

## Bestræbelserne for Genopbygning af den amerikanske Handelsflaade.

Af

Konsul J. E. Leerbech.  
(New York).

---

De nordamerikanske Kolonier, især New England, havde fortrinlige naturlige Betingelser for Skibsbygning, i de store Skove, og for Skibsfart, i de dybe Floder og Havne samt en Befolkning med Lyst til Søen. Paa Revolutionstiden var der flere Skibsbyggere end Agerdyrkere i Maine og New Hampshire, og i Massachusetts ejede man et Skib for hver 100 Indbyggere.

»Navigation act« (og den denne supplerende Act af 1663) hindrede den amerikanske Flaade i Handel paa andre europæiske Lande end England, men beskyttede den ogsaa mod disse Landes Konkurrence. Resultatet var, at ved Udbruddet af Oprøret ejede de nordamerikanske Kolonier en Flaade, der næsten var tilstrækkelig til Besørgelse af Landets Handel baade langs Kysten og over Havet. Under Oprøret forøgedes Handelsomraadet naturligvis betydeligt, og trods de store Tab, der ledes ved engelske Opbringelser, opretholdtes Handelsflaaden.

Oprørernes Handelspolitik maatte blive: *free trade*. Dette var baade i Harmoni med den almindeligt herskende Livsanskuelse og økonomiske Opfattelse, og det var til Landets virkelige Fordel, som Følge af den naturlige Overvægt, det havde paa Skibsbygningens Omraade. Saa snart den første Centralmyndighed — Konfederationen — er dannet og har faaet Myndighed til at afslutte Traktater, ser man derfor ogsaa denne begynde Underhandlinger med Frankrig om en Handelstraktat. Men paa Grund af Frankrigs Uvilje mod at gaa videre, aabnede Traktaten af 1776 kun de to Landes Havne for deres indbyrdes direkte Handel. Efter Fredslutningen i 1783 søger Konfederationen ligeledes at afslutte en Handelstraktat med England — især for, trods Adskillelsen, at beholde den hidtil bestaaende Tilladelse til at handle paa de engelske Kolonier i Amerika. Dog England ikke blot nægter at indlade sig paa nogen Handelstraktat, men forbyder endog al Handel mellem England og dets tidligere Kolonier, et Bud, som forøvrigt ikke længe stod ved Magt, men erstattedes af hvert Aar gentagne, for ét Aar ad Gangen gældende Tilladelser til direkte Handel mellem de Forenede Stater og Storbritannien.

Samtidig med, at Centralmyndigheden saaledes, støttet til sin traktatstiftende Ret, stræber i Retning af fri, uhindret Omsætning, optræde de enkelte, suveræne Stater imidlertid paa helt anden Maade, hver som det passer den bedst, og da i Reglen saaledes, at de søge at trække Landets Omsætning med Udlandet hen til egen Stats Havne, som derfor aabnes for egne og for engelske Skibe, medens de lukkes for Nabo-staternes Skibe ved Hjælp af høje Afgifter. Dette

førte dog naturligvis kun til, at engelske Skibe kom i samtlige Staters Havne, og overalt profiterede af, at de andre Fristaters Skibe efter Evne holdtes ude. Hele det heraf resulterende Kaos var en af flere Grunde til den stærkt voksende Stemning for en fastere Sammenknytning mellem de nye Stater, for Dannelsen af en Union, hvori Centralregeringen skulde have Myndighed til at ordne Handelen, baade den med Udlændinge og den mellem Staterne indbyrdes. Og den Magt gav Konstitutionen af 1788 da sluttelig ogsaa den nye Centralmyndighed, Kongressen, dog ikke uden Overvindelse af en betydelig Friktion. I den Delegeretforsamling, der skulde vedtage Forfatningen, ønskede Sydstaternes Repræsentanter først og fremmest, at Forfatningen ikke forbød Slaveriet, dernæst ønskede de som Eksportører af Landbrugsprodukter (især Ris, — Bomuld var endnu ikke stærkt fremme) saa billig Fragt som mulig, altsaa fri Adgang for alle Nationers Skibe til Handel paa Staterne. Ny-England Staternes Delegerede ønskede derimod først og fremmest til Gavn for deres Skibsfart den størst mulige Udelukkelse af fremmede Skibe. Dernæst vare de — ligesom de mellemste Staters Repræsentanter — imod Slaveriet (om end egentlig ikke afgjort). Resultatet af Brydningen mellem disse forskellige Interesser blev et Kompromis. I Forfatningen kom der til at staa, at der ikke maatte røres ved Slaverispørgsmaalet i 20 Aar (indtil 1808), og til Gengæld vedtog den første Kongres i 1789:

1) En Toldbegunstigelse af 10 % for Varer, der tilførtes Staterne i amerikanske Skibe (paa The, direkte fra Kina, endog 100 %.

