

Disse beror *dels* paa det større Kvantum, som forbruges paa Grund af Rejsernes ovenfor omtalte Forlængelse, og *dels* derpaa, at Prisen paa Kul er steget, i Særdeleshed paa en Del af de Pladser, de paa længere Rejser beskæftigede Skibe maa anløbe for Kul. Man kan nævne som Eksempel, at Bunkerkul paa visse saadanne Pladser nu betales med 60/— per Ton imod tidligere mindre end Halvdelen af dette Beløb.

7) Den Forhøjelse af Hyrerne, der efter Krigens Udbrud maa betales til saavel Officererne som Mandskabet, samt Omkostningerne ved Forsikringen af Besætningerne imod Krigsfare.

Den herved opstaaede Forøgelse i Udgifterne naar op til 50 à 75 pCt. af Omkostningerne før Krigen.

8) Foruden hvad der ovenfor er nævnt, forekommer der naturligvis paa andre Omraader betydelige Forøgelser af Udgifterne; man kan saaledes eksempelvis nævne Forøgelsen af Udgifterne til Lods, samt til Kosthold og Overtidsarbejde.

I denne Forbindelse bør erindres, at de skandinaviske Landes Rederinæring særligt i den første Maaned efter Krigens Udbrud led meget betydelige Tab ved den Uvirksomhed, som da indtraadte paa Fragtmarkedet og den derved foranledigede Oplægning af Skibe.

Samtlige de Skibe, som ved Krigens Udbrud befandt sig i et krigsførende Lands Havn, blev betydeligt opholdte; nogle maatte efter lang Ventetid oplosse allerede indtagen Ladning og kunde derefter afsejle, andre er endnu tvungne til at forblive der.

Desuden bør der tages Hensyn til, at et meget stort Antal Skibe før Krigens Udbrud var befragtede for en længere Periode. For disse Skibes Vedkommende har Rederierne ikke kunnet nyde nogen Fordel af Fragtstigningen, men har derimod maattet bære de forøgede Omkostninger. Det samme gælder til en vis Grad det store Antal Skibe, som under Krigen har sejlet og endnu en lang Tid kommer til at sejle ifølge Fragtkontrakter, som ganske vist er oprettede efter Krigens Udbrud, men dog inden den store Stigning i Fragterne indtraadte.

Det er uden Tvivl rigtigt, at med de nugældende Fragter kan en „*Tramp*“ *damper ved en lykkelig udført Rejse* opnaa et meget stort Overskud, men det vil klart fremgaa af det ovenfor anførte, at der findes en Mængde Faktorer, som medvirker til, at et saadant Resultat ikke kan paaregnes for alle i Tramparten beskæftigede Skibe.

Skibe i Liniefart med de mange Lastnings- og Losningshavne lider selvfølgelig særligt Men af Opholdene i Havnene og de dermed forbundne Omkostninger. Liniernes hele Arbejdsmaade og bundne Virksomhedsomraade gør det ogsaa vanskeligere for dem at drage Fordel af de højere Fragter i samme Udstrækning som Tramprederierne. I endnu højere Grad gælder dette de Linier, som maa tilfredsstille deres Behov af Tonnage ved Leje af Skib til den nuværende høje Markedspris.

De her anførte Momenter har man ikke taget tilstrækkeligt i Betragtning i de Udtalelser, som er fremkomne i Pressen og andetsteds angaaende det Overskud, som kan beregnes indtjent ved de nugældende Fragter.

Krigen har selvfølgelig skabt store Muligheder for Fortjeneste for Rederinæringen, men har ogsaa for denne medført Vanskeligheder af indgribende Beskaffenhed. Det er ikke alene Skibenes Officerer og Mandskaber, som har haft Sejladsens Ophør i visse Farvande under Overvejelse; denne Mulighed har ogsaa fremstillet sig for Rederne.

En Omstændighed, som disse i denne Forbindelse maa tage i Betragtning, er, at gaar et Skib tabt under de nuværende Forhold, kan ny Tonnage i dettes Sted ikke skaffes før langt ud i Fremtiden, i hvert Fald ikke til rimelige Priser.

Den saaledes ved Krigen uundgaaelige Fragtstigning har naturligvis haft Betydning for Prisen paa de Fornødenheder, som maa importeres til de skandinaviske Lande;