

Med Hensyn til det mindre Tilbud af Tonnage turde det være nok at erindre om at de store tyske og østrigske Handelsflaader praktisk talt ikke kunne anvendes, samt at et lignende Forhold gælder for en stor Del af den engelske Tonnage, som er taget i Brug til militære Formaal. Dertil kommer jo, at et stort Antal Skibe, ogsaa saadanne som tilhører neutrale Magter, er gaaet tabt under Krigen.

En betydelig Forhøjelse af de før Krigen gældende Fragter har ogsaa været nødvendig for at dække den store Risiko og Omkostninger, der ved Krigen er opstaaet for Skibsfarten. I sidstnævnte Henseende bør fremhæves:

1) Den store Risiko, der for Skibene er opstaaet saavel ved de udlagte faste Mincer som ved de i aabent Farvand omkringdrivende Miner.

Dertil kommer den Risiko, som er opstaaet ved, at Fyr er slukkede og Fyrskibe inddragne.

2) Risikoen for, at Skibene skulle blive opbrugte af krigsførende Magter og blive tagne som Prise paa Grund af Beskaffenheden af deres Ladninger. Denne Risiko er større, end man tidligere har formodet, saavel paa Grund af Vanskeligheden ved at kunne kontrollere Ladningen som paa Grund af de usikre og skiftende Bestemmelser, som de krigsførende Magter udsteder med Hensyn til Begrebet Kontrabande, ofte med saa kort Varsel, at et Skib ikke har kunnet naa at fuldføre en allerede paabegyndt Rejse med en Ladning bestaaende af Varer, der ved Rejsens Paabegyndelse ikke var Kontrabande, forinden Ændringer i Bestemmelserne har gjort Ladningen til Kontrabande. Det turde være tilstrækkeligt her at erindre om de store Vanskeligheder i Østersøen med Hensyn til Ladninger af Trævarer, samt i Nordsøen med Ladninger af transatlantiske Importvarer.

Som Eksempel paa Rækkevidden af den Risiko, som ovenfor omtales, kan anføres, at i Norge udgør det Beløb, som kan komme til Udbetaling paa Grund af allerede indtrufne Begivenheder, ca. 5 Millioner Kroner. Denne Byrde kommer i sin Helhed til at hvile paa Skibsrederne.

De Beløb, som senere kan paalignes Rederne i de skandinaviske Lande udover den allerede kontant erlagte Krigsassurance Præmie, kan derfor blive meget betydelige.

3) Den ændrede og ofte betydeligt længere Vej, Skibene maa gaa paa Grund af de i saa Henseende af de krigsførende Lande udstedte Bestemmelser. Det er saaledes ikke usædvanligt, at en Sørejse til Nordsøhavn for Tiden tager dobbelt, ja endogsaa tre Gange saa lang Tid som under normale Omstændigheder.

4) De uberegnelige Ophold, for hvilke Skibet udsættes under Rejsen.

I saa Henseende forekommer ikke alene de Ophold, som foraarsages i de Havne, i hvilke Skibene maa gaa ind for Visitation, men ogsaa de ofte betydeligt længere Ophold, som opstaar i den eller de Havne, hvortil Skibene henvises fra den for Visitation anviste Havn.

Opholdet i saadanne Havne er ofte blevet meget langt derved, at der er blevet paalagt Skibe delvis eller fuldstændig Oplosning og Genindtagelse af Ladningen. Som et Eksempel herpaa kan anføres, at et til Gøteborg bestemt Skib med en Ladning af Foderstoffer paa den Maade har paadraget sig Omkostninger, der overstiger 100 000 Kr., og at saavel Befragteren som Ladningsmodtageren har nægtet at erstatte Rederiet nogen som helst Del deraf.

5) De betydeligt forlængede Ophold, som foraarsages Skibene i Lastnings- og i Særdeleshed i Losningshavnene.

I mange stærkt trafikerede Havne viser Erfaringen, at Skibene maa regne med et flere Uger længere Ophold end under normale Forhold.

6) De forhøjede Udgifter til Bunkerkul.