2) Ved Indklarering i amerikanske Havne: En Tonnageafgift af 6 Cts. pr. Ton paa ame-

rikansk byggede og ejede Skibe, af 30 Cts. pr. Ton paa amerikansk byggede, men af fremmede ejede Skibe, og af 50 Cts. pr. Ton paa fremmedbyggede og fremmedejede Skibe. <sup>3)</sup> At amerikansk byggede og ejede Skibe, der benyttedes i Kystfarten, kun betalte Tonnageafgift een Gang aarligt.

Dette var en betydelig Begunstigelse for amerikanske Skibe, for Toldens Vedkommende saa stor, at man af Hensyn til Toldindtægterne senere saa sig nødsaget til at forandre Toldreduktionen for Varer i amerikanske til en Toldforøgelse for Varer i fremmede Skibe. Denne Lovgivning bragte i de 4 Aar 1789—1793 den amerikanske Handelsflaade en Forøgelse af ca. 200 %.

I 1792 vedtoges dernæst en Registreringslov, hvorefter kun saadanne Skibe, der ere byggede i de Forenede Stater og helt og holdent ejes af Borgere i disse Stater, har Ret til amerikansk Flag, samt at samtlige Officerer paa amerikanske Skibe skal være amerikanske Borgere. Denne Lov var for sin Tid naturlig og heldig. Landet byggede godt og billigt, og dets Søfolk havde et godt Navn paa sig. Loven virkede som i Nutiden en Varemærkelov. Hvor det amerikanske Flag vajede, havde man en vis Garanti for et godt bygget og godt ført Skib.

Under de følgende Aars Revolutions- og Napoleonskrige fortsattes den hurtige Udvikling, som dog vilde have været endnu hurtigere, om ikke begge de krigsførende Magter og deres Allierede hver paa sin Side havde søgt at hindre de Neutrales Handel med Fjenden. Snart er det England, snart er det Frankrig, der beslaglægger og konfiskerer de amerikanske Skibe,

som i Øjeblikket findes i vedkommende Magts Havne, eller lader sine Krigsskibe og Kapere opbringe dem paa Søen og presse amerikanske Søfolk til Orlogstjeneste. Alle disse Træk fra de krigsførende Magters Side skadede den amerikanske Handel betydeligt, og ikke mindre skadedes den ved det Forbud, som Unionsregeringen i December 1807 udstedte mod al amerikansk Handel med det krigsførende Udland. Dette Forbud var ment som et Vaaben mod de krigsførende, men ramte Amerikanerne selv, og blev derfor ogsaa efter 15 Maaneders Forløb mildnet til kun at gælde selve de to Hovedstater, England og Frankrig. Trods alt voksede — som omtalt — den amerikanske Handelsflaade betydeligt. Hvor stor dens Fremgang var, ser man bedst deraf, at medens 73 % af de 611,000 Tons, der i 1793 indklareredes i amerikanske Havne, tilhørte amerikanske, og 27 % faldt paa fremmede Skibe, saa var i 1811 af en indklareret Tonnage paa 956,000 Tons 96 % amerikansk og kun 4 % fremmed. Samtidig var den indregistrerede Tonnage stegen til over en Million Tons.

Tonnageafgifterne af 1789 havde skadet engelske Skibes Handel paa Nordamerika betydeligt. Om at aabne amerikanske Skibe Adgang til sine Koloniers Havne vilde England ikke høre Tale; derimod foreslog det i denne Periode gentagne Gange direkte Handel mellem selve de to Lande paa ens Betingelser for begge Nationers Skibe, men dette afvistes af Amerika.

Fortsatte Rivninger af den ovenfor omtalte Art førte i 1812 til Krig med England, under hvilken den største Del af den amerikanske Handelsflaade maatte

lægge op i egne Havne. Først ved Freden i 1815 frigøres den atter.

Ved den Handelskonvention, der afsluttedes samtidigt med Freden, aabnedes den direkte Handel mellem de 2 Lande paa lige Betingelser (samme Betingelser, som England havde for andre Lande) for begge Nationers Skibe. Med Hensyn til den indirekte Handel og Handelen paa de engelske Kolonier blev Forholdet imidlertid som tidligere, kun at enkelte af de vigtigste Havne i Indien aabnedes for Stjernebanneret.

For sine amerikanske Besiddelsers Vedkommende forbeholdt England sig derimod fuld Handlefrihed. Dette var et Nederlag for det amerikanske Standpunkt: enten fri Skibsfart til Moderland og Kolonier eller ogsaa højere Afgifter i amerikanske Havne for engelske end for amerikanske Skibe. Man tog imidlertid Nederlaget med Anstand, og Kongressen vedtog en »act«, hvori den bemyndigede Præsidenten til at afslutte Traktater af lignende Indhold med alle fremmede Magter. Slige Traktater afsluttedes derefter med Østrig, Danmark, Rusland, Sverige og Norge o. s. v. Saa vidt gørligt søgte de Forenede Stater at faa indført i dem Bestemmelser, der vare gunstigere for fri Skibsfart end de, som den engelske Traktat indeholdt. \*)

Efter den almindelige Verdensfred viste det sig snart, at der eksisterede altfor megen Tonnage til den nu stærkt indskrænkede Handel. Dette medførte atter, at England søgte at indskrænke Virkningerne af de

\*) Se f. Eks. Traktaten med Danmark af 1826, der indeholdt Bestemmelser i denne Retning, som have overflødiggjort senere Traktater.

Indrømmelser, det havde gjort i Handelskonventionen af 1815, hvad igen førte til Modforholdsregler fra Fri-staternes Side, og man ser derfor de næste 14—15 Aar hengaa med Stridigheder og gensidige Indskrænkninger i engelske og amerikanske Skibes Handelsfrihed. Saaledes skal her særlig nævnes, at den amerikanske Kysthandel, som hidtil havde været tilladt fremmede Skibe mod højere Afgifter, i 1817 ganske blev forbeholdt det amerikanske Flag. Først i 1830 indtræder rolige Forhold, under hvilke de Forenede Staters Skibe faa Ret til at transportere Varer, producerede i Staterne, til alle britiske Kolonier samt til at eksportere disse Koloniers Produkter til et hvilket som helst Land — en betydelig Tilnærmelse til fri Skibsfart (fri Handel).

I Perioden 1815—1828 havde den amerikanske Handelsflaade — trods de vanskelige Forhold i Verdenshandelen — ikke blot beholdt sin Størrelse, men var gaaet noget frem, ligesom Værdien af, hvad der ind- og udførtes til og fra Staterne i Landets egne Skibe omtrent havde holdt sig uforandret.

I Slutningen af 20erne begyndte de Forenede Stater at slaa ind paa den protektionistiske Bane, som de have fulgt senere. Følgen heraf maatte blive mindre Import. Men dette betød atter en Forværring af det Forhold, som altid havde været det svage Moment i Skibsfarten paa Amerika, nemlig: at Landets Eksport, som bestod af voluminøse Raastoffer, krævede saa langt mere Tonnage end Importen. Man saa sig derfor om efter Midler til at erstatte Handelsflaaden dens forventede Tab, muligvis skaffe den forøget Virkefelt. Og da Amerikanerne endnu, ligesom tidligere, byggede bedre og billigere Skibe end andre og forstod at sejle

hurtigt og godt med dem, da de med andre Ord havde Betingelserne for at kunne konkurrere sejrrigt paa Verdensmarkedet, var det deres Deltagelse i dette, man bestræbte sig for at faa udvidet.

I 1827 begynder man at søge afsluttet Handels-traktater med dette omtalte Formaal for Øje. Den første af disse er Traktaten af 19. Januar 1828 med Sverige-Norge, ved hvilken hver af de kontraherende Parter forbeholdt sig egen Kysthandel, men iøvrigt aabnede sine Havne for den anden Parts Skibe, fra hvilken Havn i Verden de saa kom, mod samme Tonnageafgift, som egne Skibe betalte. I de følgende Aar afsluttedes lignende Traktater med Frankrig, Preussen, Østrig og Rusland. De fulgtes senere af Traktater med Nederlandene (1852/53), Italien (1871), Belgien (1875) og Japan (1894/95) — foruden med Grækenland og forskellige Stater i Syd- og Centralamerika, som ingen Handelsflaade have. Alle vare de baserede paa Principet: fri direkte som indirekte Skibsfart med ens Afgifter for alle — dog at Kystfart forbeholdes vedkommende Magts egne Skibe. Og det er dette Princip, som de Forenede Stater have fulgt til Dato, ikke blot i Formen — saaledes som alle Magter have gjort — men ogsaa i Realiteten, idet man ikke har givet Handelsflaaden Subsidier, i hvert Fald ikke af større Betydning.

Hvor godt de omtalte Bestræbelser lykkedes, ser man af, at uagtet den amerikanske Flaades relative Andel i Farten paa de Forenede Staters Havne i Løbet af de følgende 25 Aar aftager stærkt\*), vokser selve

\*) I 1830 var kun 12 % af de i de Forenede Staters Havne ind- og udklarerede Skibe ikke-amerikanske, og deres Ladninger



Flaaden dog ganske betydeligt, baade absolut set og i Forhold til andre Magters Handelsflaader. I 1830 var den amerikanske Handelsflaade  $1\frac{1}{5}$  Mill. Tons, hvoraf 537,000 i udenlandsk Fart. I 1861 ejedes Verdens Handelsflaade saaledes: af England og Kolonier 5,9 Mill. Tons, af de Forenede Stater 5,5 Mill. Tons (hvoraf 2,5 i udenlandsk Fart), af alle andre Nationer 5,8 Mill. Tons. Skibsbygningen i de Forenede Stater var endog saa betydelig, at et stort Antal nye Skibe aarligt solgtes til Ulandet; i 1855 saaledes 65,000 Tons.

1861 betegner imidlertid Kulminationspunktet for den amerikanske Handelsflaade. Fra nu kommer Nedgangen, der for den søgaaende Flaades Vedkommende har været fortsat til den Dag idag.

I 1819 var den første Damper, en Amerikaner, gaaet over Atlanterhavet, og fra det Øjeblik var Bygningen af Dampskibe gaaet stærkt fremad paa begge Sider af Oceanet. I 1851 havde England og de Forenede Stater omtrent lige stor søgaaende Dampskibstonnage (henholdsvis 65,000 og 62,000 Tons). Men fra det Øjeblik Dampskibsskruen fortrænger Skovlhjulet, og endnu mere fra det Øjeblik, da Jern og Staal fortrænge Træ som Materiale til Skibsskroget, fra det Øjeblik har de Forenede Stater tabt deres naturlige Overlegenhed i Skibsbygningen, og denne er gaaet over til England som den billigste og mest erfarne Producent af det nye Materiale. Endnu i Halvtredserne frembringer den amerikanske Skibsbygningskunst sin berømte »California clipper«, som den i det hele taget

---

repræsenterede kun 11 % af de transporterede Varers Værdi; men i Aarene op til 1860 vare de tilsvarende Tal 29 og 24.

i sin sidste Blomstringstid kæmper for at beholde Overtaget; men fra 1855 staar England parat til at bygge Jernskibe, og i 1849 har det ophævet sine indskrænkende Søfartslove, hvorved det — ligesom paa selve Frihandelens Omraade — giver andre Nationer et Eksempel til Efterfølgelse, hvoraf det — som den naturlige (mest produktive) Producent — selv profiterer.

Og saa kommer desuden Borgerkrigen. I de tre Aar 1862 til 1865 søger  $\frac{1}{3}$  af de Forenede Staters søgaaende Handelsflaade ind under fremmed Flag eller sælges til Udlandet, ligesom mange Skibe ødelægges af Sydstaternes Krydsere. Da Krigen er endt, er Flaaden omtrent kun halv saa stor, som da den begyndte, og Udviklingen i Skibsbygning fra Træ til Jern er fortsat. Under disse Forhold havde de Forenede Stater, hvis de vilde tænke paa at bevare deres Søfart, kun eet Middel hertil: aabne Adgang for fremmedbyggede Skibe til amerikansk Indregistrering. Men det var saa langt fra, at man gik den Vej, at man endog nægtede de Skibe, som under Krigen vare blevne overførte til fremmed Flag, Tilladelse til at vende tilbage. Samtidig vendte Landets Interesser og Kapital sig mod Vest, Banerne tværs over Fastlandet byggedes, og det nye Land eksploiteredes. Befolkningen vendte sig til de Virksomheder, der gav højere Arbejds løn, større Udbytte af Kapitalen. Den protektionistiske Strømning voksede stadig, og Landet blev sig selv nok. Den udenlandske Handels Betydning i Forhold til den indenlandske svandt ind — ganske overordentligt. Skibsfarten betalte sig ikke, Interessen for den forsvandt; og da Udlandet kunde præstere Transporten over Havet billigere, end man selv kunde, lod man

det have den. Følgen blev, at Forholdet nu er det, at medens den Del af den amerikanske Handelsflaade, der beskæftiges paa Floder, Søer og ved Kystfarten, vokser kontinuerligt og hurtigt og i 1904 var ca. 6 Mill. Tons stor, saa aftager den, som farer paa Udlandet, med rivende Fart. Da denne Del umiddelbart før Borgerkrigen var paa sit højeste, talte den  $2\frac{1}{2}$  Mill. Tons, i 1904 knapt 900,000. I 1860 transporteredes 76 % af Værdien af de Forenede Staters Omsætning i amerikanske Skibe, i 1904 kun 4 %, og i dette sidste Aar er der paa de amerikanske Værfter ikke bygget et eneste Skib til udenlandsk Fart. De Forenede Stater betaler nu aarligt 200 Millioner Dollars i Fragt til fremmede Skibe.

Den amerikanske søgaaende Handelsflaade forfaldt imidlertid ikke helt uden Protester og Overvejelser over, hvorledes Forfaldet kunde standses. Gentagne Gange rejser der sig offentlige Diskussioner om Forholdet, og det behandles i Kongressen; men Sagen forkvakles ved Striden mellem Skibsfarts- og Skibsbyggerinteresserne. De første forlangte først og fremmest Ret til Køb og Indregistrering af fremmedbyggede Skibe, og det var netop det, de sidste paa ingen Maade vilde tillade. Hvad Nationen som Helhed angaar, saa stod den i det hele taget ret ligegyldig overfor Sagen; dens Interesser vare, som ovenfor omtalt, knyttede til Udviklingen mod Vest, og for denne gjaldt det blot om billig Fragt for den voluminøse Landbrugs-eksport. Det eneste, som det lykkedes at gennemføre, var Postsubventionsloven af 1891, ved hvilken der gaves amerikanske Dampere i udadgaaende Fart en Subvention, alt efter vedkommende Skibs Hurtighed,

af fra  $\frac{2}{3}$  til 4 Dollars pr. Mil. Men denne Lov har ikke haft megen Virkning; forholdsvis faa Linjer have meldt sig til at føre Post under den. Først med den spanske Krig og de senere Aars kolossale Opsving i den industrielle Udvikling vaagner Nationens Interesse for Søfarten. Krigen havde givet den amerikanske Selvbevidsthed og nationale Stolthed et vældigt Skub fremad; det havde saaret Folkets Nationalfølelse at se, i hvilken Grad Regeringen havde været nødt til at søge til udenlandske Skibe for at faa sine Transporter til Kuba udførte, og hvor stor en Del af Mandskabet paa den amerikanske Flaade der i Virkeligheden var Ud-lændinge. Den voksende industrielle Produktion vilde inden lang Tid nødvendiggøre Aabningen af nye Markeder. Spørgsmaalet om Handelsflaadens Udvikling bliver derfor brændende. Det er ikke længere udelukkende et Spørgsmaal om dyrere eller billigere Transport af Omsætningen med Udlandet, men ogsaa om Lejlighed til at trænge ind og faa fast Fod paa de neutrale Verdensmarkeder. Og i allerførste Række er det et Spørgsmaal om Reservekrydsere, Transportskibe og Reservemandskab til den Kampflaade, som Amerika bygger med saa rivende Fart, og i hvilket det ser Midlet til at hævde en dominerende Stilling først og fremmest ved Stillehavskysterne i Vest og Øst, dernæst overalt paa Verdenshavet. Før Spanskekrigen gik Amerikanernes Planer ikke udover eget Lands Grænser, nu drømte de om et industrielt og kommercielt Verdensherredømme.

Blandt de Forslag, der ere stillede til den oversøiske Flaades Genopbygning, skal jeg, idet jeg forbi-gaar tidligere Lovforslag og Kommissionsbetænkninger,

indskrænke mig til at nævne to, som i December 1899 indbragtes, det ene i Senatet, det andet i House of Representatives, og som efter Forslagsstillerne kaldtes henholdsvis »the Frye Bill« og »the Payne Bill«. De afveg ikke principielt fra hinanden, og da det i de senere Forhandlinger nærmest blev Payneforslaget, som traadte i Forgrunden, vil det ogsaa her være tilstrækkeligt at omtale dette sidste lidt nærmere. Det forkastede det (bl. a. i den saakaldte Sulzerbill fremkomne) Forslag om at genoptage de fra 1789 til 1865 praktiserede Toldbegunstigelser for Varer, der importeredes i amerikanske Skibe, og vilde løse Opgaven gennem Subsidier. Det søgte endvidere at forsone Skibsbygnings- og Skibsfartinteresserne ved at tillade, at et begrænset Antal fremmedbyggede Skibe, nemlig saadanne, som ved Lovens Ikrafttræden vare engagerede i Farten paa Amerika, og af hvilke mindst Halvdelen ejedes af Amerikanere, kunde indregistreres som amerikanske. Men alle Nybygninger skulde foregaa i Amerika; og medens Ejerne af de før 1. Jan. 1904 amerikansk byggede Skibe for at faa Subsidier skulde mod Kautionsforpligte sig til i Løbet af 10 Aar at bygge paa amerikanske Værfter til amerikansk Flag halv saa stor en Tonnage, som de fik subsidieret straks, maatte Ejerne af de fremmedbyggede Skibe forpligte sig til i samme Tidsrum at bygge en Tonnage lige stor med den, som det var blevet tilladt at overføre fra fremmed til amerikansk Flag. De fremmedbyggede Skibe fik derhos til Stadighed kun halvt saa store Subsidier som de amerikanskbyggede. Subsidierne skulde beregnes dels efter Tonnage, dels efter Hurtighed, dels efter tilbagelagte Vejlængder — altid dog kun for Rejser,

hvor Skibet havde haft mindst halv Last; og de skulde for Skibe, der vare byggede efter 1. Januar 1900, kunne gives i 20, for Skibe, der vare byggede før denne Dag, kun i 10 Aar. De subsidierede Skibe skulde — om det forlangtes — medføre Post gratis og i Krigstid kunne lejes eller købes af Regeringen, ligesom der stedse skulde opdrages om Bord en Lærling for hver 1000 Tons. Dampere over 2000 Tons fik Ekstrabegunstigelser; og Skibe, der anvendtes til Havfiskeri, fik 2 Doll. pr. Brutto Ton pr. Saison, hver Mand desuden 1 Doll. maanedlig i Hyretillæg.

Var Lovforslaget blevet vedtaget, vilde det rimeligvis have medført en Udgift paa noget over 3 Mill. Dollars i det første Aar, og denne Udgift vilde i Løbet af 4 à 5 Aar være vokset til 9 Mill. aarlig, en Grænse, som Lovforslaget selv satte for Subsidiebetalingen.

Det lykkedes imidlertid ikke at gennemføre Lovforslaget. Det vedtoges i Senatet, men bragtes ikke gennem House of Representatives. Paa samme Maade gik det et i 1901 stillet Forslag, »the Payne-Hanna Bill«, til Trods for, at det havde udeladt den saa stærkt kritiserede Bestemmelse om Registrering og Subsidiering af fremmedbyggede Skibe. Ikke blot var Demