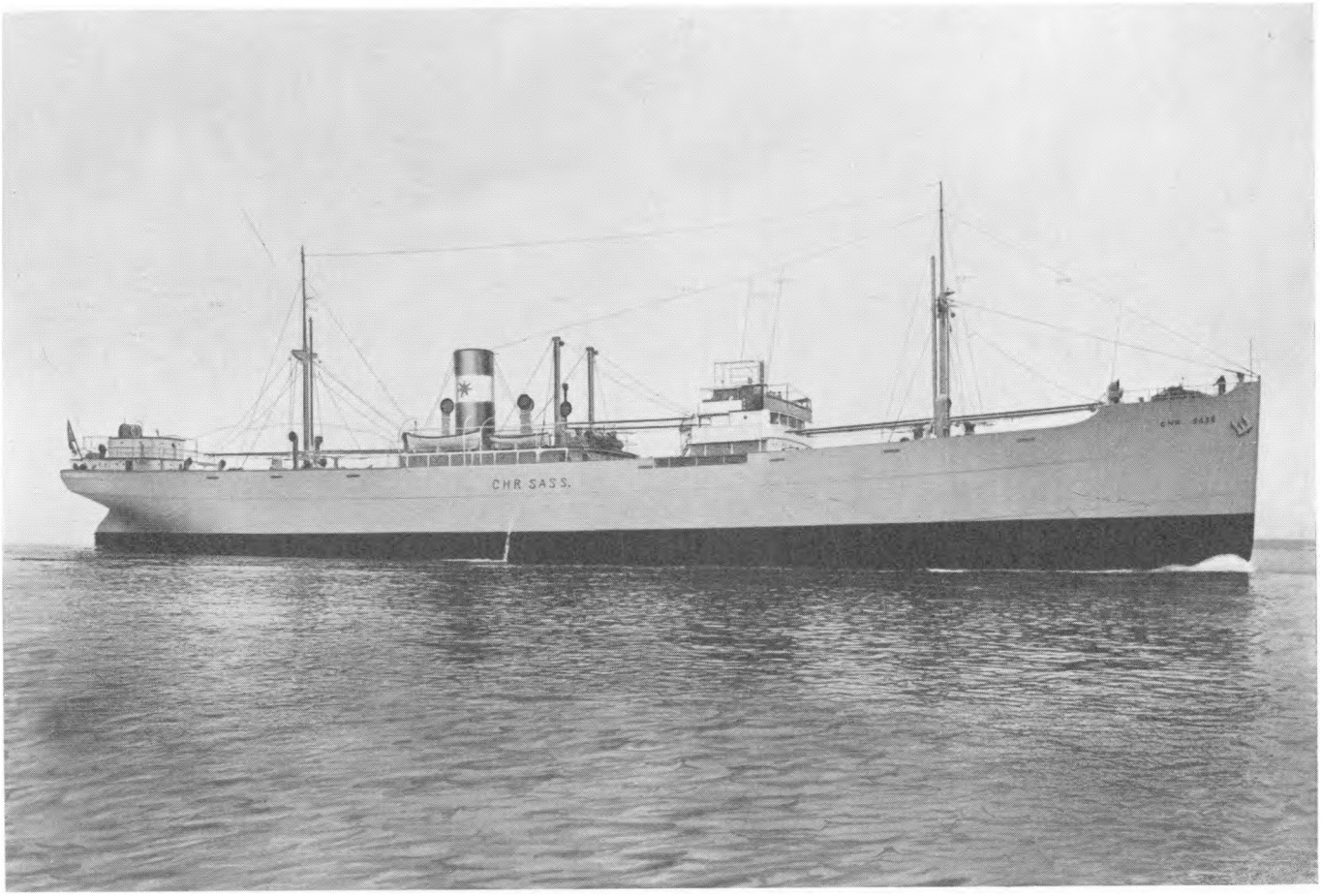
Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

hvoraf 4000 Tons faldt paa Dampskibe. I 1879 maalte Flaaden 247.000 N.R.T., hvoraf ca. 20 pCt. var Dampskibstonnage, og i 1900 var det tilsvarende Tal 394.000 N.R.T., men nu var Dampskibsflaaden naaet til at udgøre ca. 60 pCt. heraf.

I sidste Trediedel af det 19de Aarhundrede, da Dampskibet mere almindeligt toges i Brug, blev Rederinæringen i stadig voksende Grad udskilt som en selvstændig Bedrift. Dette skyldtes vel nok til Dels den højere Pris paa Dampskibe sammenlignet med Sejlskibe af samme Lasteevne, et Forhold, der medførte, at det enkelte Handelshus ikke magtede at erstatte sine Sejlskibe med Dampskibe; men en medvirkende Aarsag maa ogsaa søges deri, at den moderne egentlige Rederivirksomhed, naar den skal have Udsigt til at drives med Udbytte, normalt bør have større Omfang, end det enkelte Handelshus som Regel vil formaa at give den, naar dette i Hovedsagen skal optræde som sin egen Befragter. Skibsfarten drives da ogsaa nuomstunder i langt overvejende Grad som egentlig og selvstændig Rederivirksomhed under Aktieselskabsform. Herfra er naturligvis flere og væsentlige Undtagelser, idet forskellige Rederiforetagender er sammenkædet med Handels- og Industrivirksomheder, som til Eks. her i Landet Det Østasiatiske Kompagni og nogle store Kul- og Oliеimportører.

I indeværende Aarhundrede lige op til 1916 inklusive, var den danske Handelsflaade i en stadig og kraftig Udvikling, omend der i enkelte Aar kunde være en forbigaaende Nedgang i Tonnagens Størrelse. Saaledes maalte Flaaden ved Udgangen af 1913 — det sidste Fredsaar — 541.000 N.R.T. og ved Udgangen af 1916 endog 595.000 N.R.T. Derefter fremkaldte den store Afgang ved Krigsforlis en stærk Nedgang i Tonnagen, saa at denne pr. ultimo 1918 var nede paa 471.000 N.R.T., hvilket paa det nærmeste svarede til Flaadens Størrelse 10 Aar før Krigen. I de 3 følgende Aar var imidlertid det Arbejde, der sattes ind paa at erstatte de krigsforliste Skibe og udvide Handelsflaaden, saa intensivt, at den samlede Tonnage pr. ultimo 1921 var langt større end nogensinde før, nemlig

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek



D/S. Myren's m.s. „Chr. Sass". Trampskib, Byggeaar 1930, 3812 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

669.000 N.R.T. mod, som lige nævnt, 595.000 N.R.T. i 1916, det Aar, der hidtil havde angivet Kulminationen. I denne Statistik er alle Skibe over 4 N.R.T. medregnet.

Maaler man derimod den danske Handelsflaades Størrelse i B.R.T. og medtager kun de Skibe, der er 20 B.R.T. og derover, idet Danmarks officielle Skibsliste ser bort fra Skibe under denne Størrelse, maalte den danske Handelsflaade ultimo 1921 1.041.000 B.R.T. svarende til en N.R.Tonnage af 655.000 Tons. Flaadens Vækst i de sidste 10 Aar og dens nærmere Sammensætning efter Skibstyper belyses i nedenstaaende Tabel, idet det tilsvarende Tal for 1914 sidestilles:

Skibe over 20 B.R.T.	ult. 1914 1000 B.R.T.	ult. 1922 1000 B.R.T.	ult. 1924 1000 B.R.T.	ult. 1926 1000 B.R.T.	ult. 1928 1000 B.R.T.	ult. 1930 1000 B.R.T.	ult. 1931 1000 B.R.T.
Dampskibe	720	789	823	811	733	735	736
Motorskibe uden Sejl.	48	129	169	209	285	368	414
Sejlmotorskibe	15	50	49	51	51	50	53
Sejlskibe	84	81	49	37	27	15	11
Ialt . . .	867	1049	1090	1108	1096	1168	1214

I disse Tal er medregnet Regeringsskibe, herunder i Særdeleshed Færge- og Isbrydermateriel, samt Skibe i Grønlandsfart, hvilken Gruppe i de senere Aar repræsenterer opimod 40.000 B.R.T., for 1931 endog 47.000 B.R.T. Det vil bemærkes, at Dampskibsflaaden ved Udgangen af 1931 var omtrent af samme Størrelse som ved Udgangen af 1914, men i de mellemliggende Aar var den betydelig større og kulminerede pr. ult. 1925 med en Tonnage paa 841.000 B.R.T. Sejlskibsflaaden, der navnlig i Krigens første Tid voksede en Del, var endnu ved Udgangen af 1922 omtrent af samme Størrelse som ved Krigsudbruddet, men pr. ult. 1931 var denne Flaade svundet

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

ind til ca. $^1/_7$ af Størrelsen i 1922. Derimod viser Gruppen Motorskibe uden Sejl i hele den her omhandlede Periode en vældig Vækst, men det var ogsaa fra et dansk Erhvervsforetagende, nemlig *Det Østasiatiske Kompagni*, at Initiativet til Bygningen af Verdens første søgaaende Motorskib, m.s. „*Selandia*", udgik. Det var et dansk Værft, nemlig A/S Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri, som byggede dette Skib,

D/S. Dannebrog's m.s. „Stjerneborg". Trampskib, Byggeaar 1929. 4551 B.R.T.

der afleveredes i Begyndelsen af 1912 og straks vakte en betydelig Opsigt i søfartsinteresserede Kredse Verden over. Dets Succes fra første Færd blev da ogsaa Indledningen til en ny Epoke i Verdensskibsfarten, og i ganske særlig Grad har de 3 nordiske Lande været virksomme i Overgangen fra Damp- til Motorskibe, hvilket fremgaar af omstaaende Tabeller, der dels belyser Verdensflaadens Størrelse og de 11 vigtigste Søfartsnationers Andel heri, dels Skibstypernes indbyrdes Fordeling indenfor den danske, norske og svenske Handelsflaade:

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Verdensflaadens Størrelse efter Lloyd's Register.
(Skibe paa 100 B.R.T. og derover)*).

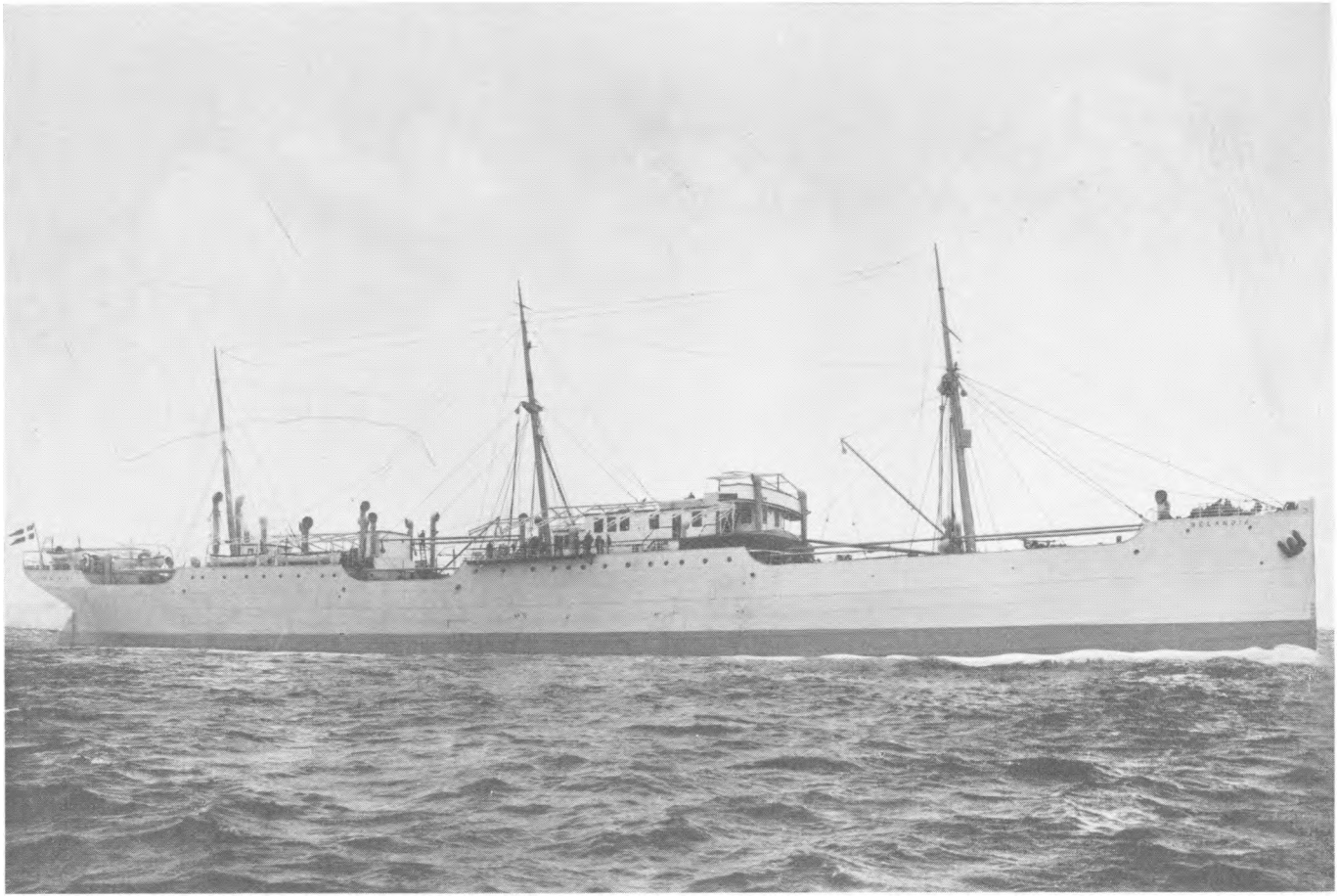
	medio 1913		medio 1920		medio 1928		medio 1931		medio 1933	
	Mill. B.R.T.	pCt.	Mill. B.R.T.	pCt.	Mill. B.R.T.	pCt.	Mill. B.R.T.	pCt.	Mill. B.R.T.	pCt.
Stor-Britannien	20,43	43,5	20,58	35,9	22,78	34,0	23,38	33,3	21,82	32,1
U.S.A.	5,38	11,4	16,00	27,9	14,54	21,7	13,64	19,5	13,36	19,7
Japan	1,50	3,2	3,00	5,2	4,14	6,2	4,28	6,1	4,26	6,3
Norge	2,46	5,3	2,22	3,9	2,97	4,4	4,07	5,8	4,08	6,0
Tyskland	5,08	10,5	0,67	1,2	3,78	5,6	4,26	6,1	3,90	5,7
Frankrig	2,20	4,7	3,25	5,7	3,34	5,0	3,57	5,1	3,51	5,2
Italien	1,52	3,3	2,24	3,9	3,43	5,1	3,34	4,8	3,15	4,6
Holland	1,31	2,8	1,79	3,1	2,82	4,2	3,12	4,4	2,77	4,1
Sverige	1,05	2,2	1,07	1,9	1,45	2,2	1,71	2,4	1,68	2,5
Spanien	0,84	1,9	1,00	1,7	1,16	1,7	1,23	1,7	1,23	1,8
Danmark	0,76	1,6	0,80	1,4	1,07	1,6	1,15	1,6	1,17	1,7
Andre Lande	4,44	9,6	4,69	8,2	5,48	8,3	6,38	9,2	6,99	10,3
Ialt	46,97	100,0	57,31	100,0	66,96	100,0	70,13	100,0	67,92	100,0
Heraf Damp- og Motorskibe	43,08	91,8	53,90	97,3	65,16	97,3	68,72	98,0	66,63	98,1
Sejlskibe	3,89	8,2	3,41	2,7	1,80	2,7	1,41	2,0	1,29	1,9

De nordiske Landes Handelsflaader inddelt efter Skibstyper efter Lloyd's Register, medio 1933.

	Dampskibe		Motorskibe		Sejlskibe		Heraf Tankskibe (Damp og Motor)	
	Mill. B.R.T.	pCt.	Mill. B.R.T.	pCt.	Mill. B.R.T.	pCt.	Mill. B.R.T.	pCt.
Danmark	0,70	1,2	0,46	4,5	0,008	0,6	0,09**)	1,0
Norge	2,32	4,1	1,76	17,2	0,001	0,1	1,51**)	17,2
Sverige	1,10	1,9	0,56	5,5	0,02	1,6	0,14	1,6
Ialt for samtlige Lande	56,43	100,0	10,20	100,0	1,29	100,0	8,76	100,0

*) For Sejlskibene er for 1913 regnet med N.R.T.
**) Hvalfangerflaadens Kogeri- og Transportskibe er medregnet.

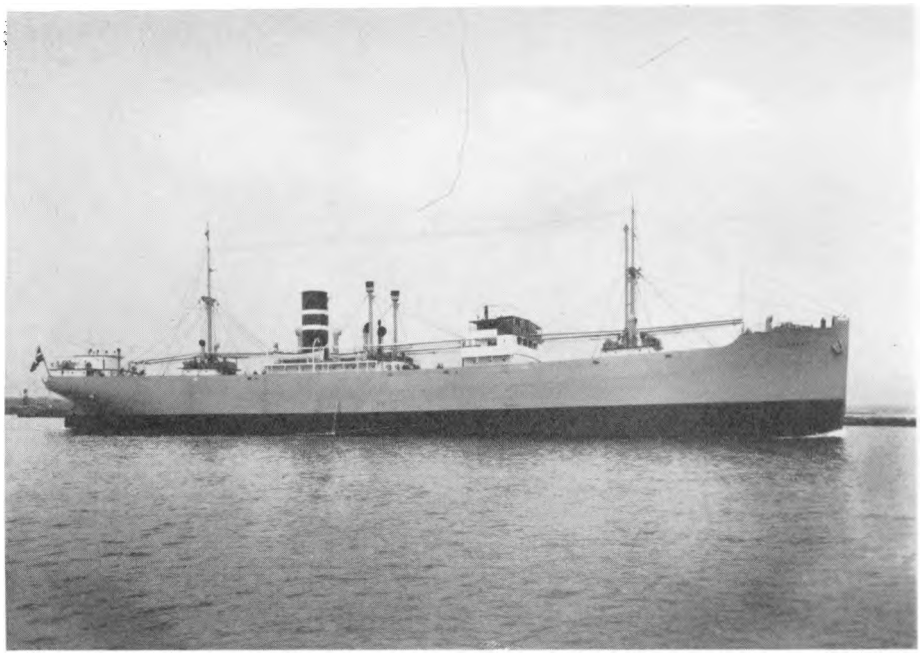
Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek



Det Østasiatiske Kompagni's m.s. „Selandia". Ruteskib. Byggeaar 1912, 4950 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Det vil af disse Tabeller fremgaa, at i Sommeren 1913 sejlede 9,1 pCt. af Verdensflaadens Bruttotonnage under dansk, norsk eller svensk Flag, men i Sommeren 1933 var den tilsvarende Procent 10,2. Alle 3 Lande har saaledes i disse 20 Aar øget deres Andel i Verdenstonnagen, Norge mest og Danmark mindst, nemlig fra 1,6 til 1,7 pCt. Ser man imidlertid paa Skibstyperne, sejlede i Sommeren 1933 ikke mindre end

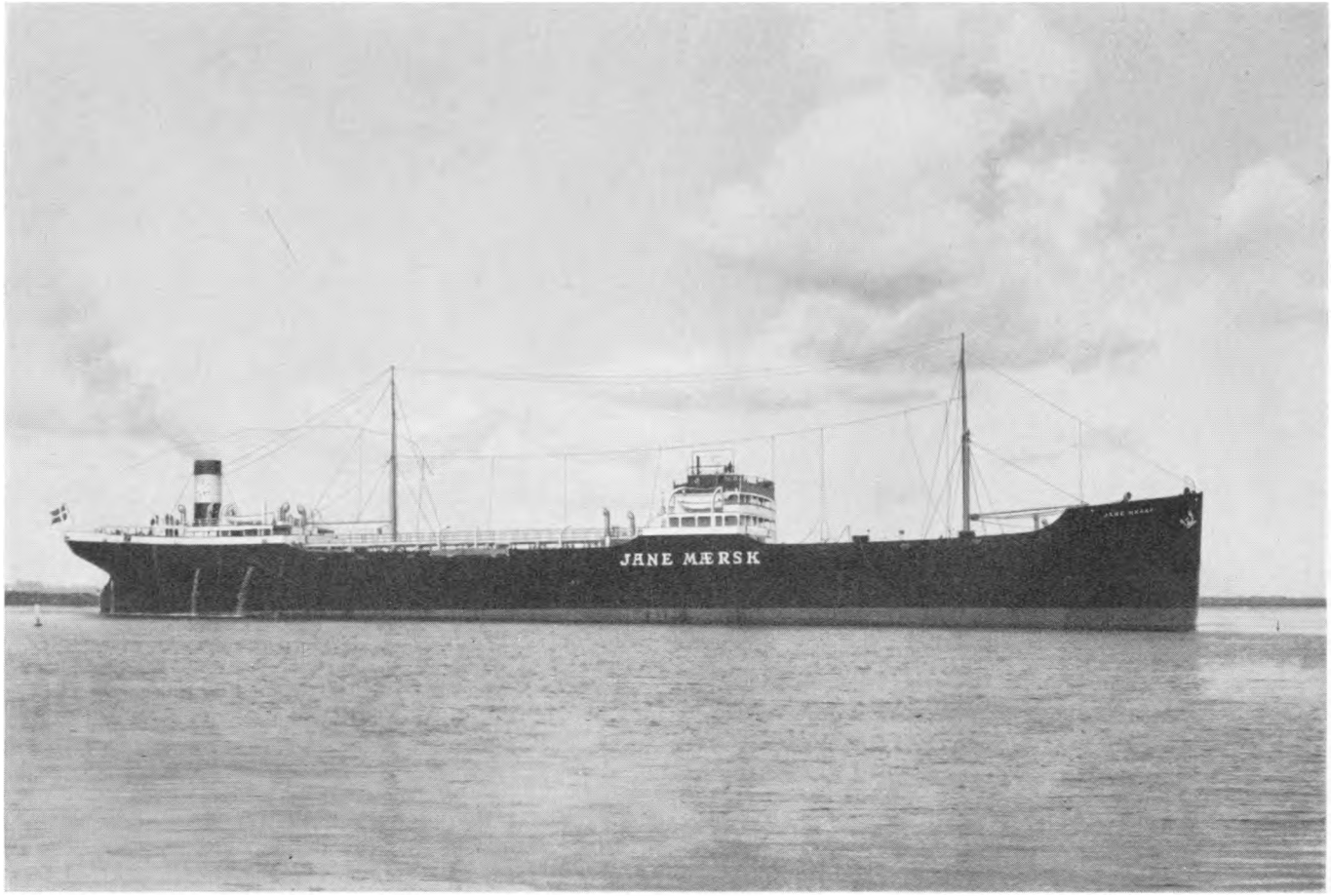


D/S. Norden's m.s. „Nordhavet", Trampskib. Byggeaar 1930. 4617 B.R.T.

27,2 pCt. af hele Motorskibstonnagen under et af de 3 nordiske Landes Flag, saaledes 4,5 pCt. under dansk Flag, 17,2 pCt. under norsk Flag og 5,5 pCt. under svensk Flag. Samtidig var de samme Landes Sejlskibsflaade svundet ind til en forholdsvis meget ubetydelig Størrelse.

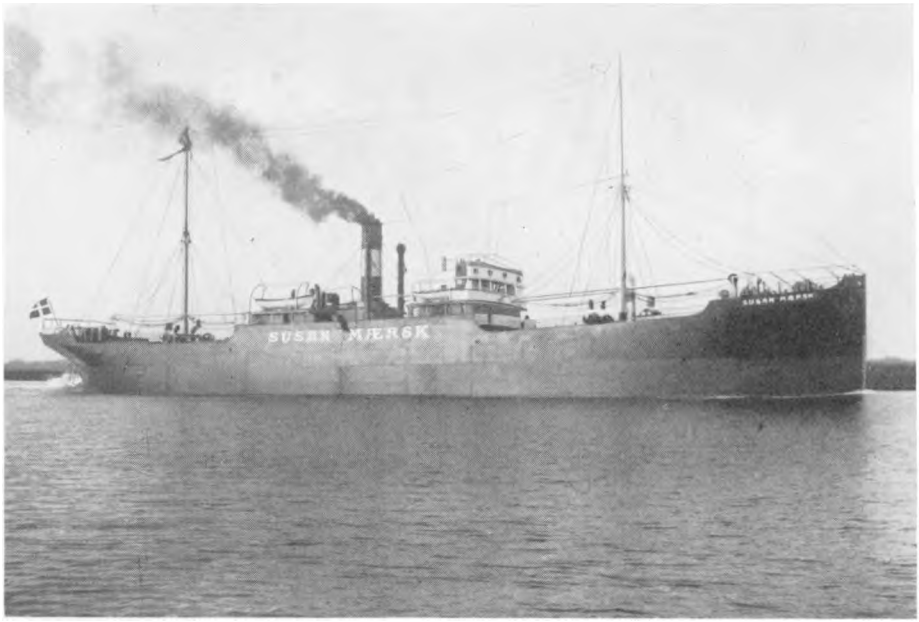
De skandinaviske Landes fremstaaende Stilling indenfor Verdensskibsfarten, maalt i Forhold til andre større Søfartsnationers, fremgaar bl. a. af omstaaende Opstilling, der angiver, hvormange B.R.T., der sejler under det paagældende

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

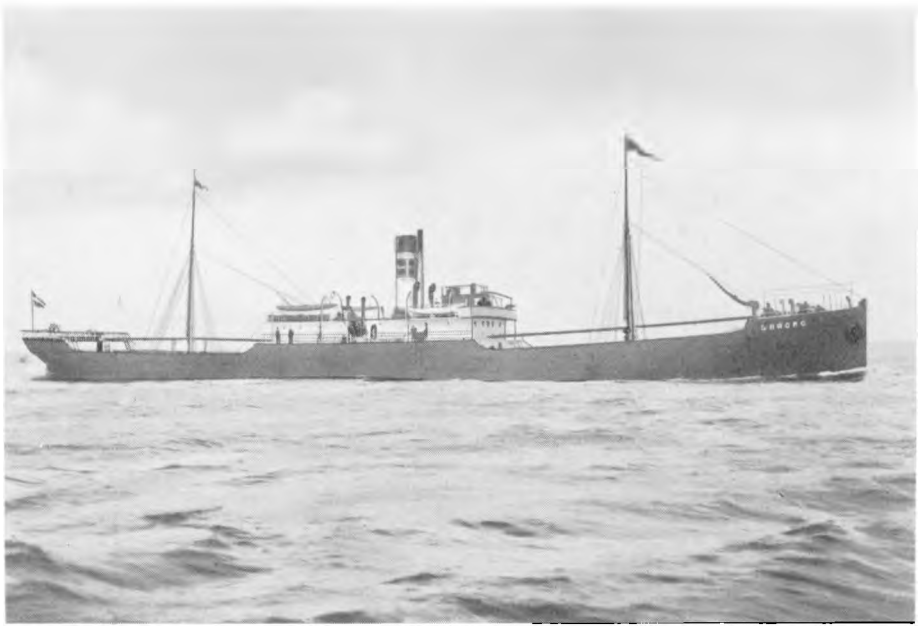


A. P. Møller's m.s. „Jane Mærsk". Tankskib. Byggeaar 1928. 7691 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek



D/S af 1912's s.s. „Susan Mærsk". Trampskib. Byggeaar 1923, 2355 B. R.T.



D/S Dannebrog's s.s. „Søborg". Trampskib, Byggeaar 1924. 1992 B. R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Lands Flag for hver 1000 Indbyggere. Kun 3 Lande i Verden har i Forhold til sin Befolkningsstørrelse en større Handelsflaade end Danmark, nemlig: Norge, England og Holland. Naar Tallene for Japan er stillet ved Siden af, skyldes dette, at denne Nation i ganske særlig Grad har udvidet sin Handelsflaade siden 1913. Endnu i 1931 var dog Antallet af B.R.T. pr. 1000 Indbyggere for Japans vedkommende kun 66, medens det for Danmarks vedkommende var 319.

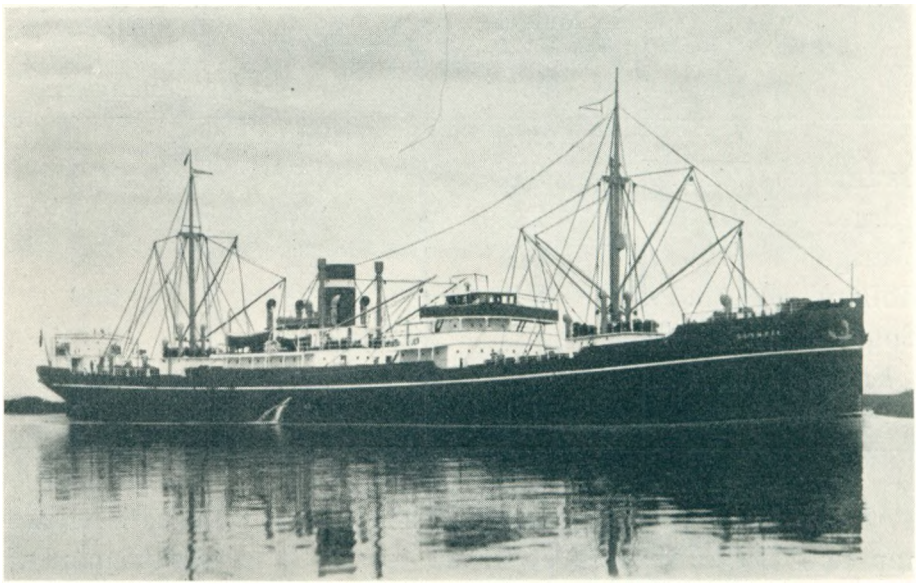
	Middelfolkemængde 1931	Handelsflaade medio 1931	Antal B.R.T. pr. 1000 Indbyggere
	Mill.	Mill. B.R.T.	
Danmark	3,6	1,15	319
Norge	2,8	4,07	1454
Sverige	6,2	1,71	276
Holland	8,0	3,12	390
England (undt. irsk Fristat)	46,1	23,40	508
Japan	64,4	4,28	66

Naar man vil bedømme Skibsfartserhvervets nationaløkonomiske Betydning, er et af de første Spørgsmaal, man vil stille, dette: Hvad tjener Skibsfarten ved sine Transportydelser, og hvor stor en Andel heraf kommer Landet tilgode?

Et Fingerpeg herom gav for Danmarks vedkommende allerede den Fragtstatistik, som baseredes paa den Anmeldelsespligt, der i Medfør af Lov om Konsulatsvæsenet af 14. April 1893 ved udenrigsministeriel Bekendtgørelse af 31. Maj s. A. var paalagt Skibsførerne, naar de kom til en fremmed Havn, hvor en dansk Konsularembedsmand var ansat, idet de overfor denne skriftlig skulde give Meddelelse bl. a. om Bruttofragten for den indkommende og udgaaende Ladning, hvilke Oplysninger derefter i summarisk opgjort Form blev hjemsendt fra

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Konsulaterne. Da imidlertid denne Anmeldelsespligt var i høj Grad besværlig for Skibsførerne, og den derpaa opbyggede Fragtstatistik var ret mangelfuld, bl. a. fordi der ikke var nogen Anmeldelsespligt i Havne, hvor dansk Konsul eller Vicekonsul ikke fandtes, foretog Statistisk Bureau for Aarene 1901—03 et Forsøg paa Udarbejdelsen af en Fragtstatistik ved direkte Henvendelse til de enkelte Rederier. Da dette Forsøg imidlertid havde Frivillighedens Karakter, og de anvendte Spørgeskemaer

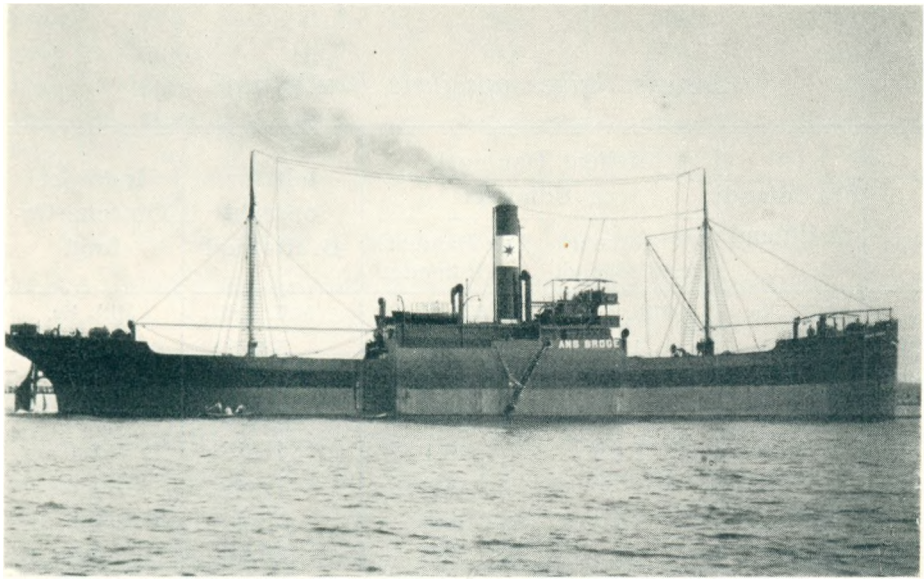


D/S. Orient's m.s. „Olympia", Trampskib. Byggeaar 1930. 6049 B. R.T.

iøvrigt ikke indeholdt tilstrækkelig vidtgaaende Spørgsmaal, fik man heller ikke ad denne Vej en tilfredsstillende Oversigt over Fragtfortjenestens Størrelse. Da der imidlertid i flere Aar fra Skibsfartens Side havde hersket Utilfredshed med den ved 1893-Loven paalagte Anmeldelsespligt, selv om denne ved sin Indførelse havde betydet en Lempelse i Forhold til de Forpligtelser, som tidligere havde paahvilet Skibsførerne i Henhold til Forordn. af 4. August 1824, fremsatte daværende Indenrigsminister *Enevold Sørensen* under 18. Januar 1904 i Folke-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

tinget et Lovforslag om Rederes Forpligtelse til at meddele statistiske Oplysninger om Skibenes Fart, samtidig med at Skibsførerne fritoges for deres Anmeldelsespligt. Efter at Lovforslaget i Landstinget var undergaaet visse Ændringer, navnlig i den Hensigt at præcisere Indberetningspligtens Omfang, saaledes at denne i hvert Fald ikke blev udstrakt til ogsaa at omfatte Indenrigsfarten, vedtog Folketinget under 9. Marts Landstingets Formulering af Lovforslaget, som derefter op-



D/S. Progress' s.s. „Hans Broge", Trampskib. Byggeaar 1922. 2095 B.R.T.

højedes til Lov under 29. Marts 1904 med Ikrafttræden fra 1. Januar 1905. Samtidig bortfaldt den Skibsførerne tidligere paahvilende Anmeldelsespligt.

Ifølge denne Lov, paalagdes der Rederen for danske Skibe, der maalte 20 B.R.T.*) eller derover, en Forpligtelse til i Overensstemmelse med Forskrifter, som nærmere skulde fastsættes af Indenrigsministeren, aarligt at afgive statistiske Oplysninger

*) Denne Minimumsgrænse er senere blevet flere Gange forhøjet, saaledes senest ved Cirkulære fra Det Statistiske Departement af Januar 1933 til *500 B.R.T.*

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

om den af de paagældende Skibe udførte Fart, forsaavidt denne var foregaaet mellem fremmede Lande, mellem saadanne og Danmark eller fra og til Island, Grønland og de dansk-vestindiske Øer.

Ved denne Nyordning af Indberetningspligten med samtidig Overførelse af denne fra Skibsførerne til Rederierne, skabtes en virkelig rationel Fragtstatistik, som maa siges at svare til Nutidens Fordringer. I nedenstaaende Opstilling er den indsejlede Fragtfortjeneste opgjort Aar for Aar fra 1905 at regne:

Danske Skibes opsejlede Bruttofragt.

	Fra Udland til Udland	Mellem Danmark og Udlandet		Ialt for opsejlet Bruttofragt	Indsejlet Timecharterfragt
		Til Danmark fra Udlandet	Fra Danmark til Udlandet		
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
1905	41,5	12,3	5,0	58,8*)	2,2
1906	45,7	14,6	5,1	65,4	1,7
1907	54,0	16,5	6,6	77,1	1,9
1908	50,9	14,8	6,1	71,8	1,1
1909	50,9	14,9	6,2	72,0	1,6
1910	56,2	15,5	6,3	78,0	2,2
1911	59,2	18,8	7,0	85,0	3,4
1912	68,0	23,8	7,7	99,5	5,5
1913	70,8	22,6	8,6	102,0	8,7
1914	51,4	31,5	12,2	95,1	3,6
1915	99,4	105,1	14,2	218,7	7,5
1916	193,0	142,9	14,9	350,8*)	22,3
1917	161,5	145,8	22,5	329,8	67,5
1918	104,2	122,2	6,8	233,2	165,0
1919	95,4	229,0	12,3	336,7	109,1
1920	170,5	183,9	22,5	376,9*)	88,0
1921	88,0	72,7	23,7	184,4	11,5
1922	98,3	46,9	25,5	170,7	9,6

*) Heraf for Sejlskibe henholdsvis i 1905 7,9 — i 1916 21,7 og i 1920 43,8 Mill. Kr.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

	Fra Udland til Udland	Mellem Danmark og Udlandet		Ialt for opsejlet Bruttofragt	Indsejlet Timecharter-fragt
		Til Danmark fra Udlandet	Fra Danmark til Udlandet		
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
1923	126,5	61,0	23,9	211,4	10,5
1924	152,8	68,3	23,4	244,5	12,6
1925	129,4	50,2	19,4	199,0*)	12,0
1926	107,8	42,0	15,9	165,7	10,2
1927	114,9	43,6	18,5	177,0	12,9
1928	97,4	42,6	19,5	159,5	16,3
1929	109,6	45,1	18,8	173,5	19,8
1930	95,2	38,6	19,5	153,3*)	13,2
1931	78,6	36,1	19,3	134,0*)	13,3
1932	—	—	—	ca. 134,0*)	ca. 9,0

Det vil bemærkes, at i Aarene 1905—13 havde danske Skibe deres Hovedfortjeneste i Farten mellem fremmede Havne indbyrdes, Sejladsen til Danmark fra Udlandet og fra Danmark til Udlandet indbragte væsentlig mindre. Tages til Eks. en Femaarsperiode som 1909—13 indsejledes der en Bruttofragt fra Udland til Udland paa ialt 305 Mill. Kr., hvortil kom en Timecharterfragt paa 21 Mill. Kr.; derimod indbragte Farten fra Udlandet til Danmark samtidig kun 96 Mill. Kr., og Farten fra Danmark til Udlandet kun 36 Mill. Kr., og det uagtet den danske Landbrugseksport allerede dengang ganske overvejende befordredes med danske Skibe. Med Verdenskrigens Indtræden skete der en afgørende Forandring i disse Forhold, og den danske Handelsflaade fik sin store og betydningsfulde Opgave i at sikre Varetilførslerne til Danmark, saaledes som det er udførligt skildret i et andet af nærværende Værks Afsnit. Medens saaledes den rent udenlandske Fragtfart i 5-Aarsperioden 1914—1918 indbragte en Bruttofragt paa 614 Mill. Kr., hvortil kom en Timecharterfragt paa 266 Mill. Kr., ind-

*) Heraf for Sejlskibe henholdsvis i 1925 7,7 — i 1930 3,7 — i 1931 anslaaet til 2,1 og i 1932 til 1,0 Mill. Kr.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

sejledes i samme Tidsrum i Farten fra Udlandet til Danmark en Bruttofragt paa 548 Mill. Kr. og fra Danmark til Udlandet en Fragt paa 71 Mill. Kr. Aarene 1919 og 1920 betegner en Maksimumsindsejling for den danske Handelsflaade, og ogsaa i disse Aar udgjorde Fragtfortjenesten i Sejladsen fra Udlandet til Danmark et forholdsvis meget anseligt Beløb. I de to følgende 5-Aars Perioder, søgte imidlertid Flaaden atter i voksende Grad sin Beskæftigelse i den rent udenlandske Fart, men Sejladsen til og fra Danmark spillede dog samtidig en væsentlig større Rolle end i Aarene før Krigen, jfr. nedenstaaende Oversigt:

Indsejlet Bruttofragt og Maanedsfragt fordelt over visse Tidsafsnit.

	Damp-, Motor- og Sejlskibe				Indsejlet Time-charter-fragt
	Fra Udland til Udland	Til Danmark fra Udlandet	Fra Danmark til Udlandet	Til-sammen	
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
5 Aar 1909-13	305,1	95,6	35,8	436,5	21,4
5 » 1914-18	609,5	547,5	70,6	1227,6	265,9
2 » 1919-20	265,9	412,9	34,8	713,6	197,1
5 » 1921-25	595,0	299,1	115,9	1010,0	56,2
5 » 1926-30	524,9	211,9	92,2	829,0	72,4

Fra 1923 har den danske Fragtstatistik foretaget en Opdeling af Damp- og Motorskibsfartens Bruttoindsejling efter Hovedgrupperne *Rute- og Liniefart* samt *Trampfart*. Forholdet mellem disse Hovedgrupper, samt Sejlskibenes Fragtindsejling belyses i omstaaende Tabel, hvor iøvrigt ogsaa Time-charterfragten omregnet til Bruttofragt (idet man af Hensyn til de af Befragterne afholdte Udgifter multiplicerer Tidsfragten med 1,65) findes anført:

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

	Damp- og Motorskibe			Sejlskibe	Beregnet Bruttofragt ialt
	i Rute- og Liniefart	i Trampfart	Timecharter-fragt omregnet til Bruttofragt		
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
1923	102,6	99,3	17,5	9,4	228,8
1924	107,6	127,0	21,0	9,9	265,5
1925	85,9	105,4	19,7	7,7	218,7
1926	71,5	88,6	16,8	5,6	182,5
1927	75,8	95,5	21,3	5,8	198,4
1928	76,8	77,6	26,8	5,1	186,3
1929	74,9	94,1	32,6	4,6	206,2
1930	73,0	76,6	21,8	3,7	175,1
1931	69,9	62,0	21,9	2,1	155,9

Af Tallene fremgaar det, at Rute- og Liniefartens Bruttoindsejling svinger væsentligt mindre fra Aar til Aar end Trampfartens, som naturligvis ogsaa i højere Grad er undergivet Verdenskonjunkturernes Udsving. I den sidste 10-Aars Periode betegner Aar som 1924 og 1929 virkelig gode Aar for Trampfarten, medens de allersidste Aar har været usædvanlig daarlige.

Den geografiske Fordeling af den i 1931 for Damp- og Motorskibene indsejlede Bruttofragt belyses i nedenstaaende Tabeller:

Fart mellem Danmark og Udlandet.

Bruttofragt i Mill. Kr.

Henholdsvis fra og til	Indgaaende til Danmark		Udgaaende fra Danmark	
	Rute- og Liniefart	Trampfart	Rute- og Liniefart	Trampfart
Østersøen	1,0	5,1	0,5	0,1
Skandinavien m. m.	0,6	0,3	1,3	0,3
Nordsøen og Kanalen m. m.	7,3	5,0	15,7	0,1
Sydeuropa og Middelhavet	1,2	1,9	0,2	—
Nordamerika	5,3	0,9	0,1	—
Mellem- og Sydamerika	4,3	0,1	0,1	0,3
Afrika, Asien og Australien	2,0	—	0,4	—
Ialt	21,7	13,3	18,3	0,8

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Fart fra Udland til Udland.

Bruttofragt i Mill. Kr.

I Fart fra	Nord-europa		Sydeuropa og Middelhavet		Amerika		Asien m. m.	
	Rute-fart	Tramp-fart	Rute-fart	Tramp-fart	Rute-fart	Tramp-fart	Rute-fart	Tramp-fart
Nordeuropa	3,0	24,2	0,2	5,9	6,0	3,6	5,9	2,1
Sydeuropa og Middelh.	0,6	6,6	0,1	0,5	—	0,7	1,1	0,3
Amerika	2,5	1,7	—	0,3	0,1	0,7	2,3	0,7
Asien m. m.	4,2	0,2	0,1	0,1	3,1	0,2	0,7	0,1
Ialt . . .	10,3	32,7	0,4	6,8	9,2	5,2	10,0	3,2

I Farten mellem Danmark og Udlandet indsejler Ruterederierne en langt større Fragt end Tramprederierne, i Særdeleshed gælder dette i den fra Danmark udgaaende Fart, men selv i den rent udenlandske Fart, hvor Tramprederierne indsejler en Bruttofragt paa 48 Mill. Kr., hvortil yderligere maa lægges hele Timecharterfragten, indsejlede dog Ruterederierne 30 Mill. Kr. mod 40 Mill. Kr. i Farten mellem Danmark og Udlandet.

De danske Tramprederiers Bruttoindsejling fordelt paa Hovedvarer belyses i nedenstaaende Oversigt, der angiver Tallene for henholdsvis 1924, 1928 og 1931, og det fremgaar heraf, at Trælast og Kul er de store Hovedartikler for danske Trampdampere. I 1931 blev ca. 60 pCt. af Bruttofragten indtjent paa disse Artikler.

Dansk Trampfarts Bruttofragtindsejling fordelt paa Hovedvarer.

	1924	1928	1931
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
Foderstoffer	1,5	1,0	0,7
Gødningsstoffer	7,4	2,2	0,9
Korn, Ris m. v.	8,0	4,3	3,2
Transport . . .	16,9	7,5	4,8

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

	1924	1928	1931
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
Overført . . .	16,9	7,5	4,8
Kul, Koks	36,0	19,4	17,5
Erts, Kis, Cement m. m. . .	3,2	3,0	3,2
Trælast	36,2	23,7	21,0
Olie	0,5	3,4	2,0
Sukker	4,9	4,0	1,9
Vegetab. Oliest.	6,7	2,9	1,7
Stykgods	3,9	2,8	4,8
Frugt	5,0	2,9	4,5
Andre Varer	13,7	8,1	0,7
Ialt . . .	127,0	77,7	62,1

I Aarene 1905—24 inklusive udarbejdede Det Statistiske Departement ogsaa *Oversigter over danske Skibes Besøg i fremmede Havne*, og lige op til 1913 var disse Besøg stadig voksende i Antal. Krigsperioden bragte imidlertid et kraftigt Omslag heri af mange forskellige Grunde, hvortil yderligere kom, at et stort Antal af Dampskibsanløbene ikke kunde registreres i disse Aar, da Tidsbefragtning blev anvendt i stort Omfang; dette gælder især Perioden 1917—20. I Tiden efter Krigen har Skibsbesøgenes Antal atter været stigende, men Overgangen til stedse større Skibstyper i Forbindelse med Sejlskibsfartens stærke Formindskelse, har bevirket, at Tallene i Efterkrigsperioden har været væsentlig mindre end i Førkrigsperioden. Dette gælder dog kun for den nordeuropæiske Farts vedkommende, i den store oversøiske Fart vajer det danske Flag nu langt hyppigere end i Aarene før Krigen, saaledes som det fremgaar af omstaaende Oversigt, hvorefter der i 1924 var 3250 danske Skibsbesøg i uden-europæiske Havne, mod ca. 1500 i 1913 og ca. 800 i 1905. I den sydeuropæiske Fart var det danske Flag i 1924 ligesaa hyppigt forekommende som i 1913 og væsentlig mere udbredt end til Eks. i 1905.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Danske Skibes Besøg i fremmede Havne.
Samlet Antal (Damp-, Motor og Sejlskibe).

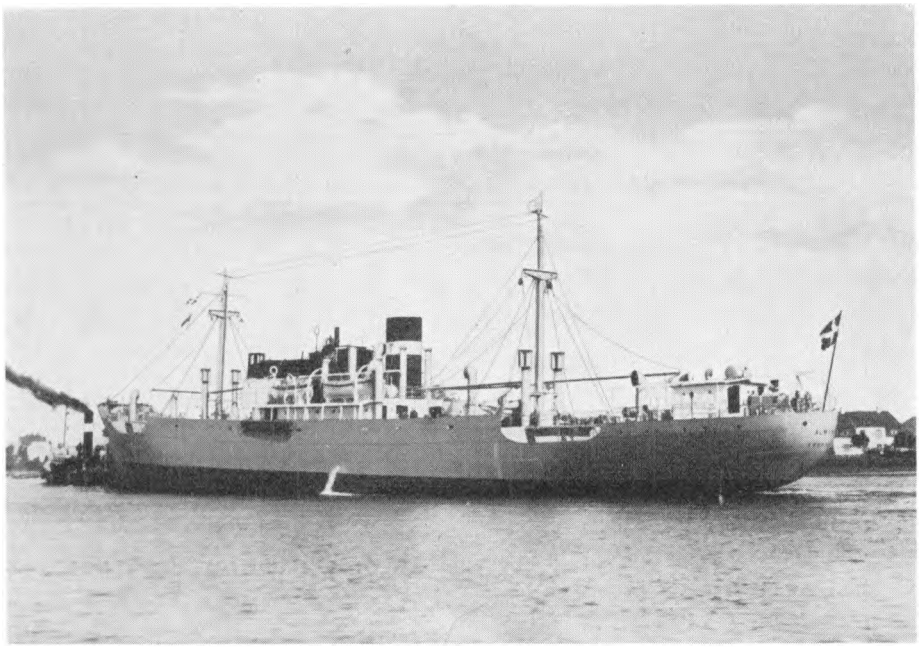
	1905	1913	1920	1924
Norge	1269	1629	652	880
Sverige	8656	9183	5215	2340
Finland	443	612	460	817
Rusland og baltiske Havne	1313	1398	163	549
Tyskland og Danzig	5633	6113	998	2051
Storbritannien og Irland	4095	4767	2756	4212
Holland	345	344	79	188
Belgien	352	407	95	379
Frankrig	614	895	421	766
Spanien, Italien og Portugal	574	1355	577	1479
Sydøsteuropa	16	105	10	90
Europa ialt	23310	26808	11426	13751
Nordafrika	106	397	136	509
Øvrige Afrika	47	112	64	183
Nord- og Mellemamerika samt Vestindien	444	636	528	1517
Sydamerika	115	119	172	225
Asien	60	224	161	744
Australien	20	1	13	71
Uden-europæiske Besøg ialt.	792	1489	1074	3249
Samlet Antal	24102	28297	12500	17000

Aarsagerne til Anløbene belyses endelig i nedenstaaende Tabel:

	Fast Rute	Laden	Lossen	Begge Dele	Anden Aarsag	Ialt
1905	10092	6175	3811	3140	884	24102
1913	12918	7117	4684	2722	856	28297
1920	6161	3419	1900	556	464	12500
1924	4933	5928	3541	765	1833	17000

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Medens den danske Fragtstatistik kun omfatter den i Varetransporter indtjente Bruttofragt i Fart mellem Danmark og Udlandet og fra Udland til Udland, giver saavel den *norske* som den *svenske* Fragtstatistik tillige Oplysning om de opsejlede Passagerfragter. For Norges vedkommende omfatter imidlertid adskillige af de Fartsopgaver, der indsendes fra Rederierne, saavel Gods- som Passagerfragter, uden at man



D/S Torm's m.s. „Almena". Trampskib. Byggeaar 1933. 1567 B.R.T.

kan se, hvor meget der heraf falder paa den ene og den anden Kategori af Fragter, og Norges officielle Statistik kender derfor kun den indsejlede Bruttofragt for Passagerer og Gods taget under eet, derimod har den svenske Statistik gennemført en tydelig Adskillelse her, saaledes som det ogsaa fremgaar af omstaaende Opstilling, der belyser norske og svenske Skibes indsejlede Bruttofragt i Aarene 1905 og 1913 til 1931:

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Norske og svenske Skibes indsejlede Bruttofragt.
(Passagerer og Gods) i Mill. Kr.

	Norge		Sverige		
	Indsejlet Bruttofragt (Passagerer og Gods) mellem Norge og Udlandet og fra Udland til Udland	Indsejlet Timecharterfragt	Indsejlet Bruttofragt (Gods) mellem Sverige og Udland og fra Udland til Udland	Indsejlet Passagerfragt mellem Sverige og Udland og fra Udland til Udland	Indsejlet Timecharterfragt
	Mill. norske Kr.	Mill. norske Kr.	Mill. svenske Kr.	Mill. svenske Kr.	Mill. svenske Kr.
1905	75,3	40,3	62,2	0,8	1,7
1913	125,7	93,0	124,5	1,5	12,5
1914	136,5	75,0	116,6	3,0	5,2
1915	359,9	114,7	240,7	0,7	15,2
1916	761,8	300,8	412,8	2,3	22,7
1917	580,4	526,8	285,5	1,5	16,0
1918	305,7	599,3	453,8	3,0	94,2
1919	445,5	587,0	474,2	9,0	86,6
1920	619,1	660,9	482,9	17,6	20,2
1921	366,2	178,0	182,7	16,7	5,0
1922	349,0	113,6	171,8	13,3	2,7
1923	367,2	115,9	185,2	16,4	3,6
1924	404,2	138,5	186,7	11,4	6,5
1925	366,3	117,7	194,8	14,1	5,1
1926	322,3	107,4	218,4	19,2	6,5
1927	312,0	110,8	234,8	19,7	9,5
1928	288,5	111,5	230,3	20,5	13,1
1929	296,0	136,1	259,2	21,7	15,0
1930	274,8	136,7	231,6	20,5	17,2
1931	235,0	128,8	206,2	15,6	16,5

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

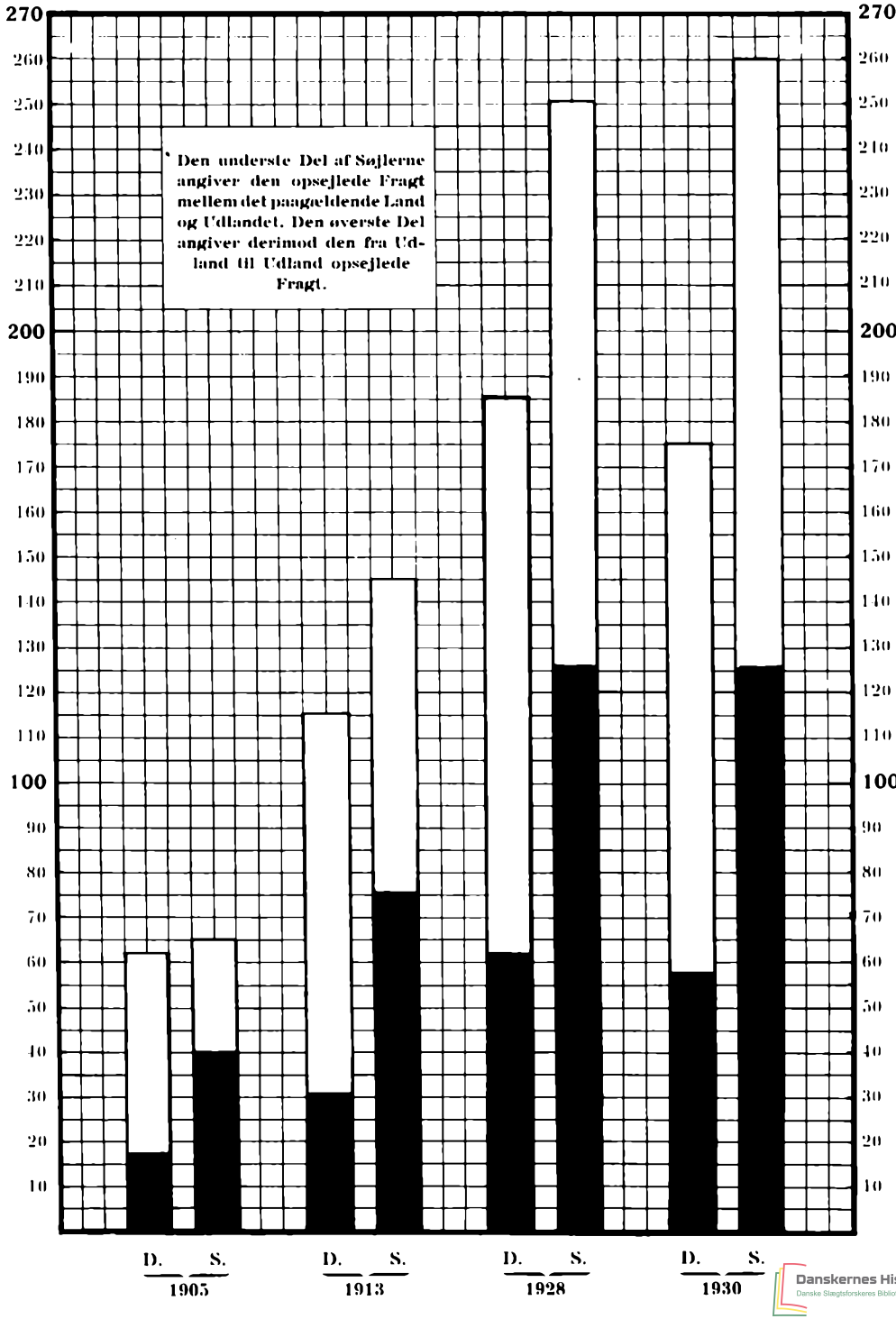
Naar man vil sammenligne disse Tal indbyrdes og iøvrigt stille dem i Forhold til de tilsvarende danske, maa man have i Erindring, at i Slutningen af Krigsperioden og navnlig i Tiden efter denne helt op til 1928 havde den danske, norske og svenske Krone indenfor de enkelte Aar en meget forskellig Guldværdi, og navnlig stod den svenske Krone i nogle Aar betydeligt højere i Værdi end den danske og norske. Derimod havde de skandinaviske Kroner praktisk talt samme Værdi i Tiden før Krigen og i Perioden 1928—30, og i 1916 var deres Agio overfor Guldet omtrent lige stor, jfr. nedenstaaende Tabel:

Aar	Den *danske* Krones Guldværdi	Den *norske* Krones Guldværdi	Den *svenske* Krones Guldværdi
	Aarsgennemsnit	Aarsgennemsnit	Aarsgennemsnit
1913	100	100	100
1916	ca. 104	ca. 105	ca. 106
1920	- 62	- 60	- 78
1924	- 62	- 52	- 99
1928	100	100	100
1930	100	100	100

I omstaaende Tavle har man belyst Forholdet mellem de svenske og danske Skibes opsejlede Bruttofragter for Aarene 1905, 1913, 1928 og 1930. Af Hensyn til, at den danske Statistik ikke giver Oplysning om Passagerfragter, har man maattet nøjes med at sammenligne Godsfragternes Bruttobeløb, idet man samtidig har omregnet den indsejlede Maanedsfragt til almindelig Bruttofragt ved Multiplikation med 1,65. I Tavlen er dernæst sondret mellem Fart fra Udland til Udland og Fart mellem Danmark, henholdsvis Sverige, og Udland. Tavlens Søjler viser Udviklingen. *Endnu i 1905 indsejlede danske Skibe omtrent den samme Bruttofragt som svenske, i 1913 var*

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

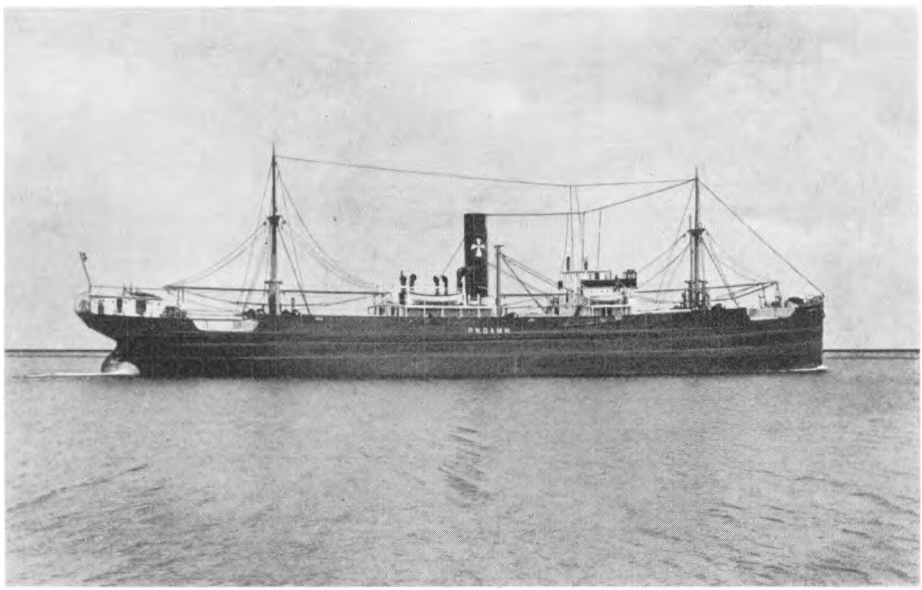
Opsejlet Bruttofragt (Gods) i Mill. Kr. for henholdsvis Danmark og Sverige i Aarene 1905, 1913, 1928 og 1930.



Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Sverige kommet et Stykke højere end Danmark, og i 1930 er Afstanden blevet væsentligt større. For begge Lande gælder det, at Timecharterfragt spiller en ret underordnet Rolle, men medens det paa de danske Søjler er den rene Udenlandsfart, som dominerer, omend forholdsvis mindre i 1930 end i 1905, er det paa de svenske Søjler Farten mellem Sverige og Udland, der er den vigtigste Post.

Ogsaa en Sammenligning mellem norske og svenske Skibes



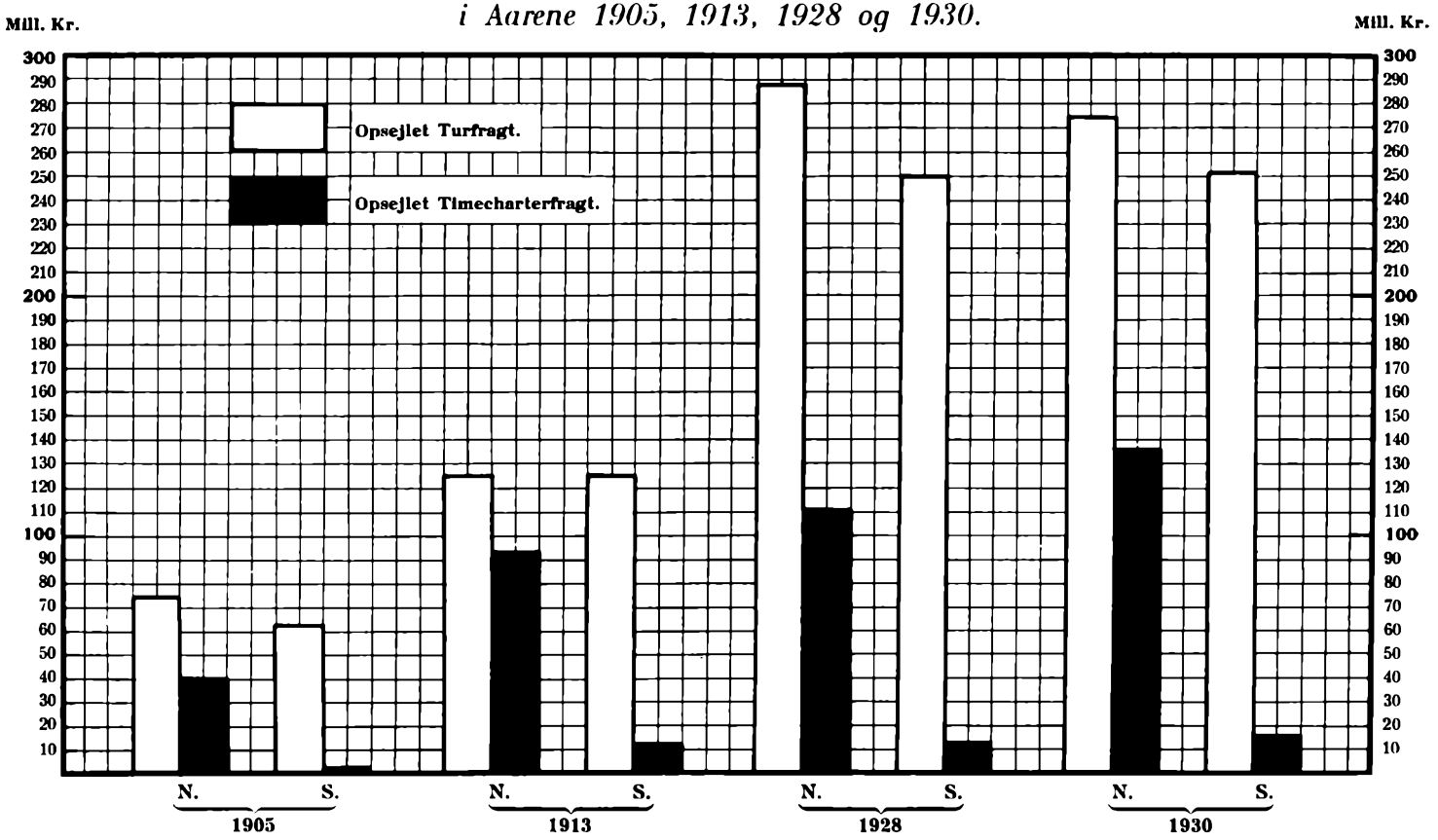
D/S. Vendila's s.s. „P. N. Damm", Trampskib, Byggeaar 1929, 2832 B. R.T.

Fragtindsejlinger kan have sin Interesse. Den Tavle, der belyser dette Forhold, omfatter saavel Passager- som Godsfragter, men Timecharterfragten er her ikke opregnet til almindelig Bruttofragt, men belyst særskilt, da det netop er paa dette Omraade, at Forskellen mellem den norske og svenske Handelsflaades Indsejlinger er iøjnefaldende.

Medens saaledes norske Skibe i 1905 indsejlede en Timecharterfragt paa 40,3 Mill. Kr., var det tilsvarende Tal for svenske Skibe kun 1,7 Mill. Kr. Endda er Afstanden mellem

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Opsejlet Bruttofragt (Passagerer og Gods) i Mill. Kr. for henholdsvis Norge og Sverige i Aarene 1905, 1913, 1928 og 1930.



Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

de tilsvarende Tal i Tiden efter Krigen blevet langt større, som det fremgaar af nedenstaaende Opstilling, der ogsaa giver Oplysning om, hvilke Beløb, danske Skibe indsejler i Timecharter:

	1905 Mill. Kr.	1913 Mill. Kr.	1928 Mill. Kr.	1930 Mill. Kr.
norske Skibe	40,3	93,0	111,5	136,7
svenske Skibe ...	1,7	12,5	13,1	17,2
danske Skibe	2,2	8,7	16,3	13,2

Det er først og fremmest Norges vældige Indmarch paa Tankskibsmarkedet, der forklarer denne Udvikling. I Sommeren 1933 sejlede 17,2 pCt. af hele Verdens Tankskibstonnage under norsk Flag, men kun 1,6 pCt. under svensk Flag og 1 pCt. under dansk Flag.

Iøvrigt er det ejendommeligt at se, at *Forholdet mellem norske og svenske Skibes almindelige Bruttofragtindsejlinger har holdt sig nogenlunde uforandret i Tiden fra 1905 til 1930.* I det førstnævnte af disse Aar var det norske Tal godt 12 Mill. Kr. større end det tilsvarende svenske, og i 1930 godt 22 Mill. Kr. større. Derimod er det svenske Bruttofragttal — som foran nævnt — løbet det tilsvarende danske et godt Stykke forbi i det her omhandlede Tidsrum, jfr. nedenstaaende Tabel:

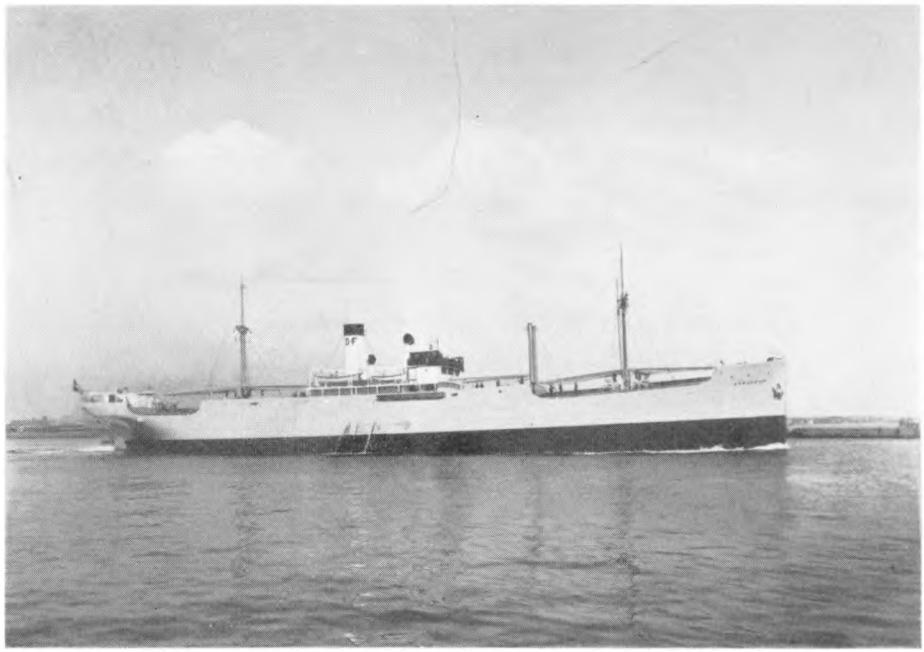
Almindelig Bruttofragt i Mill. Kr.
(kun Gods, ikke Passagerer)

	Danmark	Sverige
1905.....	58,8	62,2
1913.....	102,0	124,5
1928.....	159,5	230,3
1930.....	153,3	231,6

Denne stærke Fremgang i Godsfragterne for Sveriges vedkommende er endda ledsaget af en endnu stærkere Stigning i Passagerfragterne. Medens disse i 1905 kun udgjorde 0,8 Mill. Kr. og i 1913: 1,5 Mill. Kr., var de tilsvarende Tal for

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

baade 1928 og 1930: 20,5 Mill. Kr. En Statistik over danske Skibes Passagerfragter findes ikke, men efter de Oplysninger, man fra forskellig Side har indhentet, vil man formentlig for 1930 kunne anslaa de af danske Skibe i udenlandsk Fart optjente Passagerfragter til at have udgjort mellem 12 og 14 Mill. Kr. De af norske Skibe indsejlede Passagerfragter maa formentlig for samme Aar have udgjort lidt mindre. Men i



Det Dansk-Franske D/S.'s m.s. „Bornholm", Trampskib, Byggeaar 1930, 3177 B.R.T.

1913 var det af danske Skibe opsejlede Passagerfragtbeløb langt større end de tilsvarende svenske og norske Tal, men dengang var Danmark ogsaa alene om at have Passager- og Emigranttrafiken paa U. S. A.

For alle de skandinaviske Lande og herunder i særlig Grad for Norge og Danmark, er den Indtægt, Skibsfarten bringer, af største Betydning for Tilvejebringelsen af den størst mulige Ligevægt, eventuelt Overskud paa disse Landes Betalingsbalancer, idet Fragtindtægten, i hvert Fald for Norges og Dan-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

marks vedkommende, er den mest betydningsfulde Faktor til Udligning af Underskudet paa Handelsbalancen. Dette Underskuds Størrelse er for nogle enkelte Aar belyst i nedenstaaende Tabel:

	Danmark	Norge	Sverige
	Mill. danske Kr.	Mill. norske Kr.	Mill. svenske Kr.
1913	135,4	160	29,2
1924	212,1	471	163,5
1928	79,2	340,4	133,3
1931	131,9	394,7	305,1
1932	5,4	122	205

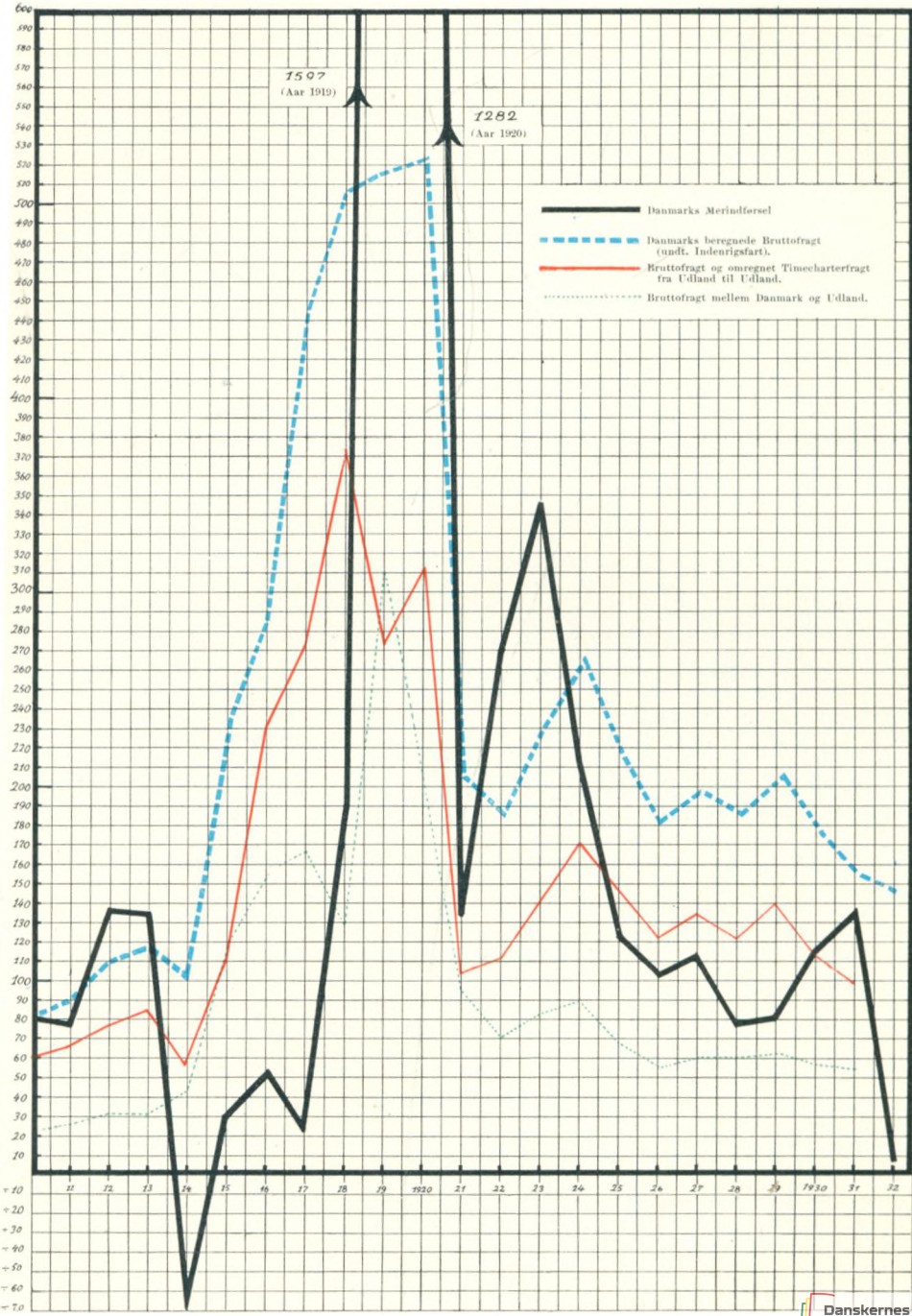
For specielt Danmarks vedkommende, har man i omstaaende grafiske Tavle illustreret *Forholdet mellem Underskudet paa Handelsbalancen og den under dansk Flag indsejlede Bruttofragt i Tidsrummet 1910-32.* Selve Bruttofragten har man atter delt i to Undergrupper: Indsejlet Fragt mellem Danmark og Udland og indsejlet Fragt i ren udenlandsk Fart, d.v.s. fra udenlandsk Havn til udenlandsk Havn*). Det vil bemærkes, at den sidstnævnte Sejlads baade i Aarene før Verdenskrigen og i de seneste Aar har tilført Danmark væsentlig større Beløb, end den Sejlads, der er foregaaet mellem danske og udenlandske Havne indbyrdes; kun i et lille Tidsrum af Efterkrigsperioden indbragte Farten mellem Danmark og Udlandet et større Beløb end den rent udenlandske Fart, men dette Forhold finder udelukkende sin Forklaring i Fragtnævnets Virksomhed, som nærmere er omtalt andet Steds i nærværende Beretning.

Det er imidlertid indlysende, at den opsejlede Bruttofragt kun delvis aflejrer sig som en national Indtægt. En meget stor Del af Fragtindtægten medgaar til Dækning af nødvendige Udgifter i Udlandet, saaledes som det nedenfor nærmere skal belyses. Den største hidtil eksisterende Undersøgelse af Spørgsmaalet: „Skibsfartens Udgifter i Udlandet" blev for Aaret 1924 foretaget i *Norge*,

*) Herunder er ogsaa medtaget det i Timecharterfart opsejlede Bruttobeløb omregnet til almindelig Bruttofragt ved Multiplikation med 1,65.

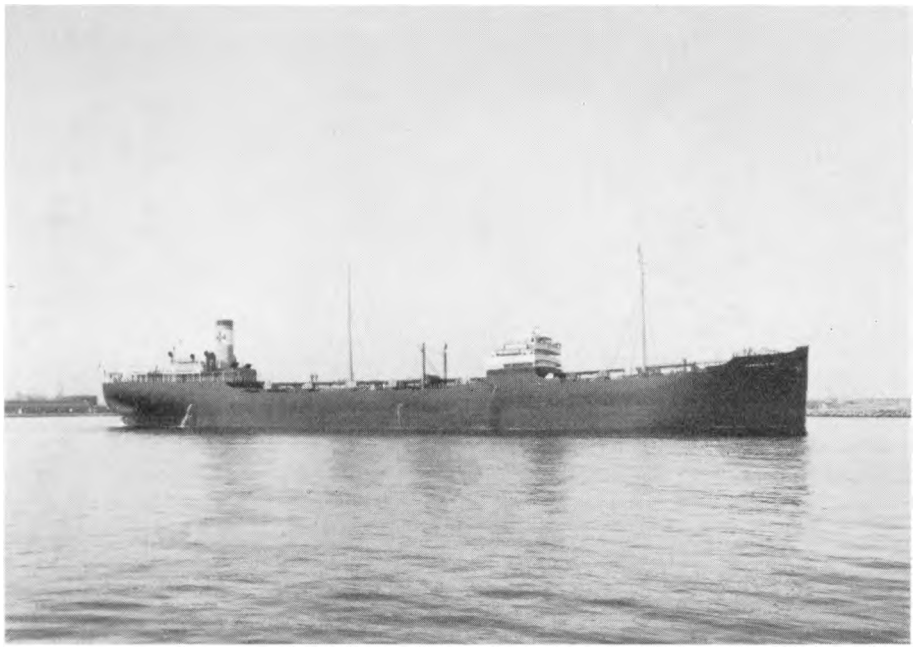
Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Danmarks Merindførsel og beregnet Bruttofragt for danske Skibe i Tidsrummet 1910—32 (Mill. Kr.).



Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

idet det derværende Statistiske Centralburå, efter Konference med Norges Rederforbund, ved Udsendelsen af Fartsopgaverne for dette Aar tillige fremsendte særlige Skemaer til Rederne med Anmodning om at opgive de faktisk afholdte Driftsudgifter i Udlandet særskilt for hvert Skib og særligt for Tur- og Timecharterfart. Der skulde, efter Spørgeskemaet gøres Rede for Udgifterne til Kul eller Brændselsolie, Proviant og andre For-



Det Danske Petroleums A/S.'s m.s. „Christian Holm", Tankskib, Byggeaar 1927. 9119 B.R.T.

syninger i fremmede Havne, Havne-, Laste- og Losseudgifter i Udlandet, Kommission, Assurancepræmier og andre Udgifter til udenlandske Mellemmænd; endvidere skulde der gives Oplysning om Hyre udbetalt til Besætningerne i Udlandet, og endelig skulde Reparationsudgifterne opgives, forsaavidt det var Udgifter til Vedligeholdelse, d.v.s. Klassifikation og Havariudgifter, som faldt paa Rederiet. Derimod skulde Ombygningsudgifter og dermed ligestillede Reparationer ikke medtages.

De norske Rederier besvarede disse Spørgeskemaer for ialt

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

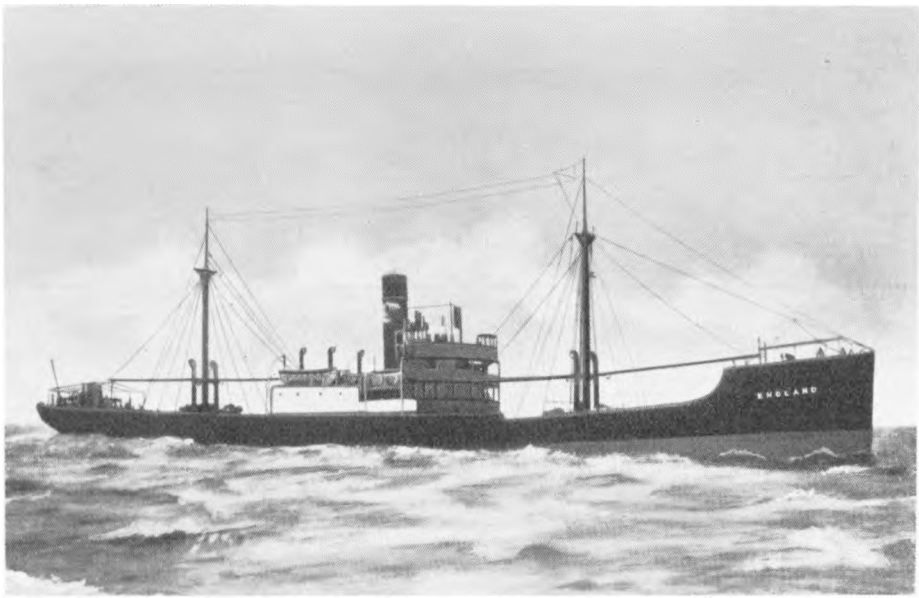
770 Skibes vedkommende, som i 1924 havde indsejlet en Bruttofragt 418 Mil. Kr. eller ca. 77 pCt. af den af norske Skibe indsejlede Totalfragt. Selvom en Del af Spørgeskemaerne kun var ufuldstændigt besvarede, idet nogle Redere ikke havde sondret mellem Udgifterne ved henholdsvis Tur- og Timecharterbefragtning, og andre Redere havde sammenlagt de forskellige Udgifter for Skibene under eet, kommer man dog ikke bort

D/S. Dania's s.s. „Dana". Trampskib. Byggeaar 1931. 2061 B. R.T.

fra, at man her for første Gang virkelig stod overfor et saa omfattende statistisk Materiale til Belysning af Udgiftsspørgsmaalet, at man med fuld Føje kunde udlede visse paalidelige Slutninger heraf, især naar man tager sit Udgangspunkt i de Skemaer, der havde de fuldstændige Oplysninger. Ved at anvende de Procenter, man her kom til, paa hele den norske Flaade, naaede man til det Resultat, at *den norske Skibsfarts Driftsudgifter i Udlandet i 1924 udgjorde* ca. 294 Mill. Kr. eller *54 pCt. af den samlede optjente Bruttofragt*, ialt 543 Mill. Kr.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Norges Nettoindtægt af Skibsfarten blev med andre Ord i 1924: ca. 249 Mill. Kr. Af det i Udlandet udbetalte Hyrebeløb — ialt ca. 35½ Mill. Kr. — blev dog en Del hjemsendt, saaledes 3,8 Mill. Kr. gennem Den norske Sjömandsmisjon og 1,5 Mill. Kr. gennem Handelsdepartementets Sjöfartsavdeling, foruden hvad der ad anden Vej blev hjemsendt. Derfor maa Tallet 249 Mill. Kr. sikkert forhøjes lidt, selvom ogsaa Hyrepenge, som er udbe-



D/S. England's s.s. „England". Trampskib, Byggeaar 1930. 2299 B.R.T.

talt i Norge, er blevet anvendt til Dækning af Udgifter i Udlandet.

Den nærmere Fordeling af de optjente Bruttofragter og Skibsfartens Driftsudgifter i Udlandet i Procent heraf belyses nedenfor.

Det fremgaar af omstaaende Tabel, at ca. 20 pCt. af Udgifterne gik til Kul, Proviant og andre Forsyninger i fremmede Havne, og en omtrent lige saa stor Procent gik til Havne-, Laste- og Losseudgifter, medens de øvrige Udgifter tilsammen

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

	Bruttofragt		Driftsudgifter i Udlandet i Procent af Bruttofragten						
	Tur-fragt	Time-charter-fragt	Kul, Pro-viant etc.	Havne-, Laste- og Losse-udgifter	Hyre betalt i Ud-landet	Kom-mis-sioner i Ud-landet	Repara-tions-og Klassifi-kations-udgifter	Øvrige Udgifter i Ud-landet	IALT
Fuldstændigt specificerede Opgivelser.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Dampskibe: Norge—Udland....	72,0	—	19,7	17,0	2,1	2,2	1,2	1,7	43,9
Udland—Udland ..	107,6	—	26,7	30,2	5,7	3,8	3,1	1,4	70,9
Norge—Udland....	—	3,2	6,6	0,1	4,3	0,8	3,2	0,2	15,2
Udland—Udland ..	—	63,5	13,5	0,3	12,9	3,7	8,0	2,9	41,3
Motorskibe: Norge—Udland....	4,3	—	8,0	23,7	3,0	0,5	0,3	1,7	37,2
Udland—Udland ..	7,7	—	18,2	27,0	5,6	6,7	5,4	1,8	64,7
	—	2,2	5,7	0,5	4,0	0,2	1,4	4,0	15,8
Sejlskibe: Norge—Udland....	0,5	—	7,0	23,0	6,9	2,3	0,1	0,1	39,4
Udland—Udland ..	3,7	—	14,1	28,4	10,7	6,2	1,8	4,9	66,1
Kombinerede Opgivelser for Tur- og Timecharterfragt.									
Dampskibe: Norge—Udland....	4,1	1,7	16,9	13,8	4,5	1,5	2,1	0,7	39,5
Udland—Udland ..	27,8	19,6	23,0	18,5	10,9	3,2	5,1	1,0	61,7
Motorskibe: Udland—Udland ..	2,9	2,1	14,9	8,3	7,3	3,6	11,9	0,1	46,1
Skønsmæssige Opgivelser.									
Damp- og Motorskibe.....	81,1	14,2	17,4	20,0	4,5	3,0	2,7	1,7	49,3
Ingen Opgivelser.									
Damp-, Motor- og Sejlskibe ...	92,4	32,0	20,8	19,1	6,6	3,4	3,9	1,9	55,7
Ialt.....	404,1	138,5	20,1	18,8	6,5	3,2	3,8	1,8	54,2

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

lagde Beslag paa 15 pCt. *Den samlede Udgiftsprocent* — ca. 54 — *stillede sig imidlertid højst forskellig for de forskellige Skibstyper* og *den forskellige Fart*, saaledes som det fremgaar af nedenstaaende Opstilling:

	Turfragt		Timecharterfragt	
	Mellem Norge og Udland	Mellem Udland og Udland	Mellem Norge og Udland	Mellem Udland og Udland
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Dampskibe	43,9	70,9	15,2	41,3
Motorskibe	37,2	64,7	13,2	33,9
Sejlskibe	39,4	66,1	—	—

Det vil ses, at Udgiftsprocenten var langt større for Turfragt end for Timecharterfragt, og dernæst væsentlig større for hel Udenrigsfart end for Fart mellem Norge og Udlandet. Opdelte man det statistiske Materiale efter Skibstyper viste det sig, at Dampskibene havde de største Udgifter i Udlandet, Motorskibene de mindste.

Ogsaa i Aarene 1925, 1926 og 1929 er der fra norsk Side foretaget Undersøgelser over Skibsfartens Udgifter i Udlandet, men alle disse Undersøgelser har i større eller mindre Grad været af *repræsentativ* Karakter, og saaledes ikke saa omfattende som 1924-Undersøgelsen. De Resultater, man her kom til, viser, at naar Norge i 1924 regnede med en Udgiftsprocent paa

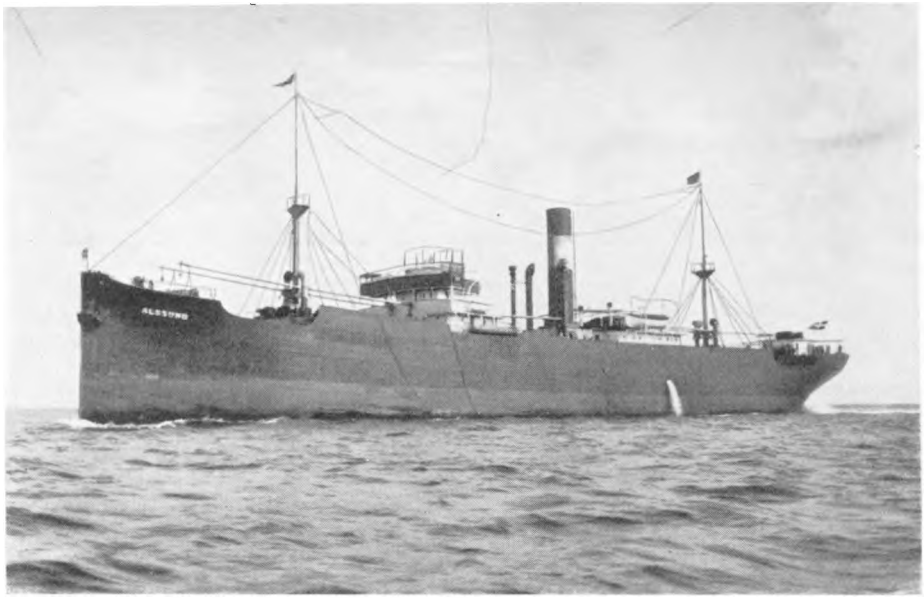
		54,2
var Procenten i	1925	57
-	1926	52
og -	1929	48

For 1930 og 1931 er der fra norsk Side skønsvis kalku-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

leret med en Udgiftsprocent af ca. 50, d.v.s. Halvdelen af den opsejlede Fragt gik til Udgifter i Udlandet.

De her anførte Tal viser, at Forholdet mellem Bruttofragter og Udgifter i Udlandet svinger fra Aar til Aar. En midlertidig Stigning i Fragtniveauet, som til Eks. fra 1925 til 1926, bundfælder sig straks i Nedsættelse af Udgiftsprocenten, eller, udtrykt paa anden Maade, i en Forøgelse af Overskudet. Men ogsaa



D/S. Hafnia's s.s. „Alssund". Trampskib, Byggeaar 1920. 3222 B.R.T.

andre Ting kan spille ind, som Ændringer i Flaadens Sammensætning med Hensyn til Damp- og Motorskibe, Skibenes Alder, Specialskibe m.m. Endelig har Forholdet mellem Tur- og Timecharterfragt ogsaa sin Betydning. Naar den norske Flaades Udgiftsprocent fra 1926 til 1929 gik ned fra 52 til 48 pCt., saa skyldtes det i første Række Flaadens kraftige Modernisering i disse Aar. Til Eks. optjente Motorskibene i 1926 kun 18,6 pCt. af den samlede Bruttofragt, men i 1929 var den tilsvarende Procent 33,3.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

For *Danmarks* vedkommende er Spørgsmaalet om *Skibsfartens Udgifter* i Ind- og Udland navnlig blevet *belyst ved det statistiske Materiale, som Dansk Dampskibsrederiforening siden 1922 har indsamlet angaaende dette Emne*, og som findes optrykt i Foreningens Aarsberetninger. For Tidsrummet 1922—30 omfattede Undersøgelsen dog kun 7 store Tramprederier, som til Eks. i 1930 disponerede over en Flaade paa ialt ca. 250.000 t.d.w. I nedenstaaende Opstilling er Udgifternes procentvise Størrelse af Bruttofragten anført for hvert enkelt Aar:

	Indsejlet Bruttofragt i Mill. Kr.	Skibenes Driftsudgifter i Procent af Bruttofragten					
		Kul og Brændselsolie	Hyre og Proviant	Assurance	Reparation, Stores, etc.	Havneudgifter og Udgifter til Losning og Lastning	Udgifter ialt
1922	32,0	13,4	20,1	8,0	5,7	32,2	79,4
1923	34,6	13,8	18,7	6,6	5,3	30,5	74,9
1924	36,6	14,4	20,0	7,1	5,9	30,8	78,2
1925	30,3	14,4	25,2	9,1	6,7	32,0	87,4
1926	23,1	12,5	26,4	9,5	6,7	29,2	84,3
1927	26,9	11,5	23,1	8,1	5,8	31,1	79,6
1928	22,4	8,3	24,9	8,9	6,7	28,8	77,6
1929	27,4	8,4	22,0	7,9	6,4	27,5	72,2
1930	21,6	10,2	25,0	9,0	7,0	35,2	86,4

For Aarene 1931 og 1932 er Statistiken udvidet til at omfatte en langt større Del af Handelsflaaden, nemlig henholdsvis 694.000 og 774.000 t.d.w., eller ca. Halvdelen af den danske Handelsflaade, og for Aaret 1932 er desuden Udgifterne specificeret ud over flere Poster end i de foregaaende Aar, hvorfor en Sammenligning med Tallene for disse Aar kun kan fore-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

lages i et vist Omfang. Man skal derfor nedenstaaende nøjes med at anføre Tallene for 1932:

Indsejlet Bruttofragt: 88,2 Mill. Kr.	
Driftsudgifter	Procent af Bruttofragten
Kul og Brændselsolie	12,8
Hyre	15,9
Proviant	3,6
Adressekommission og andre Kommissioner	4,8
Assurance	7,2
Reparationer, Stores etc.	6,9
Havneudgifter og Udgifter til Lastning og Losning	33,3
Andre Udgifter	2,0
Tilsammen	86,5

Af Tallene fremgaar det, at i Aaret 1932 lagde alene danske Skibes Driftsudgifter Beslag paa 86½ pCt. af den ved Godstransporten indtjente Bruttofragt, saaledes at der kun blev 13½ pCt. tilbage til Afskrivning paa Skibene, Administration, Renter og Udbytte til Aktionærerne. Hverken for Aaret 1932 eller noget af de foregaaende Aar kan man imidlertid af Rederiforeningens Statistik se, hvorledes Udgifterne fordeler sig paa henholdsvis Ind- og Udland, og da netop dette Spørgsmaal har sin store Interesse for at kunne bedømme Skibsfartserhvervets Bidrag til Tilvejebringelsen af en større eller mindre Ligevægt paa Betalingsbalancen, skal man nedenfor nærmere forsøge at opdele Udgiftsprocenterne i indenlandske og udenlandske Udgifter.

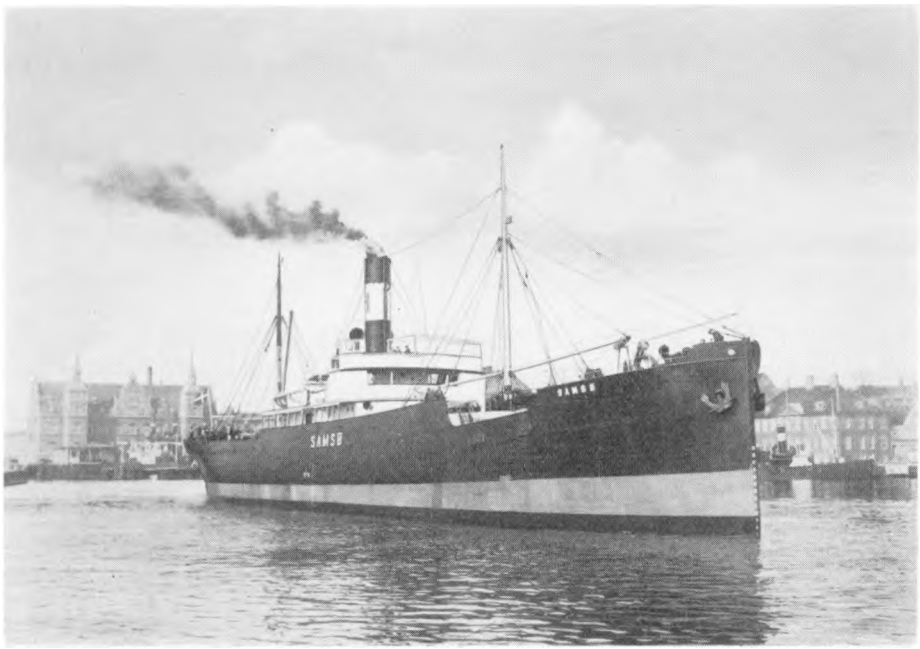
De Resultater, hvortil man nedenfor er kommet, dækker ikke noget enkelt Rederis faktiske Udgiftsfordeling, men er Gennemsnitstal for forskellige Rederityper og beror naturligvis i et vist Omfang paa et Skøn.

Kul og Brændselsolie: Denne Udgift vil normalt være en helt udenlandsk Udgift, naar bortses fra den Mellemhandleravance eller Provision, som et dansk Handelsfirma eller en Agent undertiden tjener.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Hyre: Størstedelen af Hyren kommer utvivlsomt til Anvendelse i det danske Forbrug, og af den Del, der kommer til Udbetaling i Udlandet, vil langt den overvejende Part blive udbetalt til Sømænd, som er danske Statsborgere, til Dækning af deres Levefods Opretholdelse. Derfor kan hele Hyreudgiften betragtes som en indenlandsk Udgift.

Proviant: Denne Udgift er ganske overvejende en inden-



D/S. Heimdal's s.s. „Samso". Trampskib. Byggeaar 1930. 1494 B. R.T.

landsk Udgift i alle de Tilfælde, hvor Skibet jævnlig eller med visse Mellemrum kommer til dansk Havn. Efterhaanden som Skibstyperne er blevet større, og Opbevaringsrummene for Provianten er blevet forbedret, er denne Udgift i voksende Udstrækning blevet en indenlandsk Udgift. Kun for de Trampdampere, der i længere Tid sejler mellem fremmede Pladser uden at komme til dansk Havn, vil Udgiften til Proviant være en overvejende udenlandsk Udgift. Naar henses til den danske Handelsflaades Beskæftigelsesforhold, vil man formentlig kunne

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

regne med, at af Udgiftsprocenten for Proviant, 3,6 pCt., vil

ca. 2,6 pCt. være en indenlandsk Udgift, og
» 1 » » » udenlandsk »

Adressekommissioner og andre Kommissioner er Udgifter, der hovedsagelig gaar til Udlandet. Af Udgiftsprocenten 4,8 vil ca. 1,50 pCt. kunne betragtes som en indenlandsk Udgift, og ca. 3,30 pCt. som en udenlandsk Udgift.

Assurance: Nogle danske Redere tegner hele deres Assurance i danske Selskaber, andre tegner i større eller mindre Grad deres Assurance i udenlandske Selskaber. Hovedparten af Assurancerne bliver dog utvivlsomt tegnet i danske Selskaber, og af Assuranceudgiftsprocenten 7,2 vil

ca. 6 pCt. være at betragte som en indenlandsk Udgift og
» 1,2 « som en udenlandsk Udgift.

Reparation og Stores: Formentlig bestræber alle Redere sig for at lægge disse Udgifter i Indlandet, men forskellige Forhold vil nu og da medføre, at Udgifterne bliver afholdt i Udlandet. Udgiftsprocenten under denne Post 6,9 vil skønsvis kunne opdeles i en

indenlandsk Udgift paa 5,0 pCt. og en
udenlandsk » » 1,9 »

Havneudgifter og Udgifter til Lastning og Losning: Disse Udgifter vil ganske overvejende falde i Udlandet, selv for de Ruterederier, som opretholder en stor Trafik mellem danske og udenlandske Havne, idet en Rundrejse ofte vil kræve Anløb af et ret stort Antal udenlandske Havne. For de Tramprederier, hvis Skibe hovedsagelig søger deres Beskæftigelse mellem udenlandske Havne indbyrdes, kommer en dansk Havn kun undtagelsesvis i Betragtning. Udgiftsprocenten, der for denne Post er 33,3, vil derfor skønsvis kunne opdeles med

4,80 pCt. som indenlandsk Udgift og
28,50 » » udenlandsk »

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Andre Udgifter: Denne Post, der omfatter meget forskellige Udgifter, er i Rederiforeningens Udgiftsstatistik for 1932 sat til 2,0 pCt., og vil formentlig skønsvis kunne deles lige mellem Ind- og Udland.

Totalresultatet for den danske Handelsflaades Udgifter i 1932 bliver da følgende:

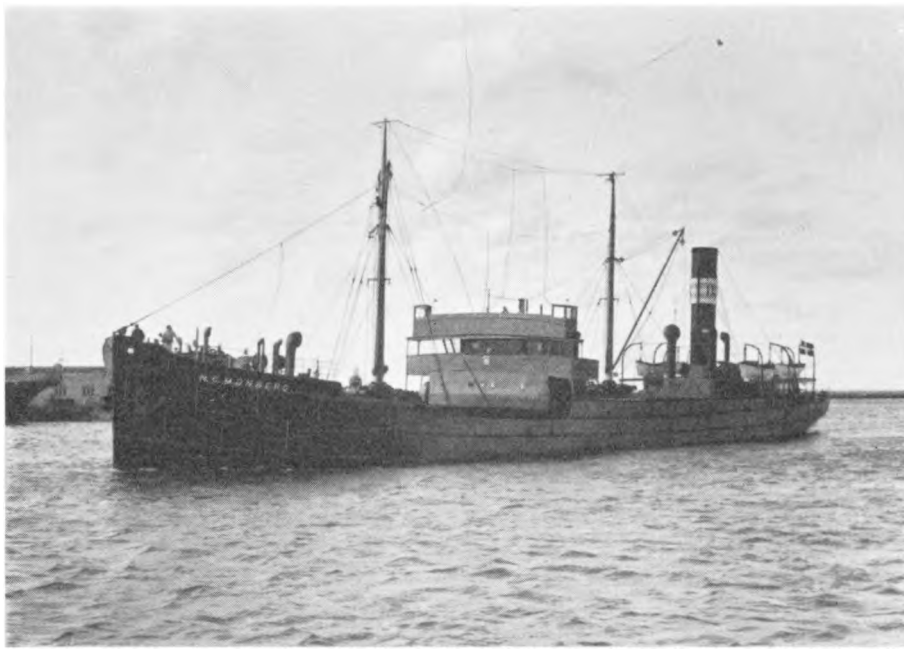
	Indenlandsk Udgift i Procent af Bruttofragten	Udenlandsk Udgift i Procent af Bruttofragten
Kul og Brændselsolie	—	12,8
Hyre	15,9	—
Proviant	2,6	1,0
Adressekommission og andre Kommissioner	1,5	3,3
Assurance	6,0	1,2
Reparation, Stores etc.	5,0	1,9
Havneudgifter, Udgifter til Lastning og Losning	4,8	28,5
Andre Udgifter	1,0	1,0
Udgifter ialt	36,8	49,7

Man kommer saaledes til det Resultat, at i 1932 gik 49,7 pCt. af den ved Godstransport optjente Bruttofragt med til at dække Skibsfartens Udgifter i Udlandet. Nu maa det imidlertid ikke glemmes, at det her nævnte Aar var et usædvanligt slet Aar for Skibsfarten. Undersøger man Spørgsmaalet om Skibsfartens Udgifter i 1929, da Fragtmarkedet bød paa helt andre Fortjenester end i 1932, stillede den totale Udgiftsprocent sig noget lavere — jfr. den ovenfor anførte Statistik over Trampfartens Udgifter i Perioden 1922—30 — og dermed ogsaa den paa Udlandet faldende Udgiftsprocent, idet man om Skibsfartens Indtægter og Udgifter kan sige, at en midlertidig Stigning i Fragterne ikke vil forøge Udgifterne, men bundfælde sig i en tilsvarende Forøgelse af Overskudet. Omvendt vil et midlertidigt Fald i Fragterne ikke nedsætte Udgifterne, men

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

alene give sig Udtryk i et faldende Overskud. Derimod vil et mere *varigt* Fald i Fragterne — forudsat at Verdensprisniveauet daler — aflejre sig i en Mindreudgift, men Udgiftsnedgangen vil komme senere end Faldet i Fragterne.

Ved Bedømmelsen af Spørgsmaalet om den danske Handelsflaades Udgifter i Udlandet i Relation til Bruttofragten maa man dernæst gøre opmærksom paa, at de ovenfor an-

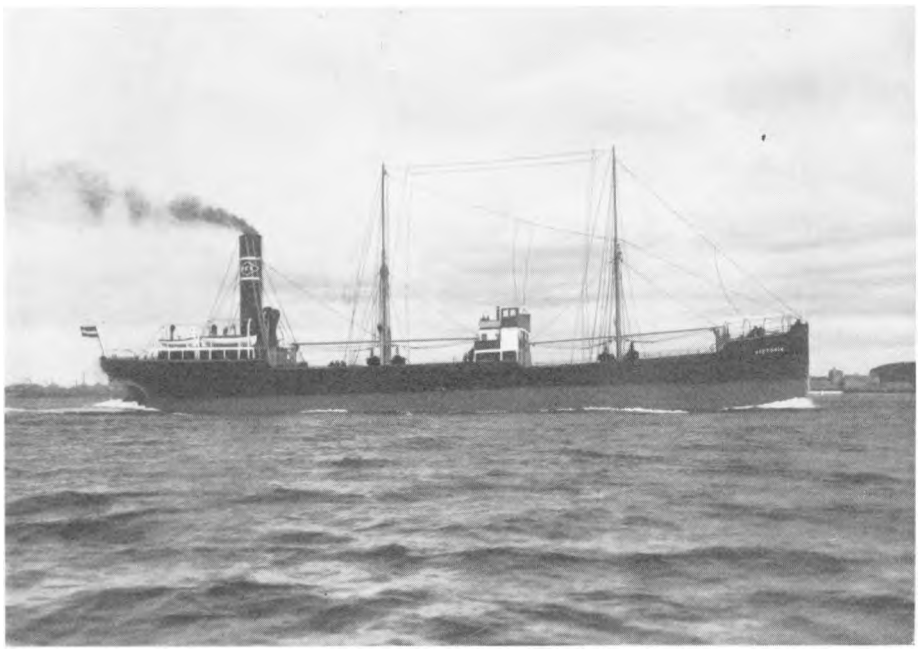


Det Danske Kulkompagni's s.s. „N. C. Monberg". Kulskib, Byggeaar 1928. 2301 B.R.T.

førte danske Udgiftsprocenter er udregnet ved at stille Udgifterne i Forhold til Bruttofragten alene for Gods. Da imidlertid den danske Handelsflaade i sin Udenrigsfart ogsaa indsejler anselige Passagerbeløb, maa der tages Hensyn hertil, og Procenten af Udgifterne i Udlandet af Bruttofragten, naar denne omfatter saavel Passagerer som Gods, bliver derfor i 1932 ikke 49,7 men et Tal, der i hvert Fald ligger noget lavere, *formentlig omkring 46 à 47 pCt.* For Norges vedkommende vil den tilsvarende Udgiftsprocent efter de foran anførte Bereg-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

ninger sandsynligvis ligge *omkring 49 à 50,* derimod vil Udgiftsprocenten for Sveriges vedkommende ligge lavere, maaske *omkring 44 à 45 pCt.,* selv om den svenske Handelsflaade rummer forholdsvis mere ældre Tonnage end Danmarks og Norges Handelsflaader, fordi en ret ringe Del af den svenske Handelsflaade sejler i rent udenlandsk Fart, og det er jo i denne Fart, at Udgifterne til Udlandet er relativt størst.



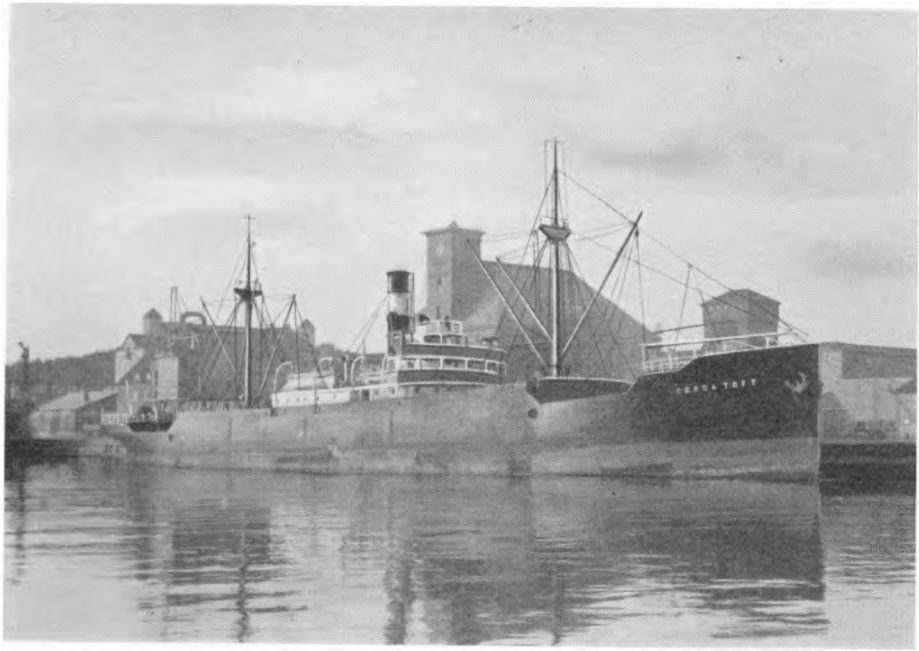
D/S. D. F. K.'s s.s. „Victoria", Kulskib. Byggeaar 1924, 2030 B. R.T.

Men for alle de 3 nordiske Lande har de seneste Aars stærke Modernisering af Flaaden, herunder navnlig Overgangen fra Damp- til Motorskibe medført, at en forholdsvis mindre Procent af Bruttofragten aflejrer sig som udenlandske Udgifter, end Tilfældet vilde have været, om denne Modernisering ikke havde fundet Sted. Som foran nævnt, sejlede i Sommeren 1933 10,2 pCt. af hele Verdensflaadens Bruttotonnage under dansk, norsk eller svensk Flag, men tages Motorskibsflaaden alene, sejlede ikke mindre end 27,2 pCt. af hele Verdens Motorskibs-

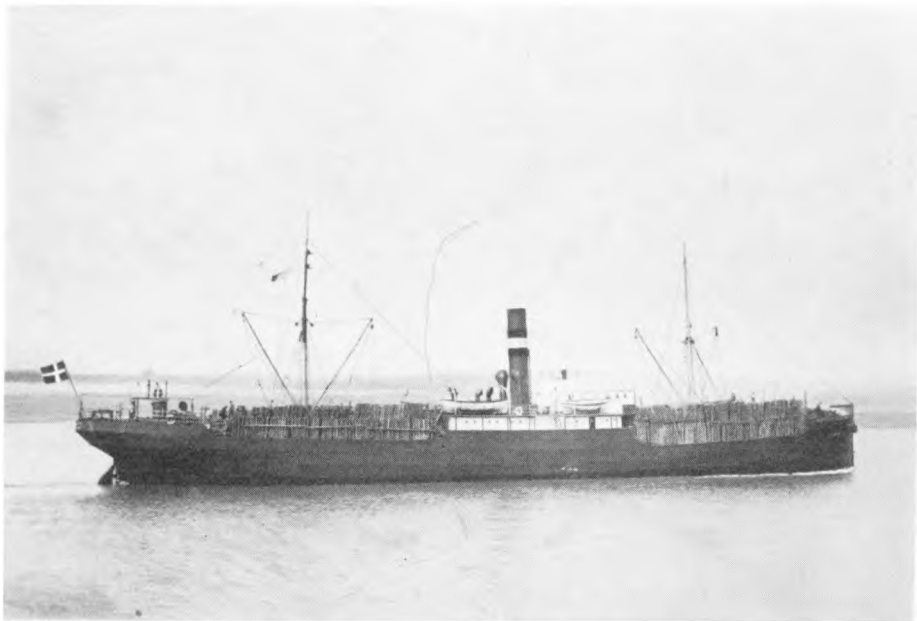
Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

flaade under et af de 3 nordiske Landes Flag. Disse Tal afgiver i al deres Kortfattethed en Maalestok for, hvor betydningsfuldt det Initiativ har været for nordisk Skibsfart, som Det Østasiatiske Kompagni udfoldede, da det i 1912 sendte sit første søgaaende Motorskib, m.s. „Selandia", ud paa Langfart.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

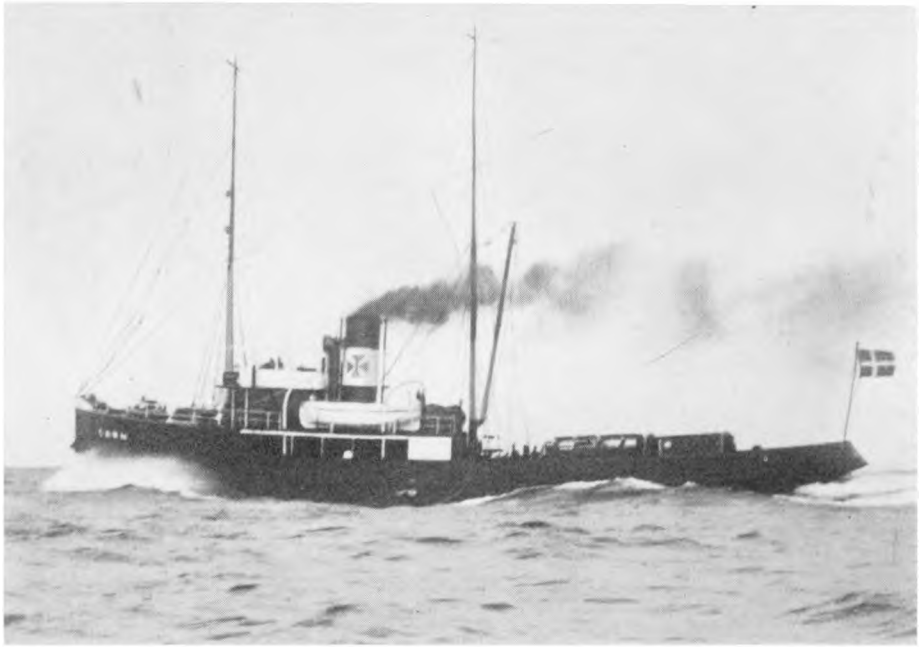


D/S. Jutlandia's s.s. „Gerda Toft", Trampskib. Byggeaar 1930. 1960 B.R.T.

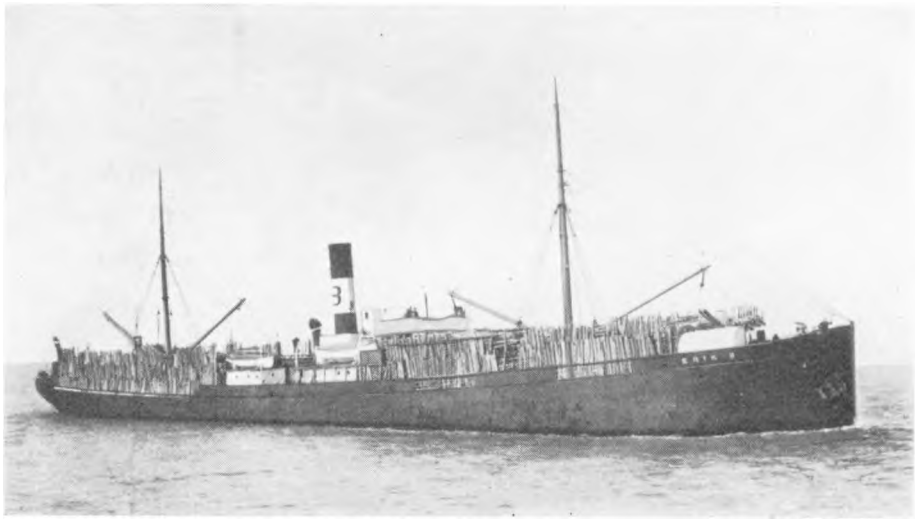


D/S Activ's s.s. „Avance", Trampskib, Byggeaar 1920. 1582 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

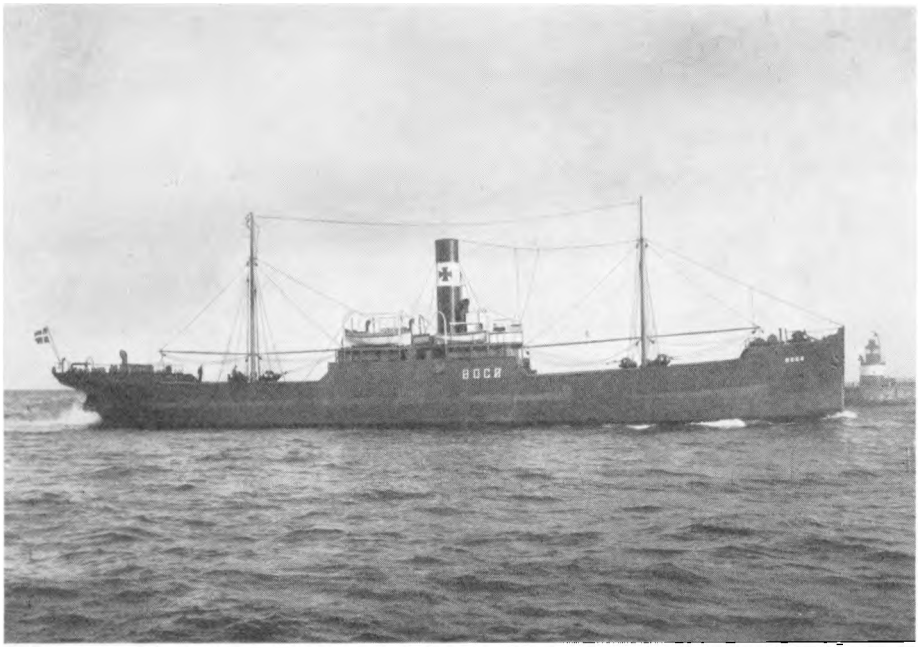


Em. Z. Svitzer's Bjergnings-Entreprise's s.s. „Garm", Bjergningsskib. Byggeaar 1920. 427 B.R.T.

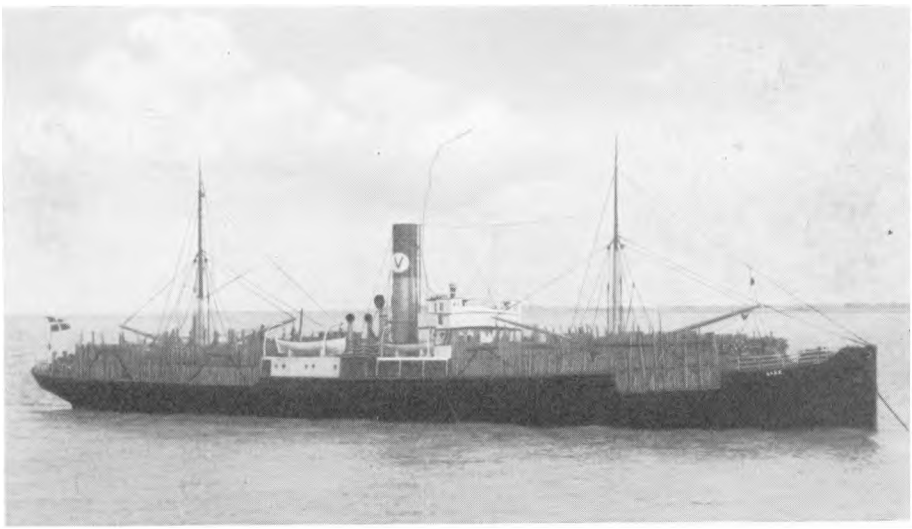


D/S. Ursus' s.s. „Erik B.", Trampskib. Byggeaar 1897. 2194 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

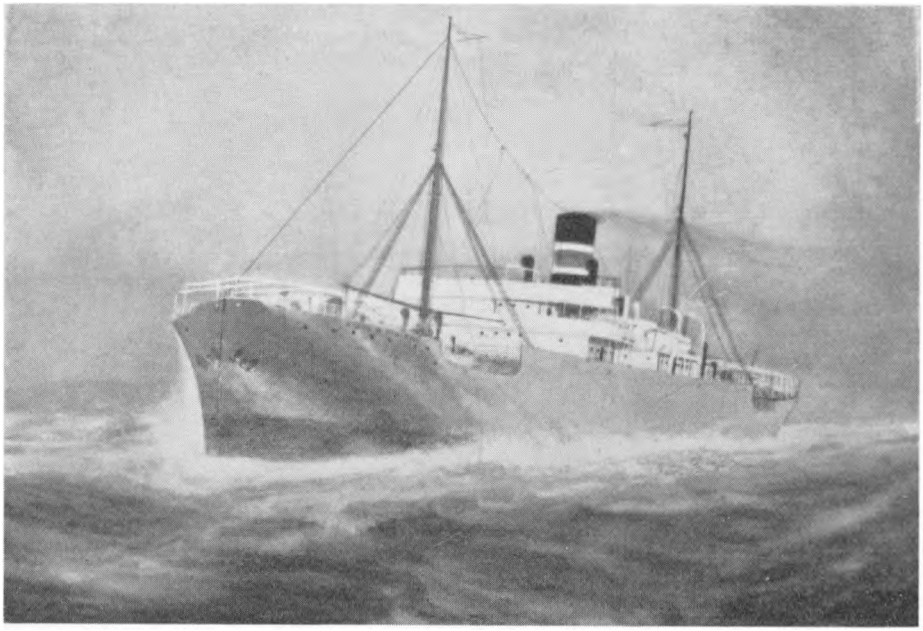


D/S. Baltic's s.s. „Bogø". Trampskib, Byggeaar 1920, 1214 B. R. T.



D/S. Nautic's s.s. „Lise", Trampskib, Byggeaar 1921, 1247 B. R. T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek



Det Dansk-Norske D/S.'s s.s. „Niels R. Finsen", Trampskib, Byggeaar 1904, 1855 B.R.T.

De Danske Sukkerfabrikker's s.s. „Henriette", Indenrigsk Fragtskib, Byggeaar 1909, 379 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

HANDELSFLAADENS TRANSPORTMÆNGDER

Den danske Handelsflaades Transportydelser kan, foruden i indsejlet Bruttofragt samt Timecharterfragt, ogsaa maales i transporterede Varemængder. Ved en saadan Undersøgelse har det ogsaa sin Betydning at se, hvilken Andel danske Skibe har i Landets samlede søværts Ind- og Udførselsmængder. Hvad nu først den af danske Damp-, Motor- og Sejlskibe transporterede Varemængde angaar, da belyses denne i nedenstaaende Tabel for de sidste 10 Aar, idet det dog samtidig bemærkes, at Statsskibes (navnlig Færgers) Transport ikke er medtaget heri, idet Kildematerialet til denne Oversigt alene stammer fra Rederiernes Indberetninger til Det Statistiske Departement. Iøvrigt kendes heller ikke Tallet for den i Timecharterfart transporterede Godsmængde.

Aar	Fra Udland til Udland	Fra Udlandet til Danmark	Fra Danmark til Udlandet	Ialt
	Mill. Vægttons	Mill. Vægttons	Mill. Vægttons	Mill. Vægttons
1922	4,3	2,9	0,6	7,8
1923	5,7	3,6	0,8	10,1
1924	6,2	4,0	0,8	11,0
1925	6,5	3,4	0,7	10,6
1926	6,5	2,9	0,7	10,1
1927	7,0	3,6	0,9	11,5
1928	6,2	3,9	1,0	11,1
1929	6,7	4,1	0,9	11,7
1930	6,7	4,0	0,9	11,6
1931	5,9	3,9	0,9	10,7
Gennemsnit for Tiaaret	6,2	3,6	0,8	10,6

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

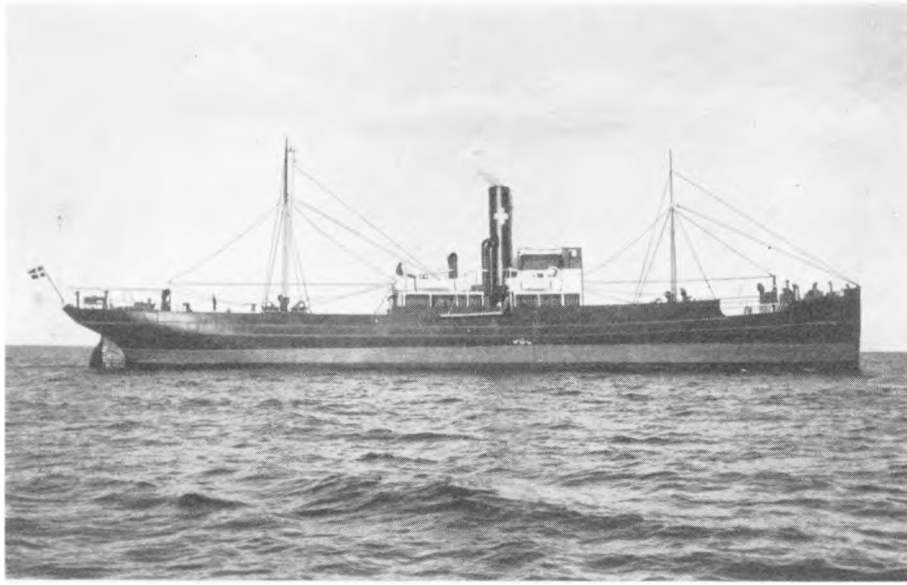
Det vil bemærkes, at danske Skibe i Gennemsnit for hele 10-Aaret 1922—31 pr. Aar har transporteret 6,2 Mill. Vægttons mellem fremmede Havne indbyrdes, og at det tilsvarende Gennemsnitstal for Sejladsen mellem danske og fremmede Havne har udgjort 4,4 Mill. Vægttons, hvoraf 3,6 Mill. falder paa den indgaaende Fart og 0,8 Mill. paa den udgaaende Fart. Ialt har danske Skibe i den her nævnte 10-Aars Periode aarligt transporteret 10,6 Mill. Vægttons. For imidlertid at kunne vurdere disse Tals Betydning, maa de sammenholdes med Tallene for den samlede Godsmængde, der overhovedet er transporteret mellem danske og fremmede Havne under saavel dansk som fremmed Flag. Denne Godsmængdes Størrelse belyses i nedenstaaende Tabel:

Samlet Godsmængde i Farten mellem danske og fremmede Havne.

Aar	Udlosset Gods Mill. Vægttons		Indladet Gods Mill. Vægttons	
	Fra danske Skibe	Fra fremmede Skibe	I danske Skibe	I fremmede Skibe
1922	3,2	4,1	0,7	0,6
1923	3,9	4,8	0,9	0,8
1924	4,2	5,8	0,9	0,9
1925	3,7	5,2	0,9	0,9
1926	3,5	5,2	0,9	1,0
1927	4,0	6,6	1,0	1,1
1928	4,2	6,4	1,2	1,2
1929	4,5	7,0	1,1	1,2
1930	4,3	7,5	1,1	1,0
1931	4,3	7,7	1,1	0,9
Gennemsn. for Tiaaret	3,98	6,03	0,98	0,96

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Det vil af Tallene, som her ogsaa indbefatter Regeringsskibe (Færger) fremgaa, at i Tiaarsperioden 1922—31 har danske Skibe gennemsnitlig udlosset ca. 4 Mill. Vægttons aarlig i danske Havne, samtidig med at fremmede Skibe har udlosset 6 Mill. Vægttons. I den udgaaende Fart har danske og fremmede Skibe hver indladet ca. 1 Mill. Tons aarlig, dog saaledes, at Tallet for danske Skibe er lidt højere end for

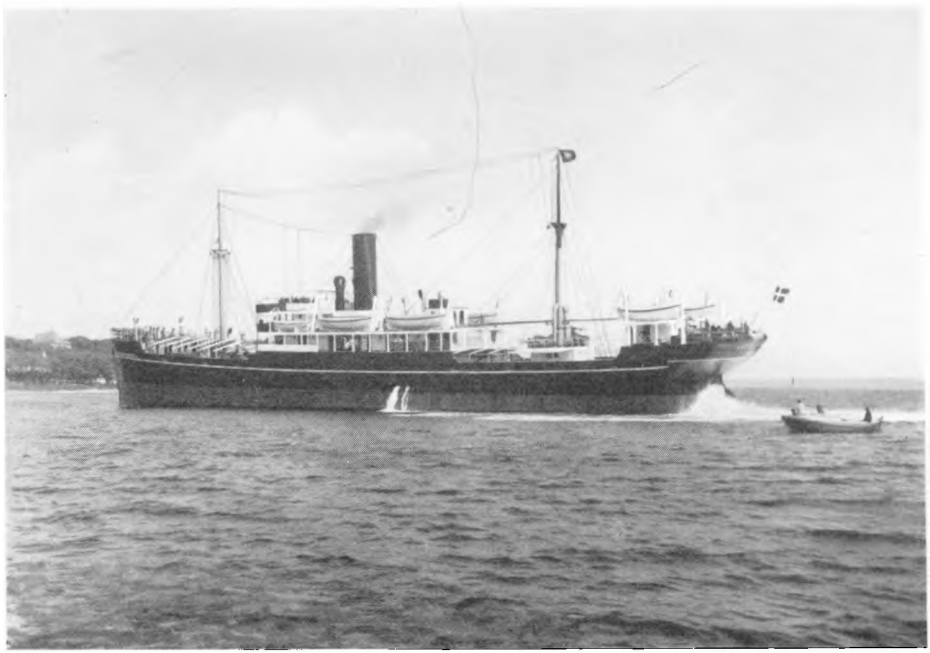


D/S. Pacific's s.s. „Stockholm", Trampskib, Byggeaar 1930, 1596 B.R.T.

fremmede Skibe. Gaar man ud fra, at et Land i sin Udenrigsfart normalt vil lade sin egen Handelsflaade dele lige med fremmede Landes Handelsflaader i Transporterne til og fra Landet, saa har dette paa det nærmeste været Tilfældet med Hensyn til den fra Danmark udgaaende Fart, men ikke med Hensyn til den til Danmark indgaaende Fart, idet danske Skibe her har en Transportmanko paa ca. 1 Mill. Tons, for at de kan siges at have transporteret Halvdelen af den totale indgaaende Godsmængde. Da imidlertid danske Skibe i Farten

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

fra udenlandsk til anden udenlandsk Havn aarligt har transporteret over 6 Mill. Vægttons, kan man udtrykke det paa en anden Maade ved at sige, at danske Skibe i deres Udenrigsfart — saavel i den rene Udenrigsfart som i Farten mellem Danmark og Udlandet — har en Transportkapacitet, som er op imod 100 pCt. over Normalen, et Vidnesbyrd om, hvor frem-



Rhederi M. Jebsen's s.s. „Gustav Diederichsen". Trampskib, Byggeaar 1930. 2332 B.R.T.

trædende Skibsfartserhvervet er inden for det danske Erhvervssamfund.

Neden for belyses iøvrigt efter den officielle Statistik de forskellige Nationers relative Andel i Skibsfarten mellem Danmark og Udlandet i Tidsrummet 1929—31. Der er her sondret mellem Damp- og Motorskibe samt Sejlskibe, og det vil ses, at i Damp- og Motorskibsfarten er det danske Flag langt mere dominerende end i Sejlskibsfarten og det saavel i den indgaaende som udgaaende Fart.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Befordret Godsmængde mellem Danmark og Udlandet med Damp- og Motorskibe.

(Dampfærgefart medregnet).

Nationaliteter	Fra Udlandet			Til Udlandet		
	1931	1930	1929	1931	1930	1929
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
danske	41	43	44	66	61	57
norske	9	7	7	4	8	10
svenske	13	14	15	6	8	8
tyske	13	14	14	10	10	10
engelske	7	8	9	5	4	5
andre	17	14	11	9	9	10
Ialt	100	100	100	100	100	100

Befordret Godsmængde mellem Danmark og Udlandet med Sejlskibe.

Nationaliteter	Fra Udlandet			Til Udlandet		
	1931	1930	1929	1931	1930	1929
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
danske	15	15	17	17	18	16
svenske	18	21	23	27	18	17
tyske	56	51	46	44	49	51
hollandske	7	7	6	9	12	11
andre	4	6	8	3	3	5
Ialt	100	100	100	100	100	100

De med henholdsvis Damp-, Motor- og Sejlskibe transporterede Vægtmængder i de her nævnte Aar er anført omstaaende:

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Aar	Med Damp- og Motorskibe Mill. Vægttons		Med Sejlskibe Mill. Vægttons	
	Indgaaende	Udgaaende	Indgaaende	Udgaaende
1929	9,6	1,7	1,9	0,6
1930	9,5	1,6	2,3	0,5
1931	9,9	1,5	2,1	0,5

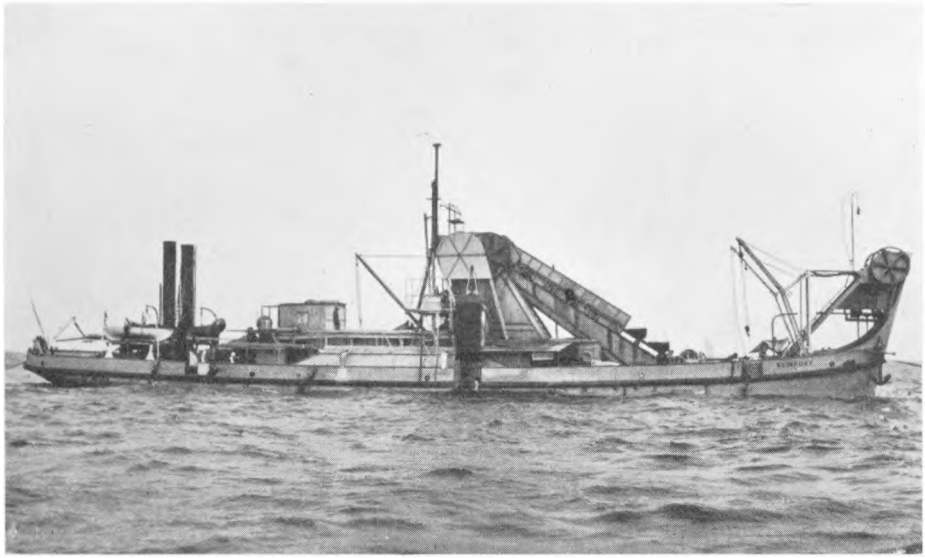
Ogsaa i den indenlandske Omsætning spiller Skibsfarten en meget betydelig Rolle som Transporterhverv, saaledes som det fremgaar af nedenstaaende Oversigt:

Skibsfart mellem danske Havne indbyrdes.

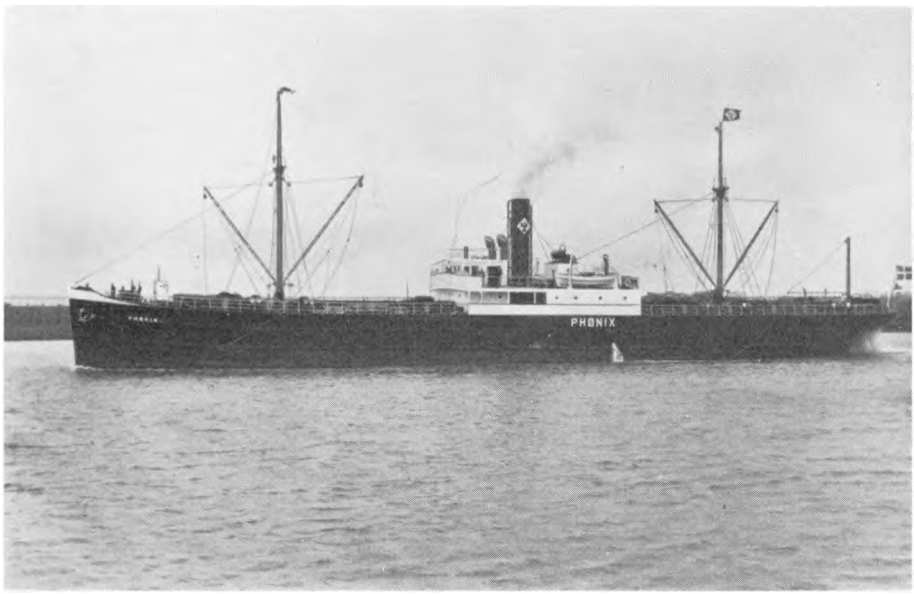
Aar	Færgefart	Rutefart med Damp- og Motorskibe	Anden Fart med Damp- og Motorskibe	Fart med Sejlskibe
	Mill. Vægttons	Mill. Vægttons	Mill. Vægttons	Mill. Vægttons
1922	1,5	0,4	0,3	0,9
1923	1,6	0,6	0,3	1,2
1924	1,6	0,6	0,4	1,2
1925	1,5	0,6	0,5	1,2
1926	1,5	0,5	0,5	1,2
1927	1,6	0,6	0,5	1,1
1928	1,7	0,6	0,5	1,2
1929	1,9	0,6	0,5	1,1
1930	1,9	0,6	0,6	1,2
1931	1,7	0,6	0,6	1,2
Gennemsnit for Tiaaret	ca. 1,65	ca. 0,6	ca. 0,5	ca. 1,15

Naar bortses fra Færgefarten, har Damp-, Motor- og Sejlskibe i de seneste Aar transporteret ca. 2,3 Mill. Vægttons mellem danske Havne indbyrdes. Heraf er ca. 90 pCt. blevet transporteret med danske Skibe, og ca. 10 pCt. med fremmede Skibe.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

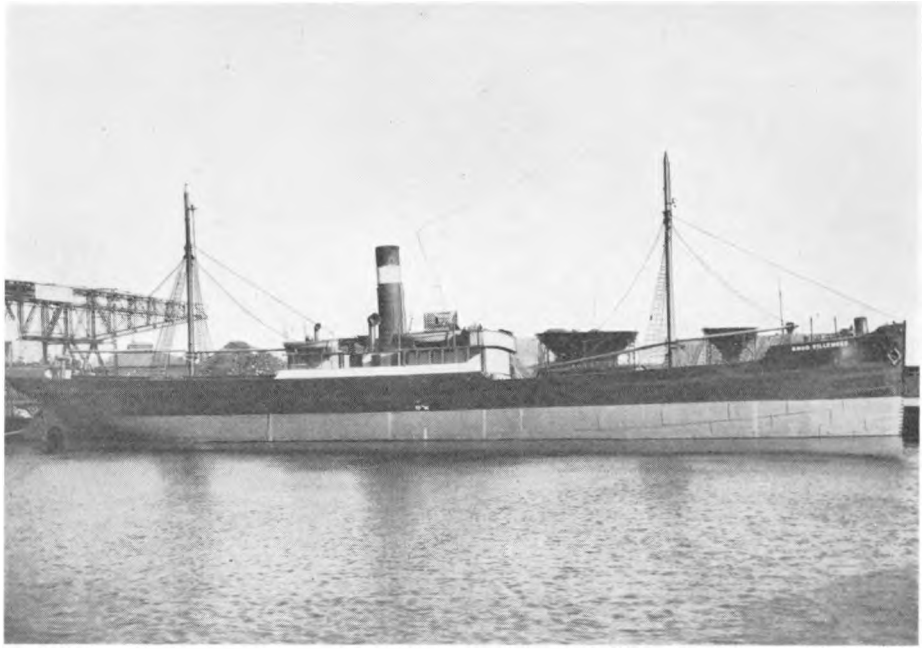


J. Saabye & O. Lerche's s.s. „Newport", Uddybningsmaskine, Byggeaar 1907, 753 B.R.T

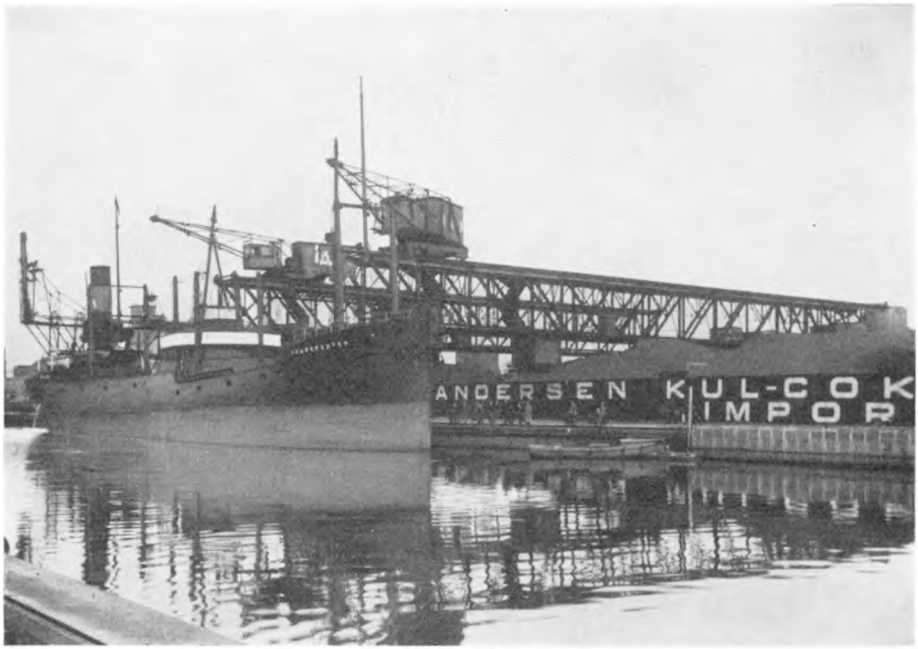


D/S. Phønix's s.s. „Phønix", Kreaturtransportskib, Byggeaar 1921, 895 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek



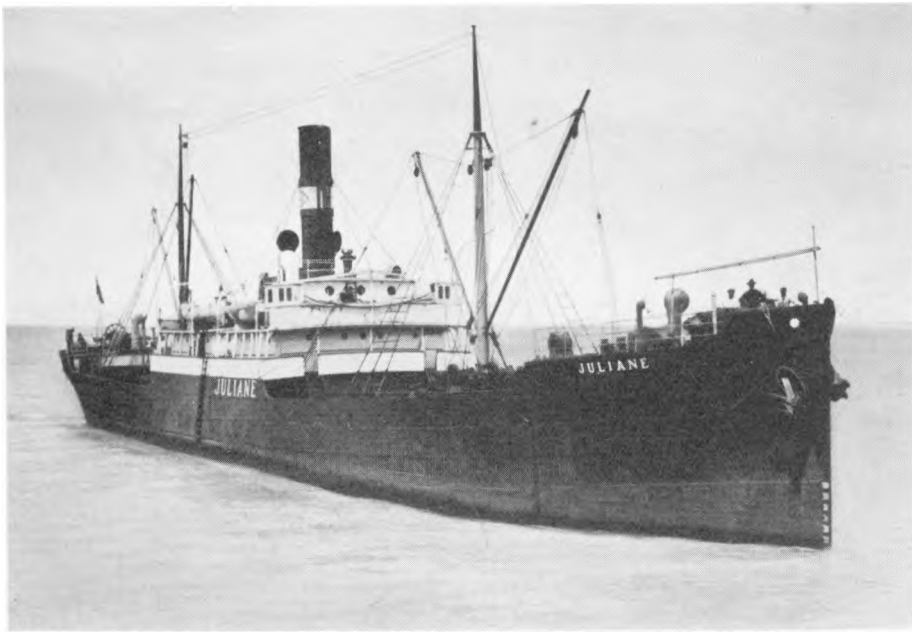
D/S. Jyden's s.s. „Knud Villemoes". Kulskib. Byggeaar 1905. 1582 B.R.T.



Rederi-Aktieselskabet Transporter's s.s. „Transporter". Kulskib. Byggeaar 1911. 1561 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

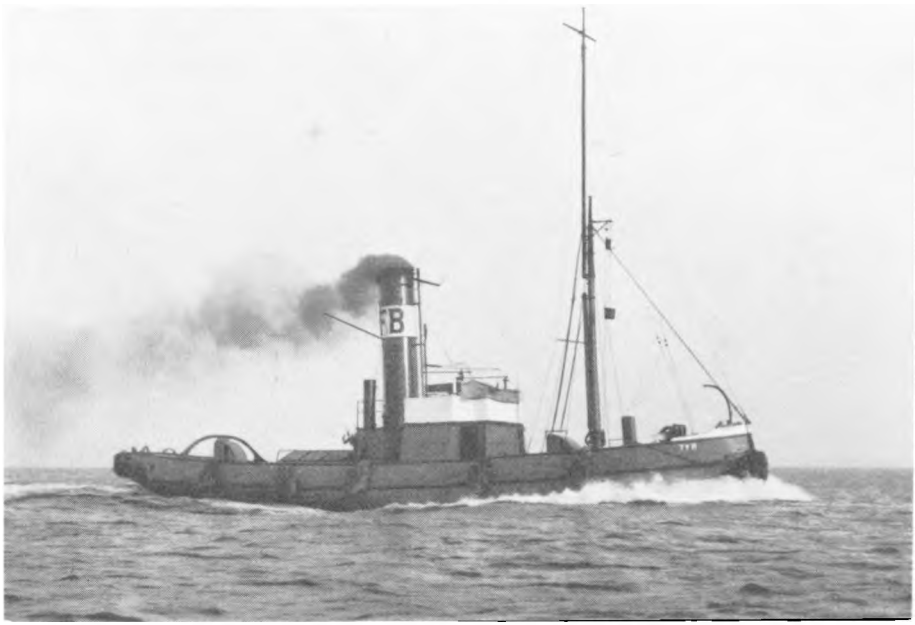
Det Store Nordiske Telegrafselskab's s.s. „Edouard Suenson", Kabelskib, Byggeaar 1922. 1552 B.R.T.



Vestjydsk D.S.'s s.s. „Juliane", Trampskib, Byggeaar 1921. 1293 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dampskibsselskabet af 1925's s.s. „Mercur", Kreaturtransportskib. Byggeaar 1901. 791 B.R.T.



De Forenede Bugserselskaber's s.s. „Tyr", Bugserskib. Byggeaar 1908. 119 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

DANMARKS PLACERING INDENFOR DET NORDISKE RUTEREDERI

Indenfor nordisk Søfart har Danmark historisk set været det Land, hvorfra Initiativet til en regelmæssig Rutefart paa fremmede Pladser tidligst kom til Udfoldelse, og dette gælder i særlig Grad med Hensyn til den store oversøiske Fart. Selvom *Det Bergenske Dampskibsselskab* i Bergen, *Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab* i Trondhjem og delvis det lille Red. A.-B. *Halland & Nornan* i Gøteborg for nærværende staar som de ældste Ruterederier i Norden med en Alder af omkring 75—80 Aar, saa er det dog det i København i 1866 stiftede Rederiforetagende: *Det Forenede Dampskibs-Selskab,* som paa vigtige Omraader blev Banebryderen indenfor nordisk Rutefart og tillige det største Ruterederi under nordisk Flag. Som flere andre store danske Erhvervsforetagender, kan ogsaa dette føres tilbage til *C. F. Tietgens* rige Initiativ. Tanken herom havde han forinden udtrykt i Ordene: „Der er næppe nogen Forretning, hvori det størst mulige Omfang og den størst mulige Kraft og Kapitalstyrke i den Grad forøger Chancerne for et godt Udbytte som Dampskibsrederiet." Vender man Blikket tilbage mod Tiden omkring Midten af 60'erne af forrige Aarhundrede, fandtes følgende større danske Ruteforetagender: De af *C. P. A. Koch* ledede Firmaer: *Koch & Henderson* og *Almindelige danske Dampskibsselskab,* endvidere *Priors* Foretagender og *Brødrene Petersens.*

Medens de Kochske Foretagender lagde Hovedvægten paa Udenrigsfarten, lagde de to sidstnævnte Foretagender Hovedvægten paa Indenrigsfarten. Endvidere fandtes forskellige min-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

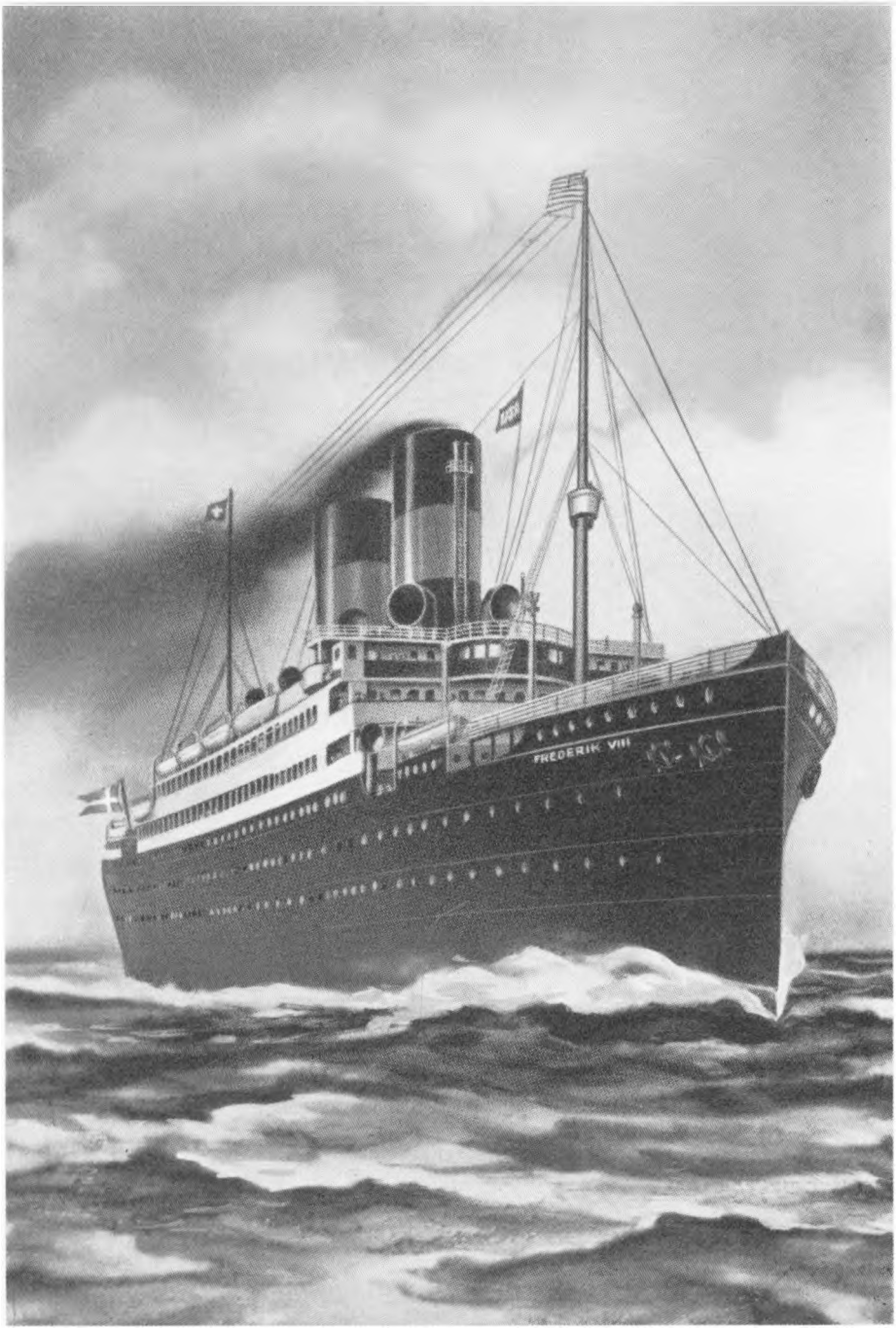
dre Foretagender og en Række faste Ruter fra adskillige Provinshavne til København, hvilke blev betjent af de saakaldte Børsfarere eller Paketter. Det Forenede Dampskibs-Selskab, der startedes i 1866, var en Sammenslutning af de lige nævnte Selskaber, undtagen Brødrene Petersens. Her saa Tietgen en Mulighed for at sammenknytte indenlandsk og udenlandsk Skibsfart, saaledes at disse ifølge deres Natur forskellige Virksomheder kom til at støtte hinanden indbyrdes. Indenrigsfartens større Regelmæssighed gav Selskabet en vis Stabilitet, medens Udenrigsfarten blev den udsvingende Faktor; det var den, der i Perioder lagde et Tryk paa Selskabet, men til andre Tider kastede Glans over det.

Det har sikkert været af stor Betydning, at den indenrigske Dampskibsfart blev lagt i Hænderne paa et stort Selskab, thi derved skabtes en saa stærk Egalitet og Stabilitet paa det hjemlige Skibsfartsmarked, som ellers næppe var opnaaet, og naar saa samme Selskab tilmed drev en anselig udenrigsk Rutefart, muliggjordes derved en Omladning under de gunstigste Betingelser mellem udenrigske og indenrigske Havne over et centralt Omladningssted. Straks blev Det Forenede Dampskibs-Selskab dog ikke Herre paa det indenrigske Marked; det havde forskellige Konkurrenter at kæmpe med i saavel København som Provinsen, endvidere hele den indenrigske Sejlskibsfart, navnlig Børsfarerne, og endelig Jernbanerne, der i Forbindelse med Færgerne skulde blive ikke blot Det Forenede Dampskibs-Selskabs, men hele vor indenrigske Skibsfarts stærkeste Konkurrent, ja, man turde maaske sige vort hjemlige Transportmarkeds Diktator, forsaavidt som det er Jernbanefragterne, der paa store Omraader har været bestemmende for Skibsraterne.

I Aarene 1870 og 1872 overtog Det Forenede Dampskibs-Selskab forskellige af de mest betydende indenrigske Dampskibsruter, som hidtil havde hævdet deres Selvstændighed, og i 1874 overtoges yderligere Sundfarten *), og dermed var alle

*) Denne Fart overgik dog i Aaret 1900 igen til et andet Selskab, nemlig ***Dampskibsselskabet „Øresund"***.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek



Det Forenede Dampskibs-Selskab's s.s. „Frederik VIII", Amerikaskib. Byggeaar 1913, 11850 B. R. T.

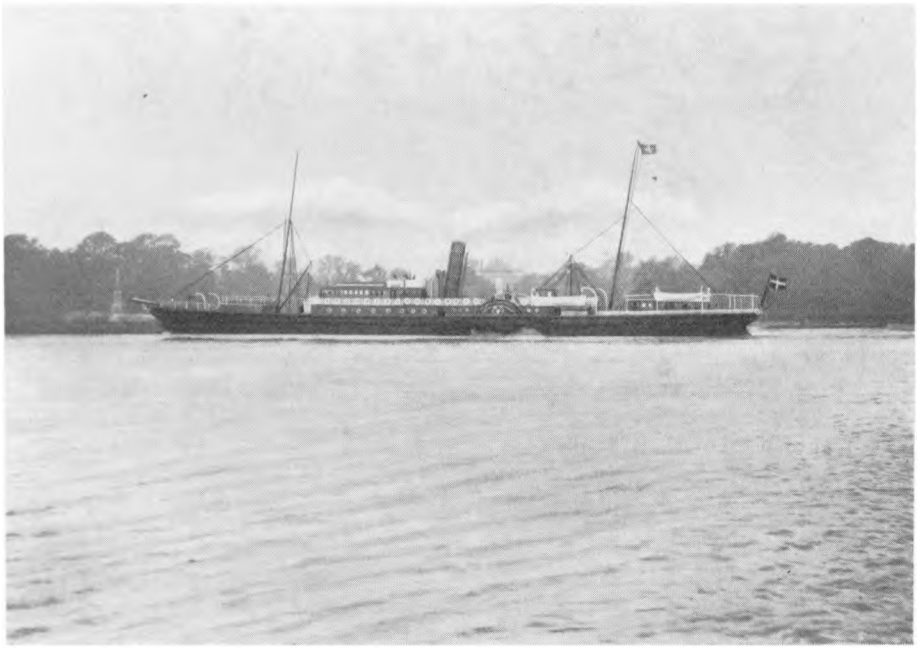
Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dampskibsruter paa hin Tid med Undtagelse af Bornholmerfarten i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Hænder, og fra da af indtraadte der ogsaa mere Ro i Indenrigsfarten. Ikke mindst skyldtes det det i 1884 afholdte Fællesmøde med samtlige Handelsforeninger i de Byer, som Selskabets Skibe befarede. Her skred man til Indførelse af rationelle Fragttabeller med fælles Klassificering af Varer paa alle Ruter, medens tidligere hver By havde saa at sige sine Takster, nemlig de ved Overtagelsen af hver Rute gældende. De ved denne Lejlighed normerede Fragtsatser var gennemgaaende 15—20 pCt. lavere end før. Men en saadan Simplificering og Nedsættelse af Taksterne var ogsaa ganske nødvendig, hvis den indenrigske Skibsfart skulde blive delagtiggjort i den voksende Omsætning. Allerede i 1872 var Lillebæltsfærgen taget i Brug, medens Omladning stadig var nødvendig ved Storebælt og Masnedsund, indtil der ogsaa kom Færger her i 1883 og 1884. Hertil kom Statens Erhvervelse af de sjællandske Baner og den delvise Overførelse af de jydsk-fyenske Takster hertil, og at alle Statsbaner fra 1885 samledes under een Styrelse.

Det gav sig da ganske af sig selv, at Det Forenede Dampskibs-Selskab maatte skabe mere tilfredsstillende Regler for Godstrafiken, om det vilde følge med Tiden. Da yderligere Statsbanerne i 1889 og det følgende Aar foretog betydelige Nedsættelser af henholdsvis Kreaturtakster og Godstakster paa de lange Afstande, maatte ogsaa D. F. D. S. her følge Trop, hvis det vilde bevare sin Del af Transporten, men mange Aar fik Selskabet ikke Ro; i Rigsdagssamlingen 1895—1896 drøftedes yderligere Nedsættelser, samtidig med at man lod Lovgivningen holde sit Indtog paa det Omraade, hvor tidligere Administrationen havde været eneherskende. Ikke blot nedsattes flere af Takstklasserne, men yderligere vandrede en Række Varer fra højere Takstklasser til lavere, og ogsaa denne Gang fulgte D. F. D. S. med i Nedgangen. Da imidlertid det financielle Resultat, Jernbanerne høstede ved denne Taktspolitik, just ikke var straalende, skete der omkring Aarhundred-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

skiftet en Strømkæntring i disse Forhold. Den stadige Takstnedsættelse blev afløst af en Stigning, for Jernbanernes vedkommende først i 1903 og 1908, og endelig klækkeligt i 1911; dette kom naturligvis ogsaa D. F. D. S. tilgode, og Selskabet kunde, skønt det ogsaa foretog forskellige Takstforhøjelser, dog se sin Vare- og Passagertrafik stige. Udviklingen paa det



Det Forenede Dampskibs-Selskab's H.s. „Kjøbenhavn", Passagerskib til indenrigsk Fart, Byggeaar 1869, 657 B. R.T., udrangeret.

hjemlige Rutemarked tegnede saaledes godt i Aarene før Verdenskrigen.

Denne blev imidlertid ikke Indenrigsfarten gunstig, idet høje Omkostninger og senere aftagende Varetransporter gjorde mange af Ruterne fuldkommen urentable, og selv i Aarene umiddelbart efter Krigen, bevirkede de høje Lønninger og Kulpriser, at D. F. D. S.'s Ledelse endnu i 1920 ansaa det for problematisk, om Farten i Fremtiden kunde opretholdes i den Udstrækning, den hidtil havde haft. 1921 bragte imidler-

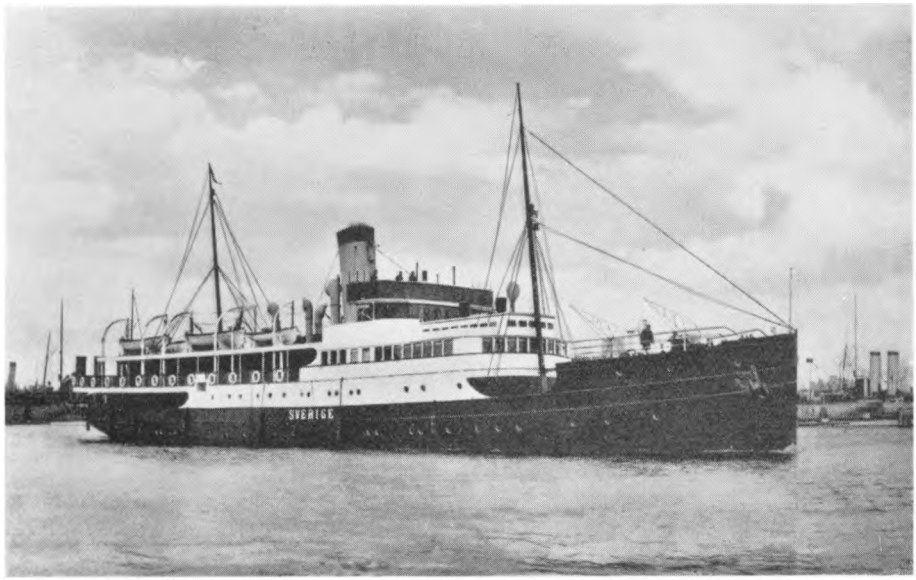
Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

tid en væsentlig større Trafik, ligesom Omkostningskontoen, og herunder i Særdeleshed Brændselsudgifterne, reduceredes væsentligt, og dette har bevirket, at Indenrigsfarten atter i de senere Aar er blevet et værdifuldt Aktiv for D. F. D. S. I de seneste Aar har Selskabet da ogsaa i høj Grad moderniseret sit Materiale paa de vigtigere Ruter, navnlig ved Bygning af flere Motorskibe, saaledes bl. a. „C. F. Tietgen" til Aarhusruten, et Skib, der maaler 1850 B.R.T., og som kan medtage ialt 737 Passagerer.

Fra Koch & Henderson og Det almindelige danske Dampskibsselskab overtog D. F. D. S. — foruden de norske Ruter og Farten paa Færøerne og Island — navnlig Nord-Østersøruterne fra Antwerpen, Hull og London via København til Preussens Havne, fornemmelig Königsberg. Det blev disse Ruter, fra Landene Vest for Danmark, til Østersøhavnene og omvendt, der snart viste sig at have stor og voksende Betydning. Ganske vist var D. F. D. S. ikke ene paa dette Trafikomraade, idet navnlig engelske Selskaber gjorde det Rangen stridig, men Overenskomsten med disse skabte snart gunstige Virkekaar, og helt op i Slutningen af 70'erne var utvivlsomt Königsberg den store Ind- og Udfaldsport for Ruslands Omsætning. Dette ændredes omkring 80'erne, dels paa Grund af Libaus Millionhavneanlæg, en Jernbanepolitik, der gav denne By Lillerusland til Opland, dels den forskellige Sporvidde paa tyske og russiske Baner, som nødvendiggjorde en besværlig Omladning paa Königsberg-Ruten, og endelig Rubelkursens Fald, der, som Følge af, at Jernbanefragten over Königsberg selv paa de russiske Strækninger beregnedes efter et fast Forhold mellem Mark og Rubel, begunstigede Eksporten over russiske Havne. Men D. F. D. S. var ogsaa parat til at gribe Chancen. Selskabet tilbød Oprettelsen af regulære Ruter paa England og Antwerpen imod at erholde Monopol paa det derfra medbragte Gods' umiddelbare Transitering med de russiske Jernbaner til Moskow, og Kontrakten kom i Stand. Senere (1885) mistedes Monopolet, men Selskabet var kommet først

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

til Mølle, og dette kom stadig til at have sin Betydning. Ganske vist blev Libau-Ruten efterhaanden mindre vigtig, men dette bevirkede blot, at D. F. D. S. søgte nye Udfaldsporte fra det vældige Czarrige, enten disse nu udgik fra Riga, den finske Bugt eller en Overgang Sortehavet. Aarene før Krigen viste paa disse Omraader en meget betydelig Udvikling, og selv om der var store Vanskeligheder at kæmpe med, ikke mindst fra konkurrerende Selskabers Side, skabtes ved klog Forhand-



D/S Øresund's s.s. „Sverige". Passagerskib i Sundfart. Byggeaar 1929, 811 B.R.T.

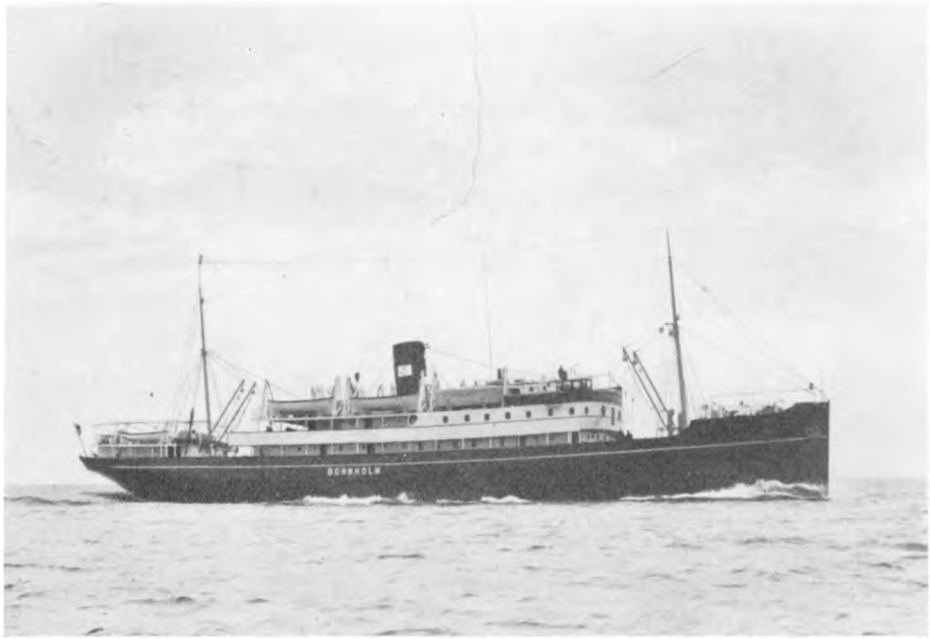
ling den Arbejdsro, som gjorde D. F. D. S. til en af de mægtigste Bærere af den russiske Stykgodstrafik.

Saa kom Verdenskrigen i 1914, og med et Slag afbrødes den store Rutefart paa Rusland, uden at det paa langt nær er lykkedes at opbygge denne igen efter Verdenskrigens Slutning i blot tilnærmelsesvis det Omfang, i hvilket den tidligere har været drevet. Omvæltningen i Rusland paa saavel det økonomiske som det politiske Omraade, har desuden indirekte paavirket adskillige af Selskabets andre europæiske Ruter efter Krigen og har medført, at forskellige Forandringer i D. F. D. S.' Førkrigs-Rutenet har maattet finde Sted.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

I Sommeren 1925 søgte man, efter Forhandling med Sovjetmyndighederne, paany at etablere en Rute mellem Leningrad og København, og i nogle Aar opretholdtes en Forbindelse hver 14. Dag, men paa Grund af Godsmangel, maatte Ruten atter indstilles i 1930.

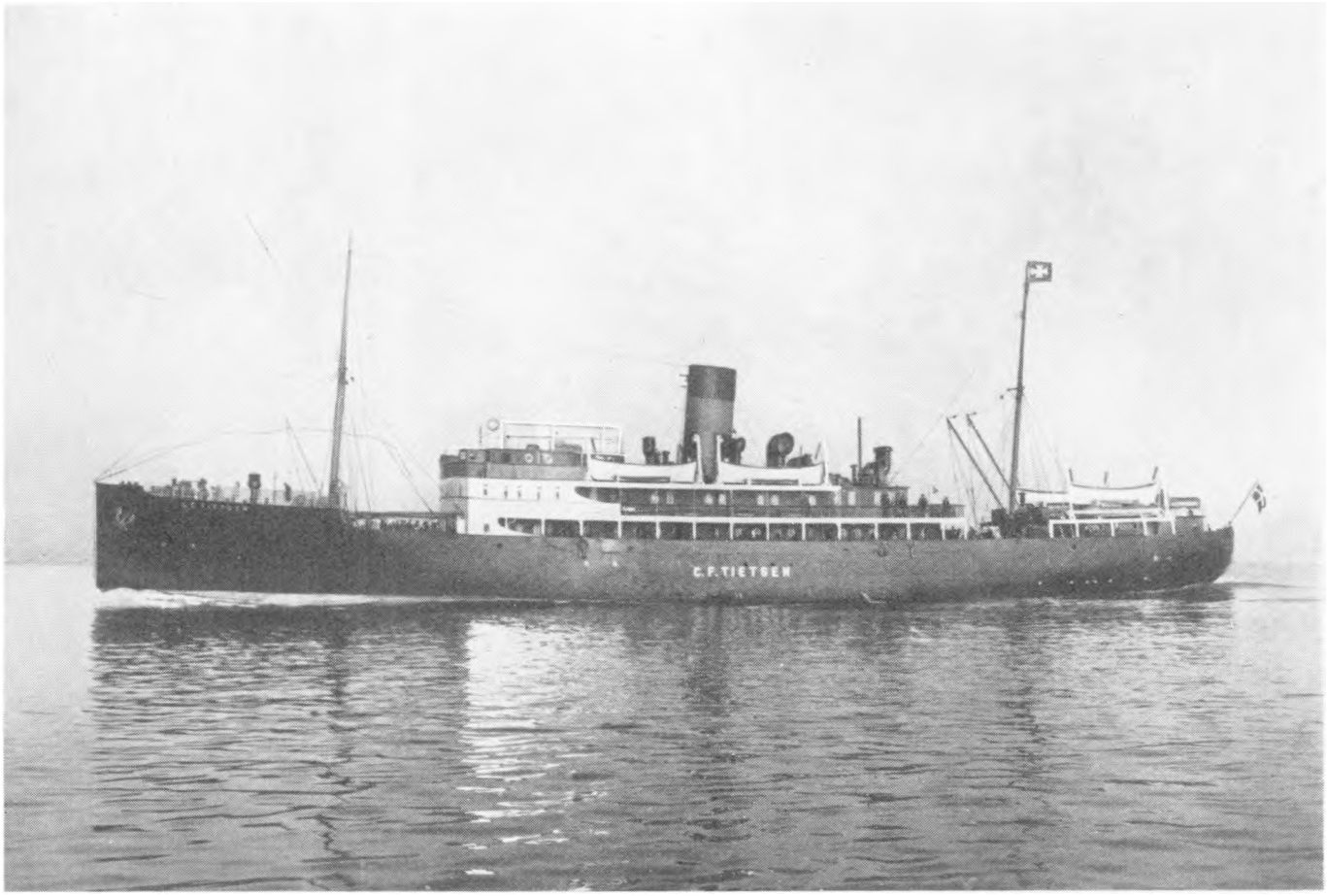
Udover sine nordeuropæiske Ruter og i Samarbejde med disse, paabegyndte D. F. D. S. i Aarene efter 1880 at besejle



D/S Paa Bornholm af 1866's m.s. „Bornholm", Passagerskib i Bornholm-Fart, Byggeaar 1930, 1350 B.R.T.

vestfranske, spanske, portugisiske og Middelhavshavne regelmæssigt for senere at gaa videre mod Øst til Konstantinopel, ja, en Overgang droges de russiske Sortehavshavne med ind i Rundturen, idet en Rutefart opretholdtes mellem syd- og nordrussiske Havne, indtil en Lov i Slutningen af forrige Aarhundrede umuliggjorde dette for ikke-russiske Skibe. Hertil kom ogsaa en Besejling af den nordafrikanske Kyst, særlig Algier, som navnlig i Tiden efter Verdenskrigen har taget et yderligere Opsving. Derimod er Rutefarten paa det østlige Middelhav — som

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

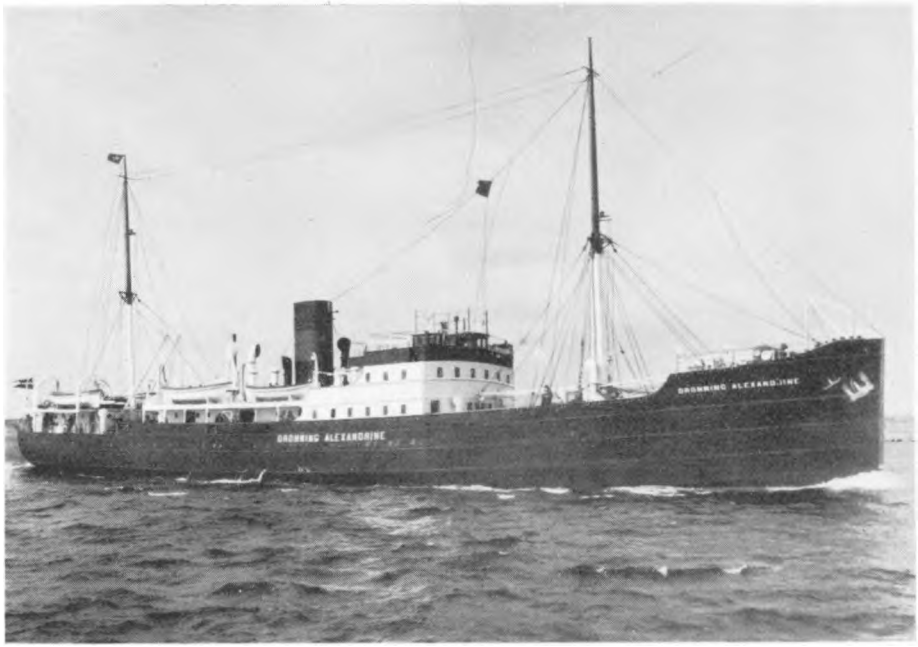


Det Forenede Dampskibs-Selskab's m.s. „C. F. Tietgen". Passagerskib i Aarhus-Fart, Byggeaar 1928. 1850 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

ophørte under Krigen — ikke senere blevet varigt genoptaget, navnlig fordi denne Rute ikke kunde faa de Tilførsler til de russiske Østersøhavne, som den tidligere havde haft. Til Gengæld har indenfor de nordiske Rutererederier et svensk Rutererederi, nemlig *Svenska Orient Linien* i Gøteborg, i de seneste Aar udvidet sin Rutefart paa det østlige Middelhav i betydeligt Omfang.

Efter 1864 udfoldedes der virksomme Bestræbelser for at



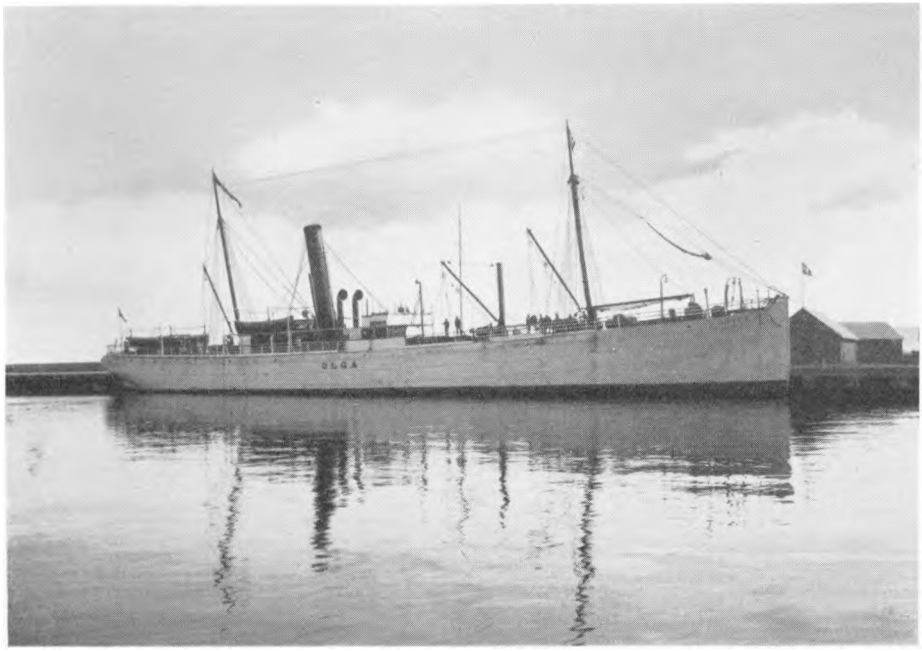
Det Forenede Dampskibs-Selskab's m.s. „Dronning Alexandrine". Passager- og Fragtskib i Island-Fart, Byggeaar 1927, 1851 B.R.T.

udvikle en direkte Forbindelse mellem Danmark og England, og det saa meget mere, som England allerede den Gang var et af Europas største Markeder for Kreaturer og Fedevarer. Det blev imidlertid ikke D. F. D. S., der her førte an; det havde foreløbigt nok med sine Nord-Østersøruter og overlod det andet Virkefelt til forskellige mindre danske Selskaber og et Par engelske Linier. Først i 1875 og 1876 aabnede D. F. D. S. sine Esbjerg-Ruter, hvor Selskabet snart paaførtes nogen Konkurrence, som det dog med Lethed overvandt. Det varede imidler-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

tid ikke længe, før Konkurrencen med andre Englands-Ruter blev ubehagelig.

Man kom ind paa et abnormt Rabatsystem, der selvfølgelig mest gik ud over de mindre Selskaber, der ikke som D. F. D. S. kunde dække sig ved mange andre Ruter; en Sammenslutning blev derfor nødvendig, 5 mindre Rederier gik derved op i D. F. D. S., der saaledes i 80'ernes Begyndelse sad med det væsent-



Det Forenede Dampskibs-Selskab's s.s. „Olga", Landbrugseksportskib, Byggeaar 1875, 777 B.R.T., udrangeret.

ligste af Englandsfarten paa sin Haand, og som kom til at opleve Overgangen fra Kreatur- til Fedevare- og Smøreksporten og dennes videre Udvikling.

Verdenskrigens Udbrud skabte store Vanskeligheder m. H. t. disse Ruters Opretholdelse, men lykkeligvis gik det bedre, end man paa Forhaand havde kunnet vente, og efter Krigen har D. F. D. S. sat fuld Kraft ind paa at gøre disse Ruter saa effektive og moderne som vel muligt. Det er saaledes efterhaanden lykkedes Selskabet praktisk talt at erstatte alle de gamle Eks-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

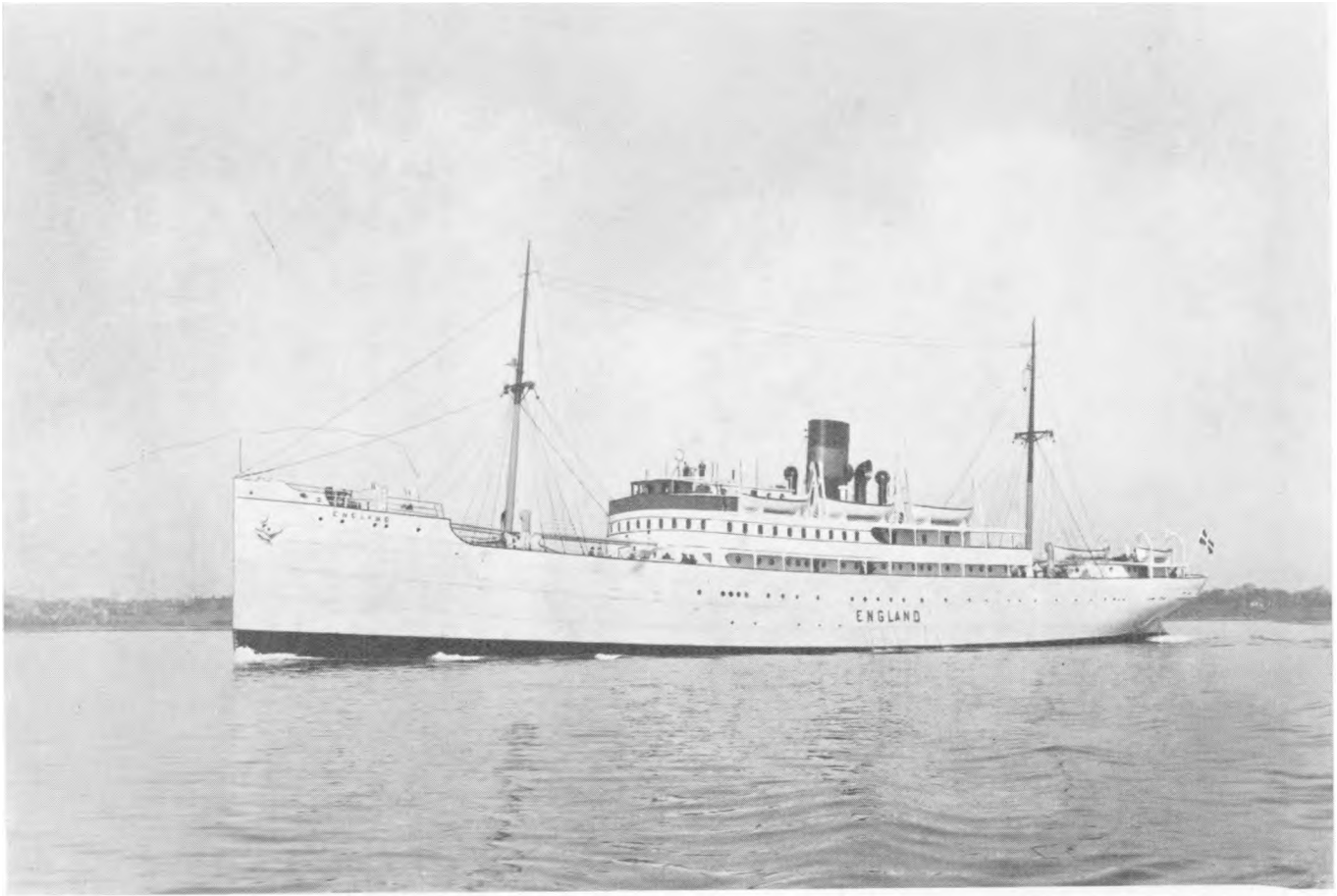
portbaade med nye moderne Skibe, saaledes at der nu disponeres over en fuldstændig tidssvarende Flaade paa dette Felt, men Resultatet er ogsaa kun naaet ved en meget betydelig Kapitalinvestering.

I ganske særlig Grad har Selskabet lagt Vægt paa at gøre Esbjerg-Harwich-Ruten saa ydedygtig som mulig og har alene paa denne Rute i Aarene 1925—32 indsat 4 store Motorskibe, hver paa ca. 2800 B. R. T., med de bedst mulige Bekvemmeligheder for saavel Passagerer som Gods.

Den danske Landbrugseksports Omlægning i 80'erne betød ikke blot ændret Eksport, men ogsaa helt ny Import, navnlig af fremmede Foderstoffer. Disse kom til at begynde med mest fra Rusland, men i 90'erne begyndte ogsaa U. S. A. at optræde som Storeksportør af Bomuldsfrøkager og Majs. Hvad var da naturligere, end at det danske Landbrug vendte sit Blik derover, og hvad mere rimeligt, end at D. F. D. S. straks greb Chancen. Tilmed var Københavns Frihavn lige blevet aabnet, og det gjaldt om at skabe nye Oversø-Linier herpaa. Man aabnede da forsøgsvis den første Fragtlinie fra New Orleans til Danmark i 1895, og Forsøget slog an. Ganske vist havde København allerede fra 1880 haft Thingvallaselskabets Amerika-Rute, men dels var dette i overvejende Grad en Udvandrerlinie, dels var de Erfaringer, man havde herfra, alt andet end opløftende. De store transatlantiske Rederier havde i flere Aar paaført hverandre en yderst haard Konkurrence, og Thingvallaselskabet havde da heller ikke haft blide Kaar at virke under. Dette manede naturligvis til Forsigtighed. Da de kommende Aar imidlertid bragte glimrende Opsving i Amerika-Farten, som Følge af den rige amerikanske Høst, fik D. F. D. S. Mod til ikke blot at udvide og udbygge sine Fragt-Ruter, men endog til at optage Passagerfarten, og i 1898 solgte det i 1880 dannede Thingvallaselskab sine Skibe til D. F. D. S., som hermed skabte sin *Skandinavien-Amerika Linie*.

Da Konjunkturerne for Skibsfarten sidst i 90'erne var særdeles gode, og D. F. D. S. paa det Tidspunkt havde en ung Di-

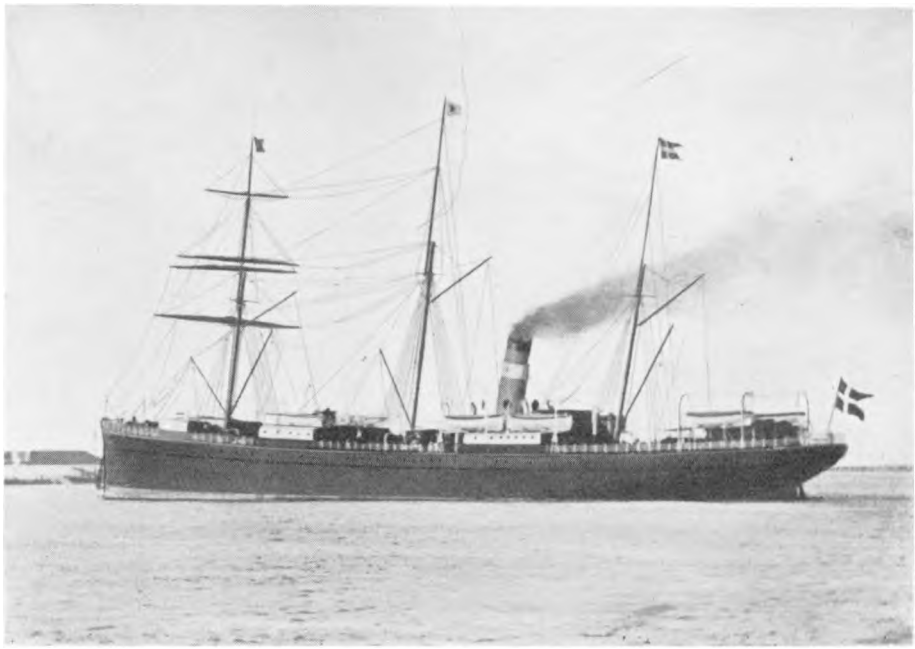
Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek



Det Forenede Dampskibs-Selskab's m.s. „England", Passager- og Landbrugseksportskib, Byggeaar 1932, 2767 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

rektør — *Jacob Brandt* — med et kraftigt Initiativ, betød disse Aar og Begyndelsen af det nye Aarhundrede en overordentlig Udvidelse af Selskabets Virksomhed paa U. S. A. Hurtigt saa Direktør Brandt de Forretningsmuligheder, der her laa, og han var utvivlsomt Hovedmanden i den storstilede Materielfornyelse og Udvidelse, som Selskabets Amerikafart undergik, først og fremmest ved Bygningen af Passagerskibene „Oscar II“ *), „Hel-



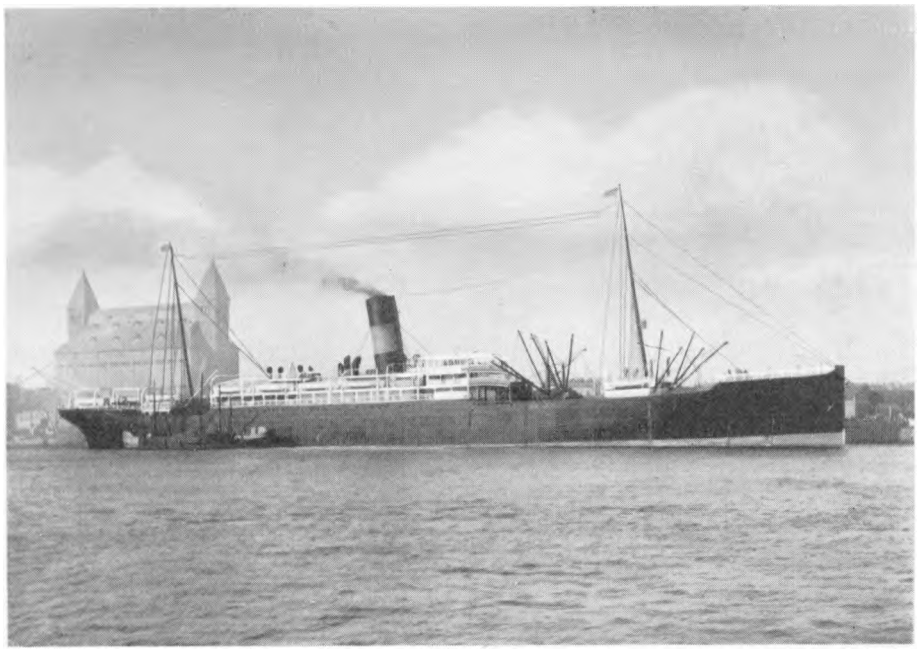
Det Forenede Dampskibs-Selskab's s.s. „Island“. Amerikaskib. Byggeaar 1882. 2813 B.R.T. udrangeret.

lig Olav“ og „United States“, ligesom ogsaa Udviklingen af Stykgodsfarten paa Staterne laa ham meget paa Sinde, hvorfor da ogsaa adskillige nye Stykgodsbaade kom i Fart paa U. S. A. Alene de her nævnte tre Passagerskibe, som hver maalte ca. 10.000 B. R. T., kostede tilsammen mere end 12 Mill. Kr., hvilket efter den Tids Forhold var en meget stor Kapitalindsats. Men herved fik ogsaa D. F. D. S. paa dette vigtige Trafikomraade et meget stort Forspring indenfor nordisk Skibsfart, som holdt sig helt

*) I Sommeren 1933 er dette Skandinaviens første store Passagerskib solgt til Ophugning.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

op til Verdenskrigens Aar, og som paa forskellig Vis tilførte den københavnske Forretningsstand ikke uvæsentlige Fordele. At Amerikalinien ogsaa for D. F. D. S. var et godt Aktiv, selvom Selskabet midlertidig ikke undgik at komme ind i en kostbar Ratekrig, fremgaar deraf, at et nyt og endnu større Passagerskib, nemlig „Frederik VIII" — ca. 12.000 B. R. T. — i 1913 indsattes paa Ruten. Naar man erindrer, at det først var i 1895,



Det Forenede Dampskibs-Selskab's s.s.„Oscar II", Amerikaskib, Byggeaar 1902, 10012 B.R.T., udrangeret.

at D. F. D. S. overhovedet begyndte at besejle U. S. A. regelmæssigt, og at samme Selskab allerede i 1904 havde ca. 62.000 B. R. T. i regelmæssig Fart mellem Skandinavien og U. S. A., hvilket var ca. 7000 Tons mere end i Selskabets samtlige europæiske Ruter, der var opbygget gennem en Menneskealders Arbejde, forstaar man, hvilken overordentlig Indsats, dansk Skibsfart i disse Aar gjorde for en regelmæssig Besejling af U. S. A.'s Østkysthavne og den amerikanske Gulf.

Paa dette Tidspunkt kendte hverken Sverige eller Norge til *oversøisk* Rutefart, idet hverken de dengang mest betydende

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

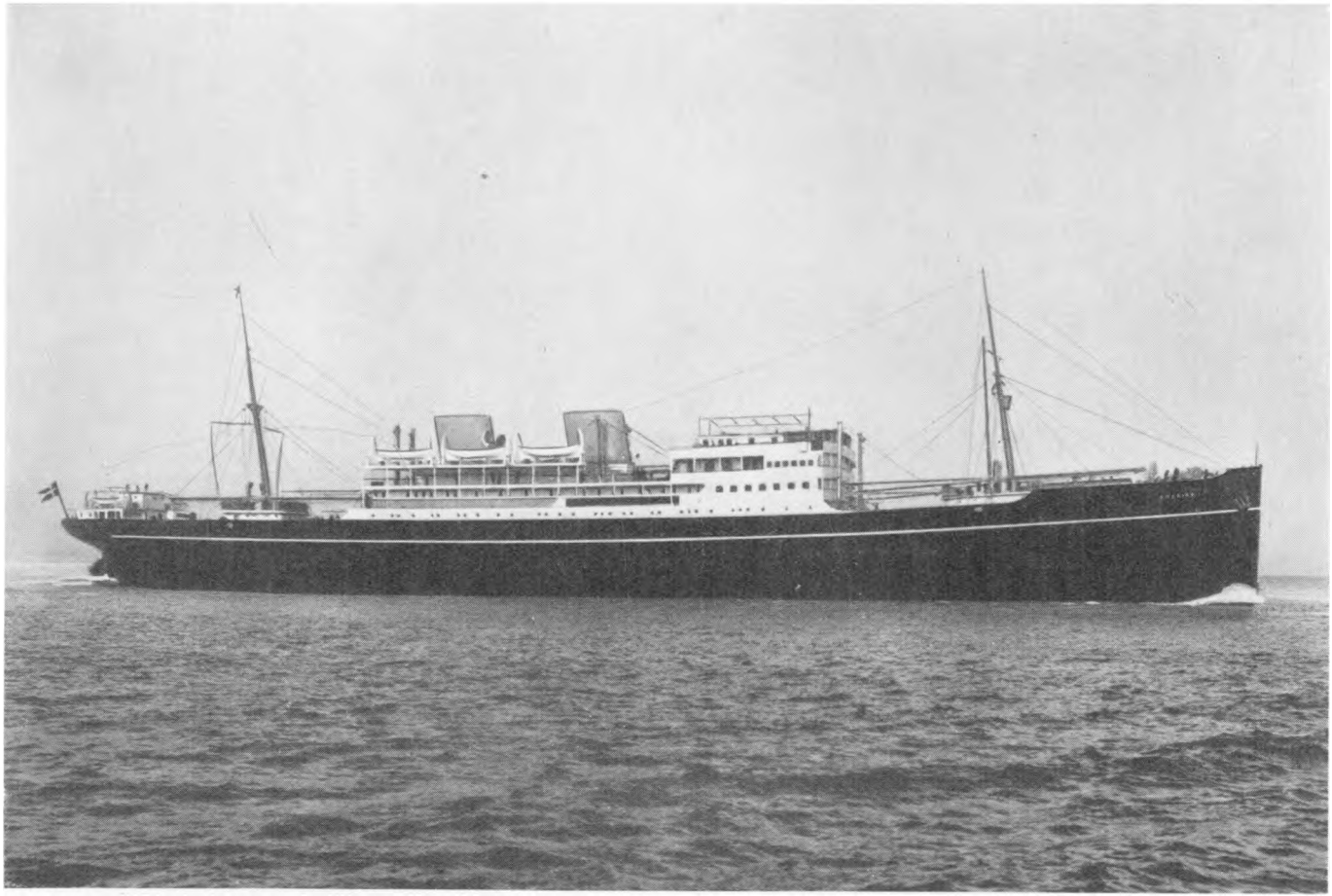
svenske eller norske Rutererederier drev andet end nogen nord- og sydeuropæisk Rutefart ved Siden af en relativt omfattende Indenrigsfart.

Til Eks. holdt det i 1851 stiftede *Bergenske Dampskibsselskab* sig foruden til Indenrigsfarten til nogle nordeuropæiske Ruter, og det samme var ogsaa Tilfældet for det i 1871 i Stockholm stiftede *Rederiaktiebolag Svea*. Derimod søgte det i 1869 i Gøteborg stiftede *Svenska Lloyd* tidlig Syd paa og besejlede herunder franske og vestlige Middelhavshavne. Ogsaa *Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab* i Trondhjem — hvis Stiftelsesaar gaar tilbage til 1857 — besejlede paa et relativt tidligt Tidspunkt sydeuropæiske Havne.

Imidlertid var Danmark ikke alene Foregangsland i Nordamerikafarten. I Foraaret 1897 paabegyndte, efter fleraarigt grundlæggende Arbejde og Forberedelser, *Det Østasiatiske Kompagni*, som siden skulde vokse op til at blive et af Danmarks største Erhvervsforetagender, sin Virksomhed med det Formaal „at drive Handel, Skibsrederi og industriel Virksomhed i Indland og Udland". Lige fra første Færd var *H. N. Andersen* Sjælen i dette Foretagende, som ogsaa i sig optog det af Stifteren nogle Aar forud i Bangkok grundlagte Firma: Andersen & Co. I 1898 sattes 3 Ruteskibe i Fart paa Europa-Østasien, og allerede i 1904 havde Kompagniet mellem 30.000 og 40.000 B. R. T. i regelmæssig Fart paa disse fjerne Himmelstrøg samt paa Sydafrika fra 1900 og Vestindien og meksikanske Havne fra 1904.

Sidstnævnte Aar blev imidlertid for det svenske Rutererederi et Mærkeaar, forsaavidt det netop i dette Aar lykkedes Skibsrederen *Wilhelm Lundgren* at faa en regulær Rutetrafik i Stand paa Sydafrika, hvilket blev Begyndelsen til det senere store Rutererederi *A/B. Transatlantic* i Gøteborg. Denne Linie havde i Begyndelsen store Vanskeligheder at kæmpe med, og da det kneb med at finde Returlaster fra Afrika, udstrakte Selskabet fra 1907 sin Virksomhed til Australien. I 1909 kom paa Initiativ af Det Østasiatiske Kompagni et Samsejlingsarrangement i Stand mellem dette og Transatlantic paa Sydafrika-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek



Det Ostasiatiske Kompagni's m.s. „Amerika". Fragt- og Passagerskib. Byggeaar 1930. 10110 B.R.T.

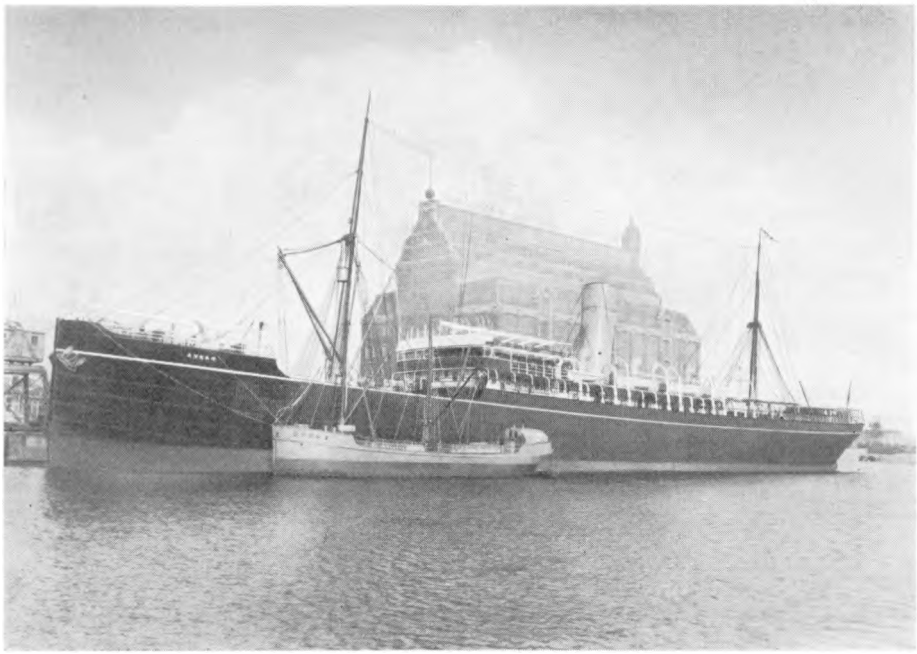
Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Ruten, og i 1914 udstraktes denne *nordiske Samsejlingsvirksomhed* til Java og Australien samtidig med, at det i 1911 stiftede norske Rederi: *Den Norske Afrika- og Australielinje* i Oslo indtraadte som tredie Deltager i Arrangementet. Omkring samme Tidspunkt som Wilhelm Lundgren aabnede sin Sydafrika-Linie, tog Generalkonsul *Axel Johnson* i Stockholm, der siden 1890 havde drevet Rederivirksomhed, særlig med Malmeksport for Øje, under Firmanavnet: *Rederiaktiebolaget Nordstjernan*, Initiativet til en regelmæssig Besejling af Brasilien og Argentina og kom derved paa dette Trafikomraade tidligere ind end noget andet nordisk Ruterederi, idet D. F. D. S. først i 1907 aabnede sin Rute paa Argentina og i 1914 — efter Verdenskrigens Udbrud — paa Brasilien. Det sidste Skridt tog ogsaa Nordmændene i Sommeren 1914, idet 3 norske Ruterederier — Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Otto Thoresens Linie i Oslo og Det Bergenske Dampskibsselskab — i Fællesskab startede en Rutetrafik mellem Norge og Sydamerika under Navnet: *Den Norske Syd-Amerika Linje*.

I 1907 — eller 10 Aar senere end Danmark — fik Sverige sit *Svenska Ostasiatiska Kompagni* i Gøteborg. Planerne til dette nu saa anseelige Foretagende udgik oprindelig fra Bankdirektør *K. A. Wallenberg* og Etatsraad *H. N. Andersen*. Efter at Forhandlinger havde fundet Sted med Det Østasiatiske Kompagni, gav den svenske Rigsdag, under Forudsætning af, at en Overenskomst om Samsejling med det danske Kompagni kunde træffes, Tilsagn om forskellig financiel Bistand til det nye Selskab, og i August 1907 indsattes den første Rutebaad under svensk Flag paa Kina-Japan Ruten. Fra 1911 kom desuden Den Norske Afrika- og Australielinje med i Samsejlingen paa Kina og Japan. Derimod har Det Østasiatiske Kompagni fra første Færd opretholdt *Bangkok-Ruten* alene og gør stadig dette. De Skibe, der besejler denne Rute, er imidlertid gentagne Gange forøget i Størrelse og forbedret efter de Erfaringer, Kompagniet har indhøstet. Rutens nyeste Skib er det i 1932 byggede m. s. „Erria", som maaler 8600 B. R. T., og som har Plads til 72 Passagerer.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

I Begyndelsen af 1914 aabnede dernæst Svenska Ostasiatiska Kompaniet — efter forudgaaende Forhandlinger med Den Norske Afrika- og Australielinje i Oslo, Deutsche Dampschifffarhts Gesellschaft „Hansa" i Bremen og Thos. Wilson & Sons Co., Ltd., i Hull — en regelmæssig *Besejling af britisk-indiske Havne*, hvilken Rute fik Navnet: *Indien Linien* for at adskille den fra den ældre Kina-Japan-Linien. I alle de Aar, disse Linier



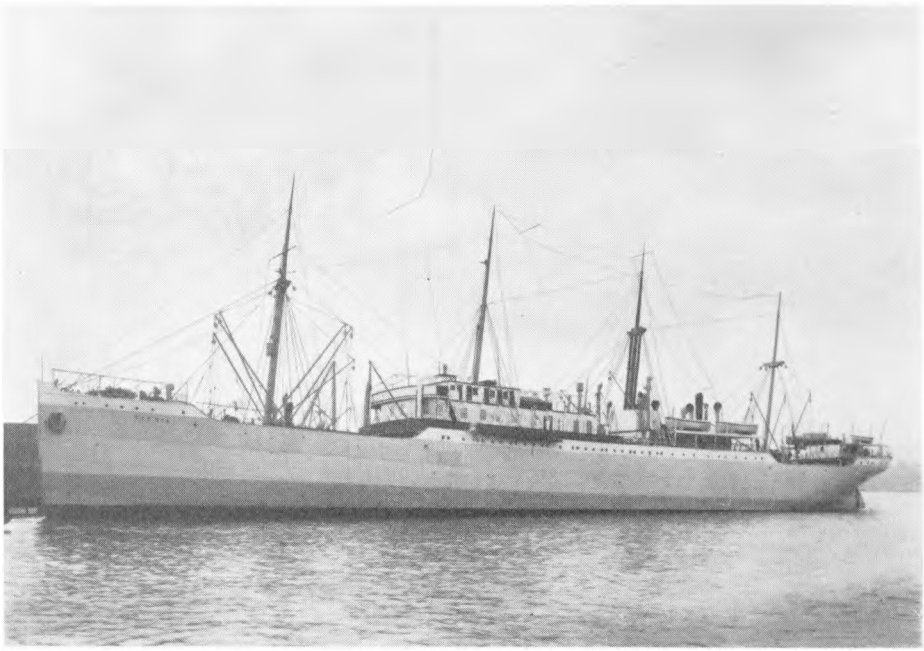
Det Østasiatiske Kompagni's s.s. „Annam", Fragt- og Passagerskib, Byggeaar 1899, 6075 B.R.T., udrangeret.

har eksisteret, har et frugtbart Samsejlingssamarbejde fundet Sted mellem de heri interesserede nordiske Rutererederier. Saaledes skal til Eks. nævnes, at *i 1928* ekspederede Det Østasiatiske Kompagni i Fællesskab med Svenska Ostasiatiska Kompagniet og Den Norske Afrika- og Australielinje *ialt 43 Afsejlinger* fra Skandinavien og nordvesteuropæiske Havne til Straits, Kina og Japan, *hvoraf 16 under dansk Flag, 14 under svensk og 13 under norsk Flag.* I 1930 var Antallet af Afskibninger 41, hvoraf 16 under svensk Flag, 13 under norsk og

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

12 under dansk Flag, og *i 1931 var Totaltallet 38 fordelt med henholdsvis 13, 13 og 12 Skibe paa hver Nation.* I Linien paa britisk Indien fandt der til Eks. i 1930 20 Afskibninger Sted, hvoraf 10 under svensk og 10 under norsk Flag, og i 1931 29 Afskibninger Sted, hvoraf 15 under svensk og 14 under norsk Flag.

Som foran nævnt, begyndte Det Østasiatiske Kompagni i

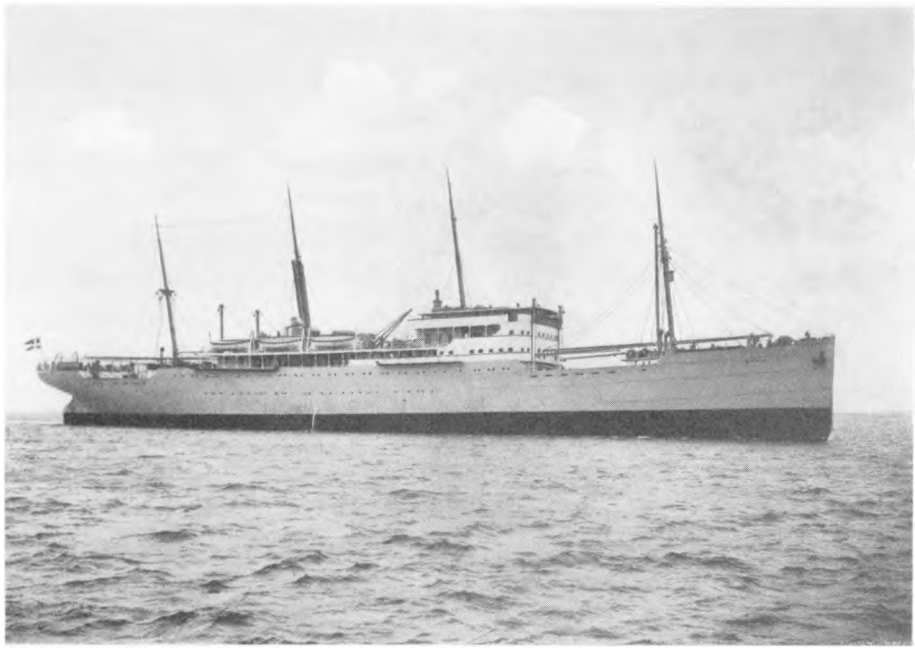


Det Østasiatiske Kompagni's m.s. „Fionia", Fragt- og Passagerskib, Byggeaar 1913, 5219 B R.T.

1904 at *besejle Vestindien og meksikanske Havne,* efter at det havde overtaget det i 1902 stiftede *Vestindiske Kompagni.* I Slutningen af 1911 aabnede Kompagniet desuden en Rute paa Amerikas Vestkyst Sønden om Sydamerika, og da Panamakanalen aabnedes for Trafik i 1914, tog Ruten Vej gennem denne og delte sig i en *Nord- og Sydpacifiklinie,* hvoraf atter den nordlige efterhaanden blev langt den mest betydningsfulde. I 1930 og 1931 har Kompagniet — udover dets ældre Stykgodsmotorskib — paa denne Rute indsat de hurtiggaaende kom-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

binerede Fragt- og Passagerbaade: m. s. „Amerika“ og m. s. „Europa“, som hver maaler ca. 10.000 B. R. T., og som kan medtage ca. 55 I. Klasses Passagerer. Disse Skibe anløber paa deres ud- og hjemgaaende Fart Southampton, og i den korte Tid, disse Skibe har været indsat paa Ruten, er der allerede oparbejdet en ikke uanselig Passagertrafik. Samtidig med at Det Østasiatiske Kompagni begyndte at besejle Pacifikkysten efter Pa-



Det Østasiatiske Kompagni's m.s. „Erria“, Fragt- og Passagerskib, Byggeaar 1931, 8636 B.R.T.

namakanalens Aabning, etablerede det før omtalte svenske Rutererederi *„Nordstjernan“ ogsaa en Besejling af Pacifikkysten,* som i Lighed med Ø. K.'s Linie har udviklet sig til en Nordpacifiklinie af ikke ringe Betydning saavel med Hensyn til Gods som til Passagerer. Den svenske Linie anløber paa Vejen til Nordpacifik tillige Columbia og Centralamerikas Vestkyst, og havde til Eks. i 1931 18 Afsejlinger og befordrede i samme Aar 924 Passagerer fordelt paa I. og III. Klasse. Den sydlige Pacifikkyst besejles imidlertid i Dag ikke af „Nordstjernan“, men af et af

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Rederiaktiebolaget „Svea"s store Motorskibe, idet dette Selskab, der, som foran nævnt, iøvrigt væsentligt driver indenlandsk og nordeuropæisk Rutefart, er Deltager i Den Skandinaviske Syd-Pacifik Linie.

For det norske Ruterederis vedkommende var Stillingen i Begyndelsen af indeværende Aarhundrede den tilsvarende som for det svenske, at den egentlige Rutefart saa godt som udelukkende var optaget af at pleje den indenrigske Trafik og en Række Ruter paa nord- og vesteuropæiske Havne. Hertil kom yderligere for nogle Selskabers vedkommende en Besejling af den pyrenæiske Halvø og visse Middelhavshavne. I 1908 stiftede Skibsreder *G. M. Bryde* imidlertid *Norge-Mexico Gulflinien*, og dermed tog Norge det første Skridt til en oversøisk Ruteetablering. I 1927 blev denne Linie iøvrigt overtaget af Norges største Ruterederi: *Den Norske Afrika- og Australielinje*. Da Skibsreder Dan. Broström i Gøteborg i 1911 stiftede A/B. *Svenska Amerika Mexiko Linien* med en paabegyndt Sejlads i Efteraaret 1912, etableredes snart et Samsejlingsarrangement mellem den norske og den svenske Linie, og til Eks. havde disse to Selskaber i 1931 tilsammen 20 Afsejlinger til sydatlantiske Havne, Cuba og Meksiko, hvoraf de 11 foregik under norsk Flag og de 9 under svensk Flag. Den svenske Amerika Mexiko Linie aabnede imidlertid desuden en Rute paa U. S. A.'s nordlige Østkysthavne og kom her i Samsejling med Transatlantic, som allerede tidligere var gaaet ind paa dette Trafikomraade. I 1931 havde disse to svenske Selskaber tilsammen over 60 Afsejlinger paa nordamerikanske Østkysthavne.

I 1911 dannede Skibsrederfirmaerne *Wilh. Wilhelmsen* i Oslo og *Örsnæs* pr. Tönsberg i Forening med *Fearnley & Eger* i Oslo *Den Norske Afrika- og Australielinje*, som i Løbet af faa Aar skulde udvikle sig til Norges ubetinget største Ruterederi takket være Skibsreder *Halfdan Wilhelmsens* eminente Dygtighed. Selskabet opretholder nu faste Ruter paa Syd-Afrika, Australien, Britisk Indien, Birma, Straits, Kina og Japan, U. S. A.'s Østkysthavne, samt Cuba, Meksiko og Mellemamerika, og del-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

tager som foran nævnt i Samsejlinger med forskellige danske og svenske Rederier. Fra 1920 har Selskabet alene været disponeret af Firmaet Wilh. Wilhelmsen, og da dette Firma tillige disponerer over andre norske Selskabers Flaader, saaledes at det nu staar som Reder for mere end 500.000 B. R. T., har Firmaet en Forretningsvirksomhed, som i Omfang ikke overgaas af noget andet enkelt Skibsrederifirma her i Norden.

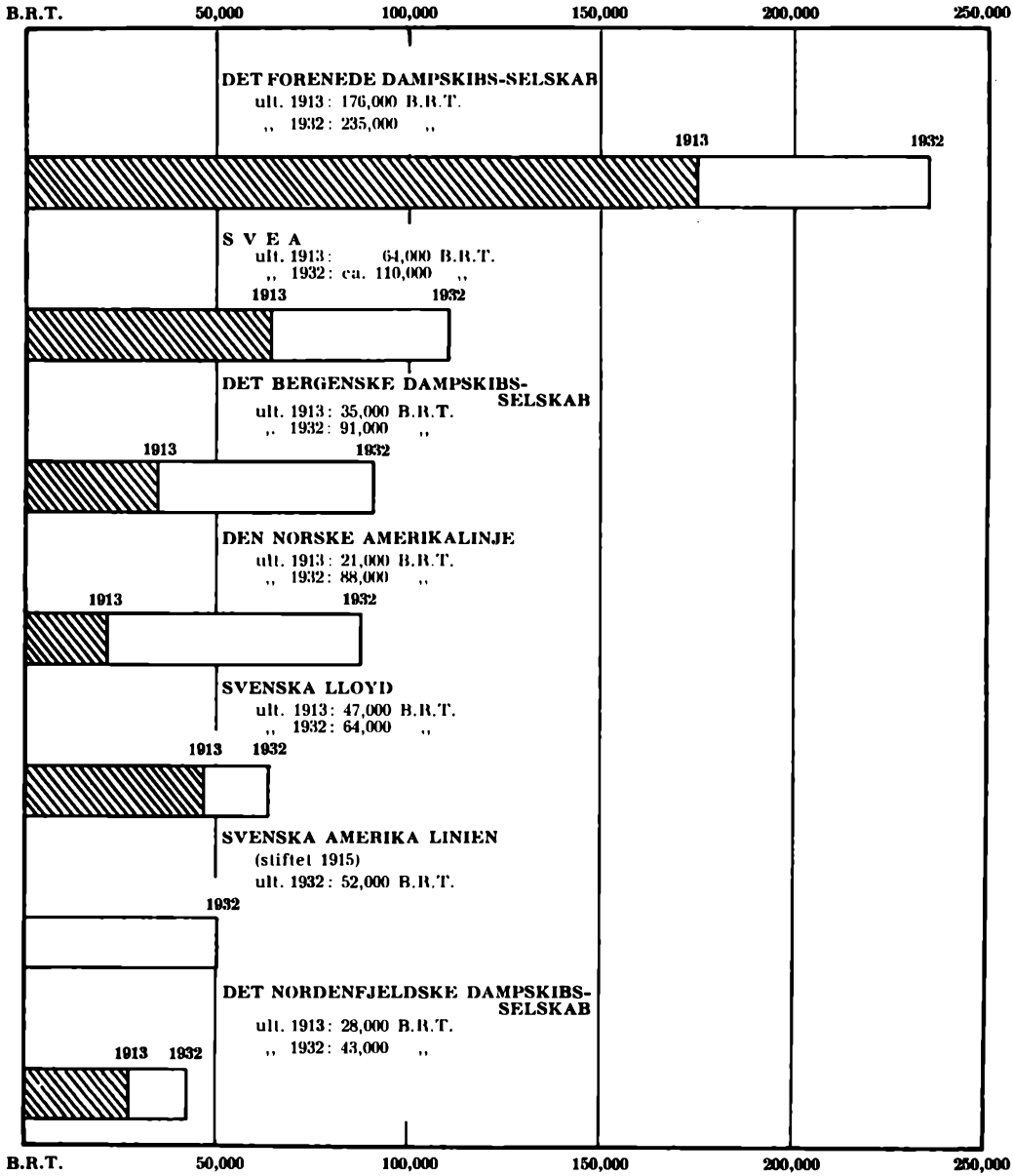
Foran er der gjort Rede for *Skandinavien-Amerika Liniens* Etablering og Udvikling og den betydelige Forretning, som dansk Skibsfart derigennem fik. Denne Kendsgerning, i Forbindelse med en samtidig stærk Vækst i Norges og Sveriges Passagertrafik og Stykgodsforretning paa U. S. A., bevirkede da ogsaa, at der saavel i Norge som i Sverige fremkom Planer om at skabe egne nationale Passager- og Stykgodslinier tilsvarende den, Danmark allerede havde. I August 1910 stiftedes *Den Norske Amerikalinje A/S., Oslo*, med det Formaal at drive Passager- og Fragtfart paa New York, og i 1913 indsattes to i Udlandet byggede Passagerdampere, s. s. „Bergensfjord" og s. s. „Kristianiafjord", hver paa ca. 11.000 B. R. T., paa Ruten. I 1917 strandede imidlertid sidstnævnte og blev Vrag, men i 1918 fik Selskabet Erstatning herfor i en endnu større nybygget Passagerbaad, s. s. „Stavangerfjord", som maaler 13.200 B. R. T. Foruden disse Passagerskibe, ejer Den Norske Amerikalinje 13 Lasteskibe, hvoraf atter de to er Motorskibe; alle disse Skibe er bygget i Aarene mellem 1913 og 1930.

I 1914 søgte endelig ogsaa Sverige at realisere Planen om en kombineret Passager-, Emigrant- og Godslinie paa U. S. A. ved Dannelsen af R. A. *Sverige-Nordamerika*, eller, som Selskabet nu hedder: *A/B. Svenska Amerika Linien*. Det var Skibsreder *Wilhelm Lundgren*, som tog Initiativet paa dette Omraade, men han naaede aldrig at se sin Plan virkeliggjort, idet han døde faa Maaneder før Selskabets konstituerende Generalforsamling, og det faldt i Skibsreder *Dan. Broströms* Lod at faa Selskabet i Virksomhed. I December 1915 afsejlede Selskabets første Passagerdamper, som var indkøbt i Holland,

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Overvejende Passager- og Stykgods-Rederier.

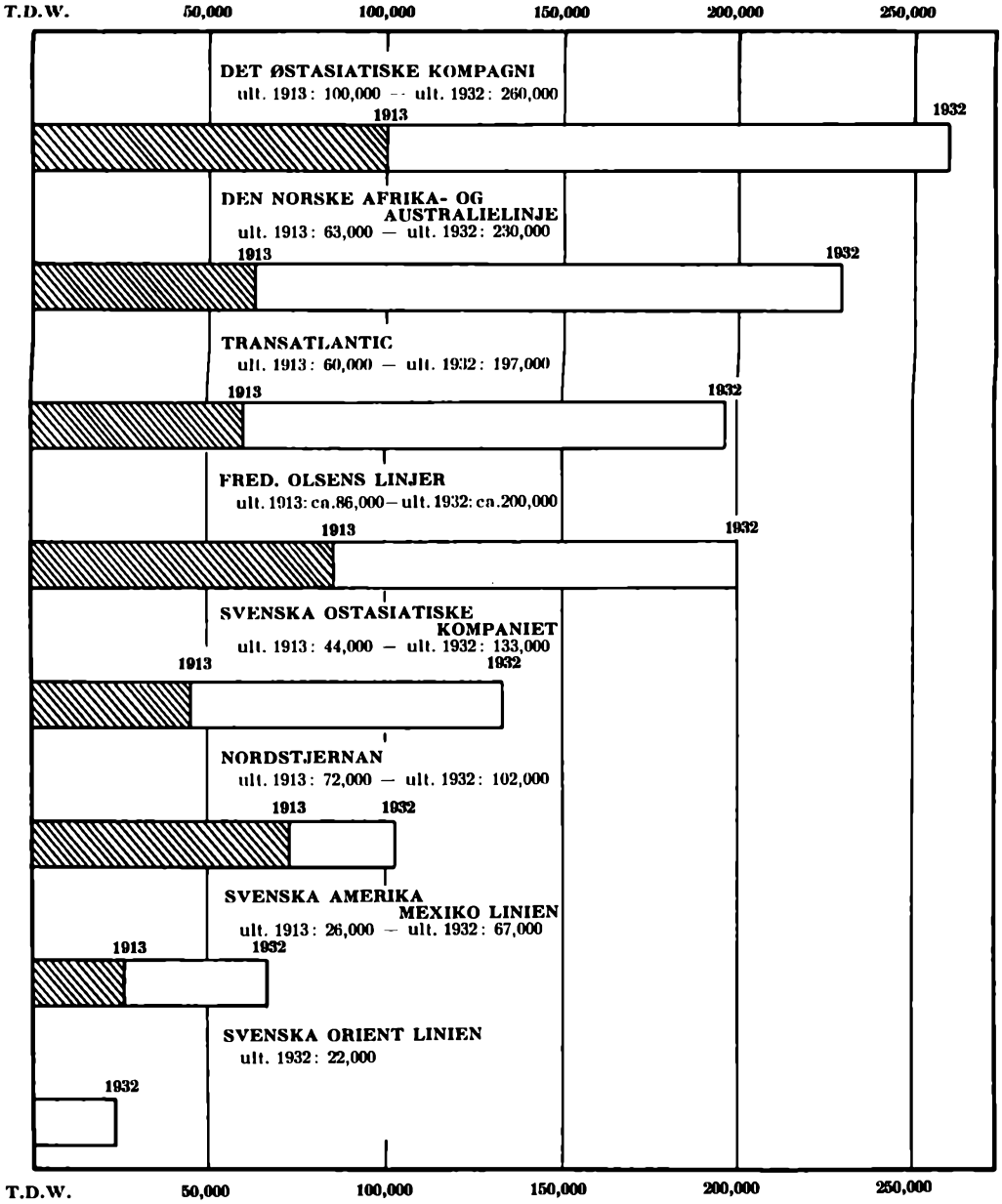
Flaadernes Størrelse i B.R.T. ult. 1913 og 1932.



Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Overvejende Lastegods-Rederier.

Flaadernes Størrelse i T.D.W. ult. 1913 og 1932.



Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

paa Ruten Gøteborg—New York. Den maalte 12.600 B. R. T. og fik Navnet „Stockholm". Senere indsattes Damperen „Drottningholm" — bygget i Aaret 1905 — som maalte 11.300 B. R. T., paa Ruten, og i 1925 tog Selskabet det betydningsfulde Skridt at indsætte det nybyggede Motorskib „Gripsholm" paa 18.000 B. R. T. paa Ruten. Som bekendt blev „Gripsholm" forsynet med Burmeister & Wain's Motorer. De heldige Erfaringer, man indhøstede med Hensyn til Driften af dette Motorskib, gav allerede i Efteraaret 1926 Anledning til, at Selskabet yderligere bestilte et nyt Motorskib „Kungsholm", som afleveredes i 1928 fra et Hamborger-Skibsværft, ligeledes forsynet med Burmeister & Wain's Motorer. „Kungsholm" maaler 21.600 B. R. T. og er saaledes for Tiden sammen med „Gripsholm" de største Passagerskibe under nordisk Flag. Samtidig med Erhvervelsen af „Kungsholm", udskilte Svenska Amerika Linien sin tidligst erhvervede Damper „Stockholm" fra sin Amerikaflaade.

Til Belysning af de vigtigste nordiske Ruterederiers indbyrdes Størrelse henholdsvis ult. 1913 og ult. 1932 tjener foranstaaende Tavler, hvoraf den ene angiver overvejende Passager- og Stykgodsrederier, den anden overvejende Lastegodsrederier.

I den første Tavle er Maalestokken B. R. T., i den anden T. d. w., idet det formentlig er mest naturligt at anvende to forskellige Maalestokke paa disse Rederigrupper. Det vil bemærkes, at endnu pr. ult. 1932 var henholdsvis Det Forenede Dampskibs-Selskab og Det Østasiatiske Kompagni de største Selskaber indenfor hver Gruppe, men iøvrigt fremgaar det jo med al Tydelighed, hvilken enorm Vækst, der har været saavel i det svenske som i det norske Ruterederi i Tiden fra 1913 til 1932.

Nedenfor har man forsøgt at opdele Det Forenede Dampskibs-Selskabs Flaade efter dets Besejling af de forskellige Trafikomraader for Aarene 1913 og 1932, og det vil ses, at Stigningen siden 1913 ganske overvejende ligger paa to Omraader: Sydamerikafarten og Landbrugseksporten. Derimod

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

har der været Nedgang i de europæiske Ruter, hvilket formentlig i særlig Grad staar i Forbindelse med Nedgangen i den russiske Trafik.

Det Forenede Dampskibs-Selskab.

	1913 Skibene, eksklusive Bugsermateriel 176,000 B.R.T.	1932 Skibene, eksklusive Bugsermateriel 235,000 B.R.T.
	B.R.T.	B.R.T.
Europæiske Ruter	65,000	56,000
Færø-Islandske Ruter . .	5,000	6,000
Nordamerikanske Ruter	69,000	65,000
Sydamerikanske Ruter .	8,000	59,000
Landbrugseksport Ruter	17,000	33,000
Indenlandske Ruter . . .	12,000	16,000

For Det Østasiatiske Kompagnis vedkommende har man nedenfor søgt at foretage en lignende Opstilling, og Billedet viser her følgende Forskydninger:

Det Østasiatiske Kompagni.

	1913 Ialt 100,000 t.d.w.	1932 Ialt 260,000 t.d.w.
	t.d.w.	t.d.w.
Bangkok	ca. 24,000	ca. 52,000
Kina/Japan	- 38,000	- 81,000
Pacifikkysten	- 20,000	- 92,000
Forskellige Ruter	- 18,000	- 35,000

Det vil bemærkes, at Ø. K.'s Flaade i det her omhandlede Tidsrum er undergaaet en langt stærkere Vækst end D. F. D. S.'s

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Flaade. Indenfor Ø. K.'s Besejlingsomraade har Fremgangen særlig været kraftig i Farten til og fra Pacifikkysten og til og fra Kina/Japan.

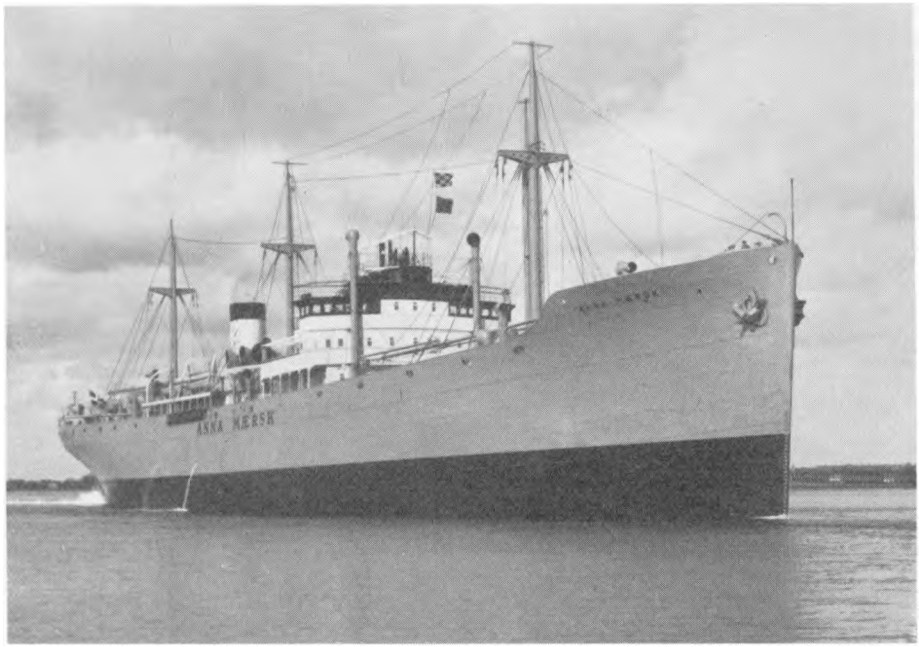
Af de tre nordiske Lande har Norge i langt større Udstrækning end Danmark og Sverige, navnlig i Tiden efter Verdenskrigen, etableret Rutefart fra udenlandsk Havn til anden udenlandsk Havn. Den norske Liniefart paa dette Omraade er dels en Liniefart for egen Regning, dels for udenlandsk Regning, og den talmæssige Vækst i den Tonnage, som har været engageret paa dette Felt, belyses nedenfor.

Aar	Norsk Tonnage i Rutefart for egen Regning fra Udland til Udland	Procent af Total-tonnagen	Norsk Tonnage i Rutefart fra Udland til Udland for fremmed Regning (ekskl. Kinafart og Malmfart)	Procent af Total-tonnagen
	1000 B.R.T.		1000 B.R.T.	
1913....	5	0,3	94	5,3
1919....	67	4,3	47	3,0
1924....	136	5,4	37	1,5
1929....	372	11,8	62	2,0
1932....	267	6,5	54	1,3

Det vil bemærkes, at medens den udenlandske Rutefart under norsk Flag i 1913 næsten udelukkende fandt Sted for fremmed Regning, var Stillingen i 1929 omtrent den omvendte. I dette Aar var den udenlandske Rutefart under norsk Flag oppe paa et Maksimum, der ikke siden har været naaet, og alene for egen Regning sejlede der i nævnte Aar 372.000 B. R. T. eller 11,8 pCt. af Norges Totaltonnage, medens der for fremmed Regning kun sejlede 62.000 B. R. T. eller 2 pCt. af Totaltonnagen. Verdenshandelens uhyre Tilbagegang siden Efteraaret 1929 har imidlertid bragt en Del af de norske udenlandske Rutelinier ud af Funktion, men endnu i 1932 sejlede dog

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

267.000 B. R. T. i Rutefart under norsk Flag fra Udland til Udland. Blandt de mest fremtrædende norske Ruterederier i Udlandsfarten skal her nævnes: *Wilhelmsens Steamship Line* (New York—Brasilien—La Plata, La Plata—Kontinentet, Antwerpen—Brasilien—New York), *Westfal Larsen & Co. A/S.* (Fra nordamerikansk Vestkysthavn til sydamerikansk Østkysthavn),



A. P. Møller's m.s. „Anna Mærsk", Fragt- og Passagerskib, Byggeaar 1932, 5339 B. R.T.

Samseiling A/S. (Kanada—Kontinentet) og *Fernline* (Gulfhavnene—Japan).

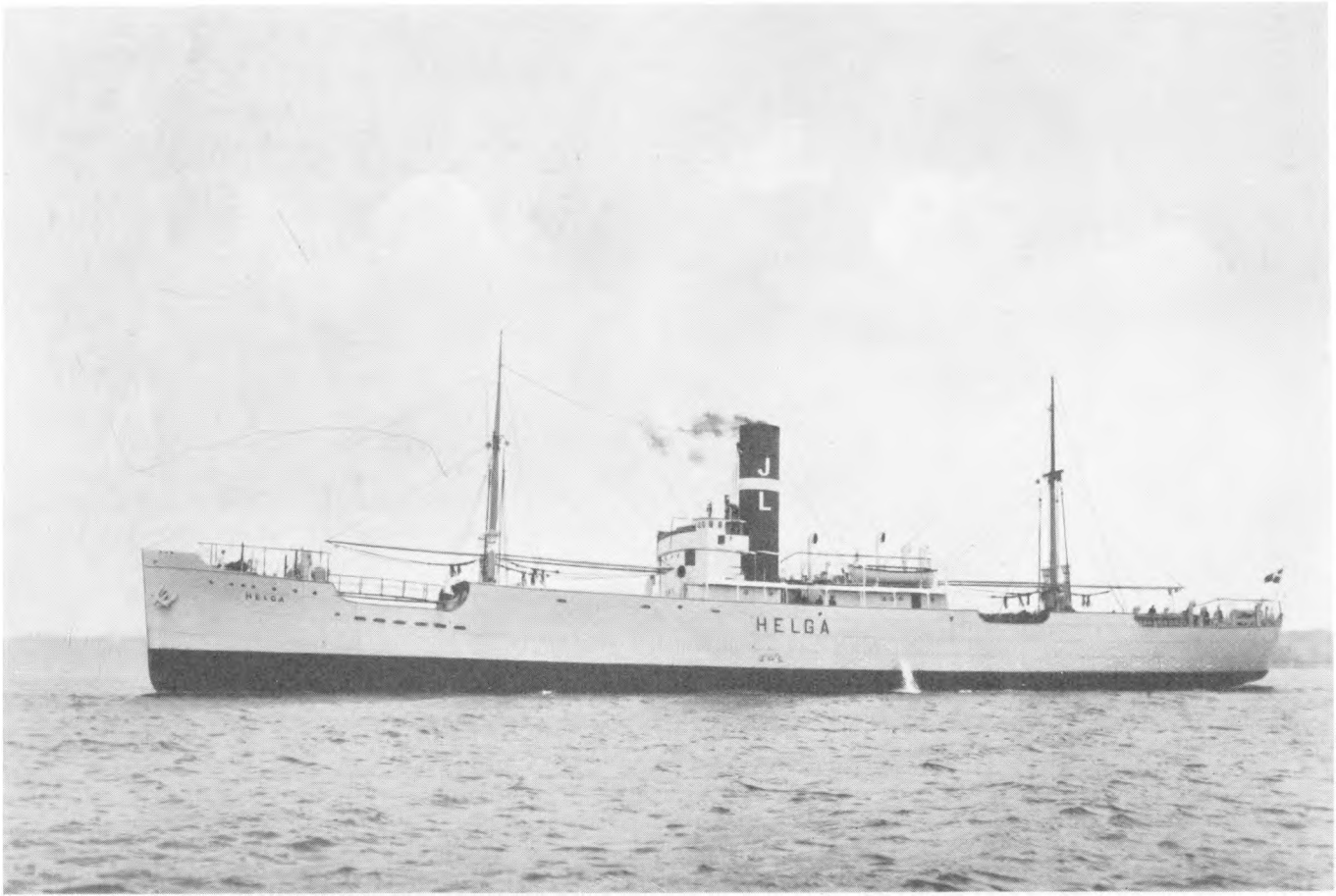
Ogsaa flere danske Rederier er navnlig i de sidste Aar gaaet ind i den rent udenlandske Rutefart. Saaledes har *Det Østasiatiske Kompagni* gennem en Række Aar opretholdt en regelmæssig Passagerrute, særlig bestemt for Kinesere, mellem Bangkok og Hongkong, den betjenes af to af Selskabets mindre Motorskibe (tilsammen ca. 8.000 t. d. w.), og desuden har Kompagniet i 1932 aabnet en Stykgods- og Passagerlinie med særligt Henblik paa Kinatrafiken mellem San Francisco, Shang-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

hai og Hongkong. Paa denne Rute er 3 af Selskabets ældre Motorskibe — deriblandt m. s. „Selandia" — indsat, repræsenterende en samlet Tonnage af ca. 22.000 t. d. w. Endvidere har to af Danmarks mest aktive Trampredere, nemlig Skibsrederfirmaerne *A. P. Møller* og *J. Lauritzen* paa vidt forskellige Omraader optaget udenlandsk Rutefart paa deres Program. Saaledes har Firmaet A. P. Møller i nogle Aar haft sin *Mærsk-Line*, der er en kombineret Stykgods- og Passagerrute (kun 1. Klasses Passagerer) med maanedlige Afsejlinger mellem U. S. A.'s Østkysthavne til Japan (Yokohama, Kobe), Kina (Shanghai, Hongkong), Filipinerne (Manila) og vice versa med Anløb af Los Angeles, undertiden af San Francisco. Denne Rute er i 1932 betjent af 5 Motorskibe med tilsammen ca. 45.000 t. d. w. Firmaet J. Lauritzen er særlig gaaet ind i *Frugtfarten* fra Italien, fransk Vestafrika og de franske Antiller. Til Eks. opretholder dette Firma en Helaarsrute fra italienske Havne til Liverpool og Manchester hver 14. Dag, og en anden Helaarsrute fra Sicilien—Spanien—København til Gdynia hver 10. Dag. Desuden har Firmaet etableret forskellige Ruter mellem de franske Kolonier og Frankrig, ligeledes paa Frugtomraadet.

Verdenshandelens uhyre Tilbagegang i de allersidste Aar har selvfølgelig ogsaa berøvet Skibsfarten, derunder ogsaa dansk Skibsfart, adskillige Transportmuligheder. Dansk Skibsfart er derfor i lige saa høj Grad som dansk Handel interesseret i, at Verdenshandelen snarest mulig befries for Nutidens snærende Baand. Kun Verdenshandelens Genoplivelse kan atter give Skibsfarten det fornødne Virkefelt.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek



J. Lauritzen's s.s. „Helga". Frugtskib. Byggeaar 1933, 1370 B.R.T.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

DANSK DAMPSKIBSREDERI FORENINGS MEDLEMMER

31. DECEMBER 1933

Æresmedlem: Fhv. Udenrigsminister *C. M. T. Cold.*

Rederiets Navn	Stiftelses-aar	Aktiekapital Kr.	Antal Skibe	Samlet Tonnage B. R. T.	Korresponderende Reder eller Direktør	Adresse
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.	1866	30,000,000	116	211,750	A. O. Andersen	København
A. P. Møller — Tankbaade- & Linierederi	—	—	11	72,671		
D/S. Af 1912	1912	4,000,000	16	34,352		
» Svendborg	1904	2,760,000	14	31,600	A. P. Møller	»
» Af 1929	1929	250,000	1	1,909		
A. P. Møller	—	—	1	900		
J. Lauritzen	1888	2,000,000	41	52,500	J. Lauritzen	»
D/S. Norden	1871	7,600,000	14	47,978	P. Brown jr. & Co.	»
» Dannebrog	1883	11,200,000	20	41,593	C. K. Hansen	»
» Orient	1915	5,000,000	8	40,531	H. Gether	»
» Progress	1904	3,625,000	26	32,409	Marius Nielsen & Søn	»
» Myren	1891	4,000,000	11	29,286	Holm & Wonsild	»
» Torm	1889	2,000,000	21	28,889	A. Schmiegelow & Axel Kampen	»
» Vendila	1898	3,000,000	9	20,501	Svendsen & Christensen	»
Det Dansk-Franske D/S.	1902	4,000,000	10	19,902	A. N. Petersen	»
Det Danske Petroleums A/S	—	—	6	19,481	Christian Holm	»
D/S. Dania	1900	1,500,000	8	16,022	Chr. Andresen	»
Andreas Christensen	—	—	5	8,420	A. Christensen	»
A/S. Dampskibet England	1929	150,000	1	2,297		
D/S. Hafnia	1927	300,000	4	10,469	T. C. Christensen	»
» Heimdal	1895	600,000	6	8,534	Martin Carl	»
A/S. Det Danske Kulkompagni	—	—	4	8,367	Th. Adler Svanholm	»
Dampskibsselskabet D. F. K.	1922	1,000,000	4	7,592	De Forenede Kulimportører A/S.	»
			357	747,953		

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Rederiets Navn	Stiftelses-aar	Aktiekapital Kr.	Antal Skibe	Samlet Tonnage B. R. T.	Korresponderende Reder eller Direktør	Adresse
			357	747,953		
D/S. Pacific	1915	600,000	5	7,198	L. R. Schmith	København
Rhederi M. Jebsen A.S.	1921	1,840,000	3	6,624	J. F. C. Jebsen	Aabenraa
D/S. Jutlandia	1918	401,200	3	5,649	Jens Toft	København
D/S. Activ	1919	750,000	3	5,233	Jørgen K. Rasmusen	Korsør
A/S. Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	1833	4,000,000	20	4,357	C. E. Silfverberg	København
Svitzers Bugserafdeling	—	—	5	391		
D/S. Ursus	1923	300,000	2	4,306	C. A. Boeck-Hansen	»
» Paa Bornholm af 1866	1866	1,000,000	3	3,334	Thorkild Lund	Rønne
» Baltic	1923	1,000,000	2	3,103	Chr. Jensen	København
» Nordania	1919	300,000	2	2,160	L. R. Schmith	»
A/S. Dampskibet Finland	1930	190,000	1	2,302	Otte H. Christensen	»
D/S. Nautic	1926	150,000	1	1,247	Aage Vollmond	»
» Als	1926	100,000	1	955		
» Øresund	1900	800,000	6	1,872	M. Suenson	»
Det Dansk-Norske D/S.	1916	320,000	1	1,855	R. A. Robbert	»
A/S. De danske Sukkerfabrikker	—	—	7	1,765	Ad. Hansen	»
D/S. Jyden	1924	500,000	1	1,582	J. Villemoes	Esbjerg
Rederi-Aktieselskabet Transporter	—	—	1	1,561	Lauritz Andersen	Odense
A/S. Det Store Nordiske Telegrafselskab	—	—	1	1,552	W. Weiman, K. Suenson, O. C. Scavenius, Chr. Albertus, A. Ussing, H. Bonde	København
» Vestjysk D/S.	1931	200,000	1	1,293	Niels Winther	»
J. Saabye & O. Lerche	—	—	4	907	J. Saabye & O. Lerche	»
D/S. Phønix	1911	110,000	1	894	Hans N. Andersen	Esbjerg
» Af 1925	1925	200,000	1	791	Ludvig Christensen	»
De Forenede Bugserselskaber	1869	540,000	11	598	Kim Bærentzen	København
			443	809,482		

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS BESTYRELSESMEDLEMMER

GENNEM 50 AAR

Theo. Koch, Formand $^{17}/_{1}$ 1884—$^{21}/_{3}$ 1894.

Adolf Carl, Næstformand $^{17}/_{1}$ 1884—$^{21}/_{3}$ 1894, Formand $^{21}/_{3}$ 1894—$^{29}/_{2}$ 1908.

Olof Hansen, Næstformand $^{21}/_{3}$ 1894—$^{20}/_{5}$ 1897.

D. Torm, Næstformand $^{24}/_{11}$ 1897—$^{14}/_{7}$ 1900.

Jacob Brandt, Næstformand $^{14}/_{7}$ 1900—$^{14}/_{10}$ 1905.

Johan Hansen, $^{14}/_{7}$ 1900—$^{5}/_{10}$ 1907.

A. Richelieu, Næstformand $^{14}/_{10}$ 1905—$^{29}/_{2}$ 1908.

Chr. Sass, $^{5}/_{10}$ 1907—$^{29}/_{2}$ 1908, Næstformand $^{29}/_{2}$ 1908—$^{28}/_{6}$ 1912, Formand $^{27}/_{4}$ 1921—$^{3}/_{9}$ 1925.

Chr. Kronman, Formand $^{29}/_{2}$ 1908—$^{14}/_{10}$ 1910.

A. O. Andersen, $^{29}/_{2}$ 1908—$^{28}/_{6}$ 1912, Næstformand $^{28}/_{6}$ 1912—$^{27}/_{4}$ 1921, Formand $^{1}/_{10}$ 1925.

C. M. T. Cold, Formand $^{14}/_{10}$ 1910—$^{27}/_{4}$ 1921.

Kay Reinhard, $^{28}/_{6}$ 1912—$^{27}/_{4}$ 1921.

H. Ostenfeld, $^{17}/_{7}$ 1914—$^{29}/_{11}$ 1917.

H. Hendriksen, $^{17}/_{7}$ 1914—$^{17}/_{5}$ 1916.

Th. Adler Svanholm, $^{7}/_{5}$ 1919—$^{10}/_{5}$ 1929 og $^{22}/_{5}$ 1930.

H. Gether, $^{17}/_{5}$ 1916—$^{27}/_{4}$ 1921 og $^{27}/_{4}$ 1922—$^{29}/_{4}$ 1926.

Ad. Hansen, $^{27}/_{4}$ 1921—$^{27}/_{4}$ 1922.

Chr. Andresen, $^{27}/_{4}$ 1921—$^{15}/_{4}$ 1924, Næstformand $^{15}/_{4}$ 1924—$^{30}/_{5}$ 1933.

A. N. Petersen, Næstformand $^{27}/_{4}$ 1921—$^{15}/_{4}$ 1924 og $^{15}/_{4}$ 1924—$^{26}/_{4}$ 1928.

C. Paepcke, $^{27}/_{4}$ 1922—$^{15}/_{4}$ 1924.

Christian Holm, $^{15}/_{4}$ 1924—$^{25}/_{5}$ 1927.

Marius H. Nielsen, $^{29}/_{4}$ 1926—$^{22}/_{5}$ 1930.

T. C. Christensen, $^{25}/_{5}$ 1927—$^{27}/_{5}$ 1931 og $^{30}/_{5}$ 1933.

L. R. Schmith, $^{26}/_{4}$ 1928.

H. A. Hansen, $^{10}/_{5}$ 1929—$^{30}/_{5}$ 1933, Næstformand $^{30}/_{5}$ 1933.

Christian Harhoff, $^{27}/_{5}$ 1931.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

KANTATE

VED INDVIELSEN AF MINDESMÆRKET FOR DE I DANSKE HANDELSSKIBE UNDER VERDENSKRIGEN KRIGSFORLISTE SØFOLK

Havet har døbt os. Vi laa ved dets Bryst.
Vi følte det stige og dale.
Og hvor vi end spejded — mod Vest eller Øst —
stod der Flager af Skum mod vor lyse Kyst
og vakte vor Havdrøm af Dvale.
Vort Sprog har vi formet ved Bølgernes Røst
til Storm og til hviskende Tale.

Havet har kaldt os. I Duften af Hø
laa Danmark, lyst som en Stjærne.
Men Tangen drev grøn om hver duvende Ø.
Og højt i det Graa, over væltende Sø,
stod Havørn, Maage og Terne.
Havet har lært os at drømme og dø,
og lært os at tro paa det Fjærne.

Mægtige Hav, naar du aabner din Favn
saa giv os det tabte tilbage.
Hin Maage, der faldt for den hærgende Ravn,
skal løfte sig skinnende over vort Savn
og kredse over vor Klage.
Bær da, Bølger, den Maages Navn
som Drapa til kommende Dage.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Det kom fra Syd,
men slog fra Vest,
det onde Vejr, den haarde Blæst.
Og det blev aldrig Dag.
Om Stævn og Mærs og surret Rat
laa Vredens naadeløse Nat.
Lyn skar i Skyers Lag.

En Boble steg
af Havets Skød.
Og Bølgen stejled, vild og rød.
Det blødte fra dens Kam.
Saa blev et Nu det tyst og smult.
Men var end Fjendens Aasyn skjult:
Han saae. Og han fik Ram!

Thi gennem Tang
skød Dybets Haj
— torpedoblank — sin dulgte Vej
til Vesterhavets Vrag.
Og hvor de bidske Tænder rev,
der laa et saaret Skib og drev,
der flød det danske Flag.

Men ledet af
det røde Skær
og ensom mod det havgraa Vejr
der hugg en Baad sig frem.
Og Søen skummed i dens Spor:
thi det var Terje Vigens Bror,
der roed for sit Hjem.

Haardt var det Hav, I befoer:
Nordsøens Bølger.
Løftede Taagen sin Flig,
skimted I aldrig
Glimt af den ærlige Krig.
Kun en Skumstribes Spor.

Sejrenes lokkende Krands
vinked jer ikke.
Heller ej Hæderens Digt,
smykket af Toner.
Dagen var Haardhed og Pligt —
graa, uden Glans.

Aldrig bar Planker og Dæk
tavsere Helte.
Aldrig var Handling og Daad
ordknap som Eders.
Tavs var den sejrende Baad —
tavs gik den væk.

Eet er at kæmpe paa Trods,
baaret af Lykke.
Eet er at sejle og dø —
kun for sit eget.
Jer tog den graadige Sø,
mens I kæmped for os.

Kræved I aldrig som Løn
Tak eller Hyldest:
Bølgerne gaar deres Gang,
slynger mod Kysten
Mindets heroiske Sang,
evig og skøn.

End smykker vel din vaade Grav
den Krands af Tang, som Havet gav.
I Søens svale, grønne Krypt
der bleges dine Ben.
Men den, som blind for eget Gavn
i Bølgen risted Danmarks Navn,
hans eget lever, stærkt og dybt.
I Tanke som i Sten.

Tekst af Hans Hartvig Seedorff Pedersen, Musik af Kgl. Kapelmester Hye Knudsen.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

DEN PAA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENINGS MINDESMÆRKE FOR KRIGSFORLISTE SØFOLK INDHUGGEDE FORTEGNELSE OVER DE I DANSKE HANDELSSKIBE UNDER VERDENSKRIGEN FORULYKKEDE SØFOLK

3/m. Skonnert „Gæa". Minesprængt i Nordsøen 1914.
Styrm. *S. Nielsen*, Kok *O. Bengtson*, Ungmand *K. A. Lynge*.

s.s. „Chr. Broberg". Minesprængt i Nordsøen 1914.
2. Maskinm. *L. M. A. Jensen*.

s.s. „Mary". Minesprængt i Nordsøen 1914.
1. Styrm. *B. W. M. Hansen*, 2. Styrm. *H. J. Baagø*, Hovm. *A. A. K. H. Sørensen*, Letmatros *G. A. Forsberg*, Fyrbøderne *J. V. Andersen*, *G. Th. Petersen*.

s.s. „Ingolf". Forsvundet i Nordsøen 1914.
Kapt. *P. R. Pedersen*, 1. Styrm. *C. E. Knudsen*, 2. Styrm. *H. P. C. Jørgensen*, 1. Maskinm. *M. Brødsgaard*, 2. Maskinm. *H. I. M. P. Hafdell*, Hovm. *J. Christensen*, Kok *K. S. Poulsen*, Matroserne *W. Sidoroff*, *B. B. H. Håkonsson*, *M. Nilsson*, Letmatros *M. J. Martinsson*, Fyrbøderne *N. C. N. Nielsen*, *N. J. Bonde*, *N. C. Hansen*, Dreng *E. C. Rasmussen*.

s.s. „Marselisborg". Forsvundet i Atlanterhavet 1914.
Kapt. *H. C. Fischer*, 1. Styrm. *Th. F. Madsen-Minden*, 2. Styrm. *R. P. Rasmussen*, Styrmandsaspirant *M. S. F. Petersen*, 1. Maskinm. *C. W. Waldmann*, 2. Maskinm. *J. J. Villumsen*, Maskinass. *S. P. Nielsen*, *J. Hedegaard*, Hovm. *J. L. G. Lindorf Gustafson*, Kok *Ove Jensen*, Tømmermand *L. Th. Hansen*, Matroserne *H. C. T. Nielsen*, *P. L. Rask*, *N. Knudsen*, *M. C. Hansen*, *O. Svensson*, Letmatros *H. P. O. Olsen*, Ungmand *O. P. Sørensen*, Fyrbøderne *J. V. H. Madsen*, *A. H. P. Sørensen*, *K. Laursen*, *N. K. Kristensen*, *O. Lulk*, *J. Schloffermann*, Dreng *R. C. W. Emerik*.

s.s. „Vestland". Forsvundet i Nordsøen 1915.
Kapt. *H. F. V. Schultz*, 1. Styrm. *J. C. Andersen*, 2. Styrm. *H. P. Larsen*, 1. Maskinm. *H. P. Groth*, 2. Maskinm. *C. Davidsen*, 3. Maskinm. *M. Jørgensen*, Hovm. *J. B. Streton*, Kok *C. C. Pedersen*, Baadsm. *S. L. Jonsson*, Tømmerm. *J. H. Thyge*, Matroserne *J. B. Blixt*, *R. J. Rasmussen*, *E. Larsen*, *C. T. Nielsen*, *O. A. Clausson*, Letmatroserne *B. G. Schmitbauer*, *J. Arnestad*, Fyrbøderne *K. Johansen*, *T. Lunber*, *L. Johansen*, *F. Makki*, *H. Petersen*, *K. Ekstrøm*, *K. Kristiansen*, Kullemper *T. Gordon*, Smører *B. Gundersen*.

Jagt „Sølva". Minesprængt ved Lolland 1915.
Kapt. *C. A. Jensen*.

s.s. „Frode". Minesprængt eller torpederet i Atlanterhavet 1915.
2. Maskinm. *N. H. Holm*, Fyrbøder *V. P. Nielsen*.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

3/m Skonnert „Emilie“. Forsvundet i Nordsøen 1915.
Kapt. *K. L. Rasmussen*, Styrm. *R. Andersen*, Matroserne *H. C. Hansen, H. M. Jørgensen, O. Petersen*, Ungmand *F. Hansen*.

Galease „Østen“. Torpederet eller minesprængt i Kattegat 1915.
Kapt. *P. H. A. Rasmussen*, Styrm. *H. Søbygaard*.

s.s. „Skodsborg“. Torpederet i Nordsøen 1916.
2. Maskinm. *J. Tonboe*, Fyrbøderne *B. B. V. Søderholm, J. J. Nilsson*.

s.s. „Johanne“. Minesprængt i Nordsøen 1916.
Kapt. *H. P. Mikkelsen*.

s.s. „Asger Rygg“. Torpederet eller minesprængt i Kanalen 1916.
Kapt. *J. C. Børløs*, 1. Styrm. *M. J. Nyholm*, 2. Styrm. *H. N. K. Wesenberg*, 1. Maskinm. *H. Bjerregaard*, 2. Maskinm. *J. M. Hansen*, Hovm. *H. L. Pedersen*, Kok *P. L. Pedersen*, Matroserne *E. H. Petersen, H. M. Brettschneider*, Letmatros *H. R. Lindegren*, Ungmændene *E. Gøtje, N. W. M. Bülow*, Fyrbøderne *E. Jørgensen, A. T. A. S. T. Hansen, H. B. Hansen*.

Skonnert „Saturn“. Forsvundet i Atlanterhavet 1916.
Kapt. *A. K. F. Nielsen*, Styrm. *H. H. Olsen*, Kok *E. R. M. Petersen*, Ungmand *A. H. Clausen*.

Galease „Christian IX“. Forsvundet i Østersøen 1916.
Kapt. *H. O. Kristensen*, Matros *G. V. Kristensen*.

Bark „August Leffler“. Forsvundet i Nordsøen 1916.
Kapt. *H. R. Boye*, Styrm. *H. O. Hansen*, Kok *D. V. Møller*, Matroserne *F. J. Holm, R. Pukaro*, Letmatroserne *H. A. Olsen, P. Madsen, H. V. V. Poulsen*, Ungmændene *J. C. Jensen, J. V. J. Christensen, S. G. V. Fogdal*.

3/m. Skonnert „Star“. Forsvundet i Atlanterhavet 1916.
Kapt. *H. H. Albertsen*, Styrm. *H. P. Kromann*, Kok *E. K. Grønne*, Ungmændene *H. Larsen, E. Olsen*.

Skonnert „Louise“. Forsvundet i Nordsøen 1916.
Kapt. *H. C. Kromann*, Styrm. *C. L. Poulsen*, Matros *L. M. H. A. Jessen*, Letmatros *C. R. Simonsen*.

s.s. „Bornholm“. Forsvundet i Kanalen 1916.
Kapt. *A. Abrahamsen*, 1. Styrm. *N. N. Nielsen*, 2. Styrm. *P. B. O. Gam*, 1. Maskinm. *L. P. Christiansen*, 2. Maskinm. *F. F. Jensen*, Hovm. *W. J. Berg*, Kok *O. L. Jacobsen*, Matroserne *Th. C. M. Thomsen, A. C. E. Mørch. A. Larsen*, Letmatroserne *P. C. Petersen, J. G. Jensen*, Fyrbøderne *O. C. C. Sørensen, Th. C. Petersen, O. A. Jensen, C. A. E. Petersen*.

Skonnertbrig „Jørgen Larsen“. Forsvundet i Nordsøen 1916.
Kapt. *L. H. Jørgensen*, Styrm. *J. E. Andersen*, Kok *J. V. Markussen*, Matros *J. P. Thomsen*, Ungmændene *J. P. Andersen, N. K. Nielsen*.

3/m. Skonnert „Annetta“. Forsvundet i Atlanterhavet 1916.
Kapt. *J. Petersen*, Styrm. *P. S. Sonne*, Matroserne *N. P. Maul. H. N. K. Olsen*, Ungmændene *H. Andersen, A. V. C. Oldenburg*.

Galease „Horsa“. Forsvundet i Nordsøen 1916.
Kapt. *Th. K. Andersen*, Kok *E. F. G. Gynther*, Bedstemand *E. R. Petersen*, Letmatros *B. L. Frandsen*.

3/m. Skonnert „Danmark“. Forsvundet i Atlanterhavet 1916.
Kapt. *R. M. Jensen*, Styrm. *K. F. Kristensen*, Kok *E. Sørensen*, Matros *J. Rasmussen*, Letmatroserne *N. Hansen, A. Jensen*, Ungmændene *L. Lindholm, A. Hitzinger*.

Skonnert „Eliezer“. Forsvundet i Atlanterhavet 1916.
Kapt. *A. K. Nielsen*, Styrm. *A. Andersen*, Kok *S. H. Bastrup*, Matros *H. S. F. Thomsen*, Letmatros *H. J. K. J. M. Lund*.

Bark „Victoria“. Forsvundet i Nordsøen 1916.
Kapt. *R. Rasmussen*, Styrm. *C. C. Johansen*, Kok *E. H. D. Hansen*, Baads-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

mand *J. F. Jørgensen*, Matroserne *M. E. Knudsen*, *C. P. J. Rasmussen*, Letmatros *A. W. Darger*, Ungmændene *C. H. Petersen*, *S. E. C. Andreasen*, *N. Lund*.

s.s. „*Nora*". Minesprængt i Nordsøen 1916.
Matroserne *H. A. H. Bergmann*, *P. Hansen*, Ungmand *H. E. Petersen*, Fyrbøder *E. V. Westergaard*.

Skonnert „*Chr. Schou*". Minesprængt i Drogden 1916.
Kaptajn *M. Hansen*.

s.s. „*Hroptatyr*". Kollision med tysk Undervandsbaad i Kanalen 1916.
Kapt. *H. I. Hemmingsen*, Letmatros *L. Petersen*.

Bark „*Nelly*". Forsvundet i Nordsøen 1917.
Kapt. *H. J. Hansen*, 1. Styrm. *H. O. Olsen*, 2. Styrm. *J. H. Jensen*, Kok *J. A. Jensen*, Sejlmager *T. Olsen*, Tømmermand *H. O. R. Frølander*, Matroserne *J. F. Jensen*, *A. E. Johnsen*, *A. O. L. Wienecke*, *J. O. K. Fleischer*, Letmatroserne *C. M. Hansen*, *H. F. Hansen*, *A. Hangaas*, Ungmændene *O. J. Pedersen*, *P. Møller*, Dreng *H. G. I. Thomsen*.

s.s. „*Lars Kruse*". Torpederet eller minesprængt i Atlanterhavet 1917.
Kapt. *J. Petersen*, 2. Styrm. *J. J. Høyer*, 2. Maskinm. *E. M. Allitsø*, 3. Maskinm. *O. Strand*, Hovm. *C. F. E. Nielsen*, Kok *J. V. Nielsen*, Tømmerm. *C. V. Møller*, Matroserne *J. R. Petersen*, *A. J. Toftland*, *F. C. H. Møller*, *H. A. Unerva*, Letmatros *O. T. Nørgaard*, Fyrbøderne *H. K. Nielsen*, *S. C. Christensen*, *N. K. H. J. Nielsen*, *C. E. Berger*.

s.s. „*Rosborg*". Torpederet i Nordsøen 1917.
1. Maskinm. *C. P. Dahl-Pind*, Hovm. *H. Rindby*, Tømmerm. *A. P. Olsen*, Matros *P. Nilsson*, Fyrbøder *A. E. A. Smith*, Dreng *H. F. Jönsson*.

s.s. „*Russia*". Torpederet i Kanalen 1917.
Matroserne *A. F. Karlsson*, *O. Olsen*, *A. F. C. Larsen*, Donkeymand *C. Holm*.

s.s. „*Gurre*". Torpederet i Nordsøen 1917.
Kapt. *A. J. Nielsen*, 1. Styrm. *O. Schroll*, 2. Styrm. *J. C. Hammer*, 1. Maskinm. *L. N. Bønnelycke*, 2. Maskinm. *A. P. Andersen*, 3. Maskinm. *S. A. Hansen*, Maskinass. *K. A. Sørensen*, Hovm. *Th. Rasmussen*, Kok *J. Madsen*, Baadsm. *J. P. Svensson*, Tømmerm. *J. Abelneck*, Matroserne *A. Nielsen*, *H. Persson*, Letmatros *K. E. Hansen*, Fyrbøderne *J. D. I. Bøgebjerg*, *P. A. L. Jensen*, *L. W. Andersen*, *A. R. Ekeblad*, *C. P. Mortensen*, *V. M. Nielsen*, Dreng *F. H. Bruus*.

3/m. Skonnert „*Sofie*". Forsvundet i Atlanterhavet 1917.
Kapt. *S. P. Svendstrup*, Styrm. *S. Christensen*, Matros *A. V. H. Jensen*, Letmatroserne *K. W. Nielsen*, *Carl Nielsen*, Ungmand *P. A. Christensen*.

s.s. „*Nancy*". Torpederet i Nordsøen 1917.
Matroserne A. W. Allen, *H. Hovfing*, *J. P. Petersen*.

s.s. „*Wladimir Reitz*". Torpederet i Atlanterhavet 1917.
Kok *C. P. Jensen*, Fyrbøder *F. K. Petersen*.

s.s. „*Robert*". Torpederet i Nordsøen 1917.
1. Maskinm. *J. L. E. Mortensen*, 2. Maskinm. *C. J. C. Jørgensen*, Kok *C. Larsen*, Matros *A. P. Andersen*, Fyrbøderne *V. H. Laursen*, *K. R. Kristiansen*, *F. A. V. Løyche*, Dreng *N. H. G. Rasmussen*.

Skonnert „*Bris*". Beskydning fra tysk Undervandsbaad i Atlanterhavet 1917.
Kok *A. P. Hansen*, Ungmand *P. M. C. Jørgensen*.

Fregat „*Svanen*". Sænket i Atlanterhavet 1917.
1. Styrm. *F. Salling*, Tømmerm. *P. Pedersen*.

Bark „*Areola*". Minesprængt i Nordsøen 1917.
Kapt. *A. Hansen*, 1. Styrm. *J. M. Rødgaard*, Hovm. *G. T. Gunnarsson*, Tømmerm. *K. K. Watssella*, Matroserne *M. V. Sørensen*, *V. E. Gudmunson*, *J. J.*

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Kanianen, Letmatroserne *J. M. Christensen*, *F. B. Bülmann*, Ungmændene *H. E. Jensen*, *V. I. Christensen*, *A. S. Andersen*.

Skonnert „Sophie“. Forsvundet i Nordsøen 1917.
Kapt. *S. L. Svendsen*, Baadsm. *N. P. Jensen*, Ungmand *C. M. Thomsen*, Dreng *F. V. Iversen*.

Bark „Hawthornbank“. Sænket i Atlanterhavet 1917.
Kapt. *L. Thjellesen*, 2. Styrm. *A. S. P. Hylledig*, Sejlmager *P. J. Pehrsson (Petersen?)*, Matroserne *V. Sørensen*, *N. Olafsson*, *N. Johansson*, Letmatroserne *C. Christensen*, *H. P. Nielsen*, Dreng *H. P. Hansen*.

3/m. Skonnert „H. B. Linnemann“. Beskydning fra tysk Undervandsbaad i Atlanterhavet 1917.
Kaptajn L. C. Hansen, Baadsm. *A. C. Christensen*, Kok *C. C. Hansen*, Letmatros *P. C. W. Brandt*.

Galeasen „Anna“. Forsvundet paa Rejsen Aarhus—København 1917.
Skipper *N. Jensen*, Bedstemand *S. V. Jensen*.

3/m. Skonnert „Astræa“. Torpederet i Atlanterhavet 1917.
Kapt. *A. C. Svane*, Styrm. *V. Holm*, Kok *H. Jørgensen*, Matroserne *L. J. Christiansen*, *S. Silvia*, Letmatros *M. U. Jensen*, Ungmand *L. A. Wineche*.

s.s. „Marie“. Torpederet i Nordsøen 1917.
Matros *M. O. Nielsen*, Fyrbøder *N. C. C. Nielsen*.

3/m. Skonnert „Freden“. Sænket i Atlanterhavet 1917.
Kapt. *H. P. Christensen*, Kok *L. J. F. Rasmussen*.

s.s. „Odense“. Beskydning fra tysk Undervandsbaad i Nordsøen 1917.
Matroserne *C. I. N. Jacobsen*, *G. Booth*.

3/m. Skonnert „Elise“. Forsvundet i Nordsøen 1917.
Kapt. *S. Snorason*, Matroserne *K. D. Larsen*, *J. P. Sørensen*, Letmatroserne *S. K. E. Madsen*, *K. M. G. Haller*.

s.s. „Gunhild“. Torpederet i Nordsøen 1917.
1. Maskinm. *L. J. Madsen*, Hovm. *H. C. Johansen*, Matros *M. L. Michelsen*, Fyrbøderne *L. C. Kusk*, *V. Nielsen*, *N. Nielsen*.

s.s. „Angantyr“. Torpederet i Nordsøen 1917.
Ungmand *V. H. Larsen*.

s.s. „Dana“. Torpederet i Nordsøen 1917.
Kok *J. M. Hansen*, Matros *I. Kuunismaki*, Fyrbøderne *O. E. Olsson*, *N. Pedersen*.

s.s. „Harald Klitgaard“. Torpederet i Nordsøen 1917.
Hovmester *J. M. F. J. Jensen*.

s.s. „Væring“. Torpederet i Atlanterhavet 1917.
Fyrbøder *K. Gustafson*.

s.s. „Ceres“. Torpederet i Atlanterhavet 1917.
2. Maskinm. *S. H. P. Danielsen*, Fyrbøder *E. A. J. Olsson*.

s.s. „Vesta“. Torpederet i Atlanterhavet 1917.
1. Maskinm. *E. M. Q. Larsen*, Hovm. *R. I. Devald*, Koksmath *P. Ingerdahl*, Matros *M. Petersen*, Fyrbøder *A. R. J. Söderlund*.

s.s. „Holar“. Torpederet i Nordsøen 1917.
1. Maskinm. *G. Petersen*.

s.s. „Anna“. Torpederet i Nordsøen 1917.
2. Styrm. *W. H. Sørensen*.

s.s. „Aurora“. Torpederet i Nordsøen 1917.
Matros *S. C. H. D. Larsen*.

3/m. Skonnert „Caroline Kock“. Sænket i Atlanterhavet 1917.
Letmatros *E. A. Peterson*.

s.s. „Nerma“. Torpederet eller minesprængt i Kanalen 1917.
1. Styrm. *N. M. Jakobsen*, 2. Styrm. *N. K. Jørgensen*, 1. Maskinm. *V. A. Ja-*

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

kobsen, 2. Maskinm. *C. H. H. Ditlevsen*, Hovm. *N. A. Jessen*, Matros *A. Jakobsen*, Fyrbøder *J. E. E. Swensson*.

Bark „Martha". Forsvundet i Atlanterhavet 1917.
Kapt. *Th. B. Fischer*, Styrm. *A. N. Anthonisen*, Kok *E. Persson*, Baadsm. *Th. R. A. Reenberg*, Matroserne *R. V. Nielsen*, *N. P. Jensen*, *J. R. Gullberg*, *J. Rolles*, Ungmændene *F. J. L. C. Johansen*, *N. O. V. M. Sivertsen*.

Skonnert „Gerda". Forsvundet i Østersøen 1917.
Kapt. *H. Illum*, Kokkene *C. A. J. S. Hansen*, *H. P. Olesen*, Letmatros *C. M. Pedersen*.

3/m. Skonnert „Hydra". Sænket i Atlanterhavet 1917.
Kapt. *E. J. Rasch*, Matroserne *J. Hansen*, *E. Th. Christensen*, *J. Kristiansen*, *H. Thomassen*, *H. Karlsson*.

Bark „Elsa". Torpederet i Kanalen 1917.
Matros *P. Pedersen*, Letmatroserne *J. Madsen*, *N. Bengtson*, *A. Hylen*, *A. Matsson*.

s.s. „Radaas". Torpederet i Kanalen 1917.
Matros *R. E. Rath*.

s.s. „Anglo Dane". Torpederet eller minesprængt i Nordsøen 1917.
Fyrbøder *N. V. Jonsborg*.

s.s. „Margrethe". Beskydning fra tyske Krigsskibe i Nordsøen 1917.
2. Styrm. *G. R. Jørgensen*, Hovm. *H. B. L. With*, Fyrbøder *K. J. P. A. Boye*.

s.s. „Novillo". Torpederet eller minesprængt i Nordsøen 1917.
2. Maskinm. *P. K. Hansen*, Donkeymand *Li Pen Sing*, Fyrbøder *Lin Ah Jale*, Lemper *E. Gómez*.

s.s. „Ulfsborg" Torpederet eller minesprængt i Atlanterhavet 1917.
1. Styrm. *H. Hemmingsen*, 2. Styrm. *H. P. Hansen*, 1. Maskinm. *C. L. Nielsen*, 2. Maskinm. *H. H. Schmidt*, Maskinass. *C. S. Christiansen*, Hovm. *M. L. Knudsen*, Kok *F. F. L. G. Wagner*, Matroserne *Æ. C. Fagerström*, *J. A. W. Petterson*, *E. J. Sjöblom*, Letmatroserne *H. P. O. Hjorth*, *N. B. Nilsson*, Fyrbøderne *H. V. Müller*, *T. V. Johnbek*, *J. A. Bergroth*, *E. Olsson*, Dreng *V. E. Nielsen*.

s.s. „Frisia". Forlis efter Kollision i Konvoj i Nordsøen 1917.
Kapt. *C. E. Larsen*, 1. Styrm. *P. A. Lenander*, 1. Maskinm. *P. L. E. Hansen*, 2. Maskinm. *H. V. Henriksen*, 3. Maskinm. *H. K. Larsen*, Hovm. *H. C. M. Wimmelmann*, Tømmerm. *C. J. Gustafsson*, Matroserne *R. Olsen*, *F. Christensen*, *A. Jeppesen*, Letmatros *J. O. Hansen*, Fyrbøderne *J. P. Andersen*, *T. F. Vidiendal*, Dreng *A. E. E. Jørgensen*. — Passager: Letmatros *L. K. Hansen*.

3/m. Skonnert „Gerda". Forsvundet i Atlanterhavet 1917.
Kapt. *R. S. Nielsen*, Styrm. *H. L. Franzell*, Baadsm. *K. A. Svendsen*, Matroserne *N. L. Sørensen*, *K. W. V. Nielsen*, Letmatroserne *W. Overbye*, *L. C. Larsen*, *A. Bloembergen*, *A. Dryall*, Hovm. *A. Anson*.

s.s. „Adolph Andersen". Torpederet i Kanalen 1917.
Fyrbøder *A. Carlsen*.

s.s. „Perm". Torpederet eller minesprængt i Kanalen 1917.
Hovm. *P. Sørensen*, Kahytsopvarter *F. M. Ernst*.

s.s. „Peter Willemoes". Torpederet i Nordsøen 1917.
1. Maskinm. *N. H. Nielsen*, 2. Maskinm. *A. V. de Lemos*.

s.s. „Ajax". Torpederet eller minesprængt i Atlanterhavet 1917.
Kapt. *C. C. Krog*, 2. Styrm. *A. A. F. Johansen*, 1. Maskinm. *P. E. Andersen*, 2. Maskinm. *A. I. Gustafsson*, Kok *S. G. B. Christensen*, Matroserne *H. O. V. Eriksen*, *C. J. Larsen*, *P. Careno*, Fyrbøderne *J. A. Nissen*, *L. H. Ott*, *K. N. Lund*.

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

s.s. „*Hekla*". Torpederet i Middelhavet 1917.
Kapt. *P. F. Poulsen*, 2. Styrm. *H. Schou*, 1. Maskinm. *O. N. Pedersen*, 2. Maskinm. *N. V. A. Mølbye*, Maskinass. *P. S. Pedersen*, Hovm. *T. P. Petersen*, Kok *M. V. Dagsberg*, Matroserne *K. H. Simonsen*, *G. Mirabella*, *D. Palomba*, Fyrbøder *A. Esposito*, *G. Barbarulo*, Dreng *J. J. Nielsen*.

s.s. „*Frederiksholm*". Forsvundet i Kattegat 1917.
Kapt. *F. Mygind*, 1. Styrm. *J. Boye*, 2. Styrm. *C. Villadsen*, 1. Maskinm. *M. E. Henriksen*, 2. Maskinm. *N. Navrbjerg*, Matroserne *S. L. Weng*, *J. Jensen*, Fyrbøder *F. Israelsen*.

Galease „*Kathinka*". Forsvundet paa Rejse Risør—København 1918.
Kapt. *S. C. Vallentin*, Ungmand *P. C. Christensen*.

s.s. „*Dagny*". Torpederet i Atlanterhavet 1918.
Kok *C. C. Sørensen*, Matros *J. Karlsen*.

s.s. „*Eos*". Forsvundet i Nordsøen 1918.
Kapt. *H. J. Lemmeke*, 1. Styrm. *P. J. W. Jørgensen*, 2. Styrm. *E. Nielsen*, 1. Maskinm. *S. J. S. Skall*, 2. Maskinm. *Th. G. Pöhls*, Hovm. *J. C. H. Lyngse*, Hovmestermath *A. J. Jørgensen*, Kok *E. V. G. R. Hansen*, Matroserne *L. A. C. Bejlegaard*, *J. E. L. Faldt*, *C. G. Heggenes*, *J. G. Lindell*, *S. A. Sørensen*, *A. V. Øjersen*, *C. Gudmundsen*, Fyrbøderne *A. V. Nielsen*, *O. B. Olsen*, *H. A. Petersen*, *J. E. M. Hansen*, Dreng *S. Berthelsen*. — Passagerer: Kapt. *M. L. Nielsen*, *J. A. H. Krohn*, Styrm. *V. Thomsen*, 1. Maskinm. *P. E. Saunte*, 3. Maskinm. *G. M. Mortensen*, Hovm. *C. J. Rasmussen*. *Niels Madsen*.

3/m. Skonnert „*Apollo*". Forsvundet i Atlanterhavet 1918.
Kapt. *G. W. Wilde*, Styrm. *L. Jensen*, Kok *A. Albrechtsen*, Matroserne *E. K. Grønne*, *P. H. Petersen*, *K. T. J. Skov*, *E. H. A. Halvorsen*.

s.s. „*Indien*". Sænket i Atlanterhavet 1918.
Kapt. *A. V. Kierulf*, 1. Styrm. *S. Liljefalk*, 3. Styrm. *A. S. Sørensen*, 1. Maskinm. *C. G. Lassen*, 2. Maskinm. *V. Grønholm*, Maskinass. *S. A. Fagerlund*. Kok *N. Øhre*, Baadsm. *S. T. Petersen*, Tømmerm. *P. Lempiainen*, Matroserne *C. V. Olsen*, *P. C. Jørgensen*, *L. Skytte-Larsen*, *J. P. Petersen*, Letmatros *F. E. Mogensen*, Ungmand *V. Hansen*, Fyrbøderne *C. F. E. Petersen*, *G. F. Wulff*, *F. C. Richardsen*, *A. J. A. Søndervang*, *A. Nielsen*, *S. Holmer*, *N. G. Nystrøm*, *A. Johnson*, *V. Hansen*, *E. W. Larsen*, Drenge *G. H. Braun*, *N. Lund*, *Ah Sing*, *Koh Sing*.

m.s. „*Samsø*". Torpederet eller minesprængt i Nordsøen 1918.
1. Styrm. *H. F. Jørgensen*, 2. Styrm. *C. V. D. Rasmussen*, 1. Maskinm. *C. C. T. Jørgensen*, 2. Maskinm. *E. T. Lous*, Hovm. *J. Larsen*, Matroserne *G. V. Sigurdsson*, *C. V. Sørensen*, Letmatros *O. Jensen*, Dreng *A. D. T. Jessen*.

3/m. Skonnert „*E. E. Petersen*". Minesprængt i Kattegat 1918.
Kapt. *R. E. Rasmussen*, Letmatros *H. C. Larsen*.

Motorjagt „*Axel*". Forsvundet paa Rejsen København—Nexø 1918.
Skipper *C. C. O. Johnsen*, Letmatros *C. V. Petersen*.

3/m. Skonnert „*Frem*". Forsvundet i Atlanterhavet 1918.
Kapt. *E. C. Sonne*, Styrm. *J. K. Rasmussen*, Kok *K. H. Friis*, Letmatros *N. Nissen*.

3/m. Skonnert „*Asta*". Sænket i Atlanterhavet 1918.
Kapt. *P. de Hemmert-Hennetved*, Styrm. *A. Baardsen*, Matroserne *J. K. G. Pedersen*, *F. Johansen*, Motorpasser *H. Olsen*.

s.s. „*Carl*". Torpederet i Atlanterhavet 1918.
Kapt. *P. E. Jepsen*, 1. Styrm. *S. N. C. Jensen*, 2. Styrm. *K. F. Hartmann*, Baadsm. *K. Hansen*, 10 Udlændinge.

Bark „*Frida*". Beskydning fra tysk Undervandsbaad i Nordsøen 1918.
Styrm. *C. W. Baastrup*, Hovm. *N. C. Andersen*, Baadsm. *V. O. Madsen*, Ma-

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

troserne *A. M. S. Jørgensen, O. R. Th. Gerster,* Ungmændene *A. B. H. Ott, N. P. Nielsen.*

s.s. „*Helene*".
Kapt. *N. H. Clausen,* dræbt i Rouen af en Bombe fra en tysk Flyver, 1. Maskinm. *M. J. Arntzen,* dræbt ved Torpedering i Bristolkanalen 1918.

m.s. „*Columbia*". Torpederet i Middelhavet 1918.
3. Maskinm. *A. Hjersing Petersen,*

3/m. Skonnert „*Activ*". Forsvundet i Nordsøen 1918.
Kapt. *J. A. M. Brandt,* Styrm. *J. Nielsen,* Kok *M. A. Jensen,* Baadsm. *J. S. Jensen,* Letmatros *P. G. Petersen,* Ungmændene *H. Hansen, H. P. L. Hansen.*

s.s. „*Uranienborg*". Minesprængt i Aalbækbugten 1918.
Tømmerm. *J. O. Højlund,*

3/m. Skonnert „*Hejmdal*". Forsvundet i Atlanterhavet 1918.
Kapt. *H. Hansen,* Styrm. *A. Th. Larsen,* Kok *H. Hansen,* Letmatroserne *H. B. Hansen, J. P. H. B. Nielsen, A. E. M. Petersen,* Ungmand *I. Jørgensen.*

Skonnert „*Mars*". Forsvundet i Nordsøen 1918/19.
Kapt. *P. Køhler,* Styrm. *A. C. Madsen,* Kok *P. M. Petersen,* Letmatros *J. A. T. Godskesen.*

3/m. Skonnert „*Rigmor*". Forsvundet i Atlanterhavet 1919.
Kapt. *O. Sigurdsson,* Styrm. *O. Olafsson,* Matroserne *K. Laursson, F. Gudnason, G. Helgason, T. Joelsson,* Motorpasser *J. Johannsson.*

s.s. „*Carmen*". Minesprængt i Skagerak 1919.
Kapt. *N. Iversen,* 1. Styrm. *A. J. Jeppesen,* 2. Styrm. *N. A. Pedersen,* 1. Maskinm. *J. C. Berthelsen,* 2. Maskinm. *V. P. V. Sørensen,* Maskinass. *A. S. Helleman,* Hovm. *N. Nielsen, Koksmath A. M. V. Pedersen,* Matroserne *E. G. Jensen, L. E. H. Larsen, V. A. Rasmussen, H. K. A. O. Mortensen,* Fyrbøderne *O. Hansen, S. V. Pedersen, J. C. Lauritzen, S. K. Sørensen,* Dreng *S. P. T. Rasmussen.*

Skonnert „*Ellen*". Forsvundet i Atlanterhavet 1919.
Kapt. *K. A. Kruse,* Matros *Chr. Petersen,* Ungmand *E. D. Larsen.*

Skonnert „*Carl*". Forsvundet paa Rejse Bergen—Island 1919.
Kapt. *S. Andersen,* Styrm. *H. O. H. M. Nielsen,* Kok *A. O. I. Jensen,* Letmatroserne *C. E. Nielsen, J. P. A. Mikkelsen.*

3/m. Skonnert „*Danmark*". Forsvundet paa Rejse Dover—New Foundland 1919.
Kapt. *J. C. Jensen,* Styrm. *C. B. Rasmussen,* Letmatroserne *C. O. Petersen, C. R. G. Jensen,* Ungmand *E. Rasmussen.*

Skonnert „*Svend*". Forsvundet i Nordsøen 1919.
Kapt. *P. E. Hansen,* Styrm. *B. T. G. Nielsen,* Kok *K. H. Jacobsen,* Matroserne *P. E. A. Petersen, C. Paulsen.*

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

FORTEGNELSE OVER BILLEDER OG GRAFISKE TAVLER

	Side
A. O. Andersen	72
Chr. Andresen	127
Jacob Brandt	40
P. de Nully Brown	117
Adolf Carl	24
C. M. T. Cold	68
F. V. Greibe	66
H. A. Hansen	173
Johan Hansen	46
Olof Hansen	29
N. J. Høst	77
Theo. Koch	12
Chr. Kronman	50
D. Lauritzen	75
E. Maegaard	144
A. P. Møller	165
Marius Nielsen	126
A. N. Petersen	161
K. Reinhard	98
A. de Richelieu	48
Chr. Sass	152
R. Strøm	19
C. F. Tietgen	8
D. Torm	36
Dansk Dampskibsrederiforenings Bygning	162
Gaardinteriør	164
Hal	169
Hovedkontor	163
Mødesal	168
Søfartsmonumentet	193

		Side
m.s.	„Almena“	219
s.s.	„Alssund“	234
m.s.	„Amerika“	273
s.s.	„Annam“	275
m.s.	„Anna Mærsk“	285
s.s.	„Avance“	243
s.s.	„Bogø“	245
m.s.	„Bornholm“ (Det Dansk-Franske D/S.)	226
m.s.	„Bornholm“ (D/S. Paa Bornholm af 1866)	264
m.s.	„C. F. Tietgen“	265
m.s.	„Chr. Sass“	201
m.s.	„Christian Holm“	229
s.s.	„Dana“	230
m.s.	„Dronning Alexandrine“	266
s.s.	„Edouard Suenson“	255
m.s.	„England“	269
s.s.	„England“	231
s.s.	„Erik B.“	244
m.s.	„Erria“	277
m.s.	„Fionia“	276
s.s.	„Frederik VIII“	259
s.s.	„Garm“	244
s.s.	„Gerda Toft“	243
s.s.	„Gustav Diederichsen“	250
s.s.	„Hans Broge“	211
s.s.	„Helga“	287
s.s.	„Henriette“	246
s.s.	„Island“	270
m.s.	„Jane Mærsk“	207
s.s.	„Juliane“	255
H.s.	„Kjøbenhavn“	261

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

		Side			Side
s.s.	„Knud Villemoes“	254	s.s.	„Phønix“	253
s.s.	„Lise“	245	s.s.	„Samsø“	237
s.s.	„Mercur“	256	m.s.	„Selandia“	205
s.s.	„N. C. Monberg“	240	m.s.	„Stjerneborg“	203
s.s.	„Newport“	253	s.s.	„Stockholm“	249
s.s.	„Niels R. Finsen“	246	s.s.	„Susan Mærsk“	208
m.s.	„Nordhavet“	206	s.s.	„Sverige“	263
s.s.	„Olga“	267	s.s.	„Søborg“	208
m.s.	„Olympia“	210	s.s.	„Transporter“	254
s.s.	„Oscar II“	271	s.s.	„Tyr“	256
s.s.	„P. N. Damm“	223	s.s.	„Victoria“	241

GRAFISKE TAVLER

Side

Opsejlet Bruttofragt (Gods) i Mill. Kr. for henholdsvis Danmark og Sverige i Aarene 1905, 1913, 1928 og 1930 222

Opsejlet Bruttofragt (Passagerer og Gods) i Mill. Kr. for henholdsvis Norge og Sverige i Aarene 1905, 1913, 1928 og 1930 224

Danmarks Merindførsel og beregnet Bruttofragt for danske Skibe i Tidsrummet 1910—1932 (Mill. Kr.) 228

De nordiske Ruterederiers indbyrdes Størrelse ult. 1913 og ult. 1932:

I. Overvejende Passager- og Stykgods-Rederier 280

II. Overvejende Lastegods-Rederier 281

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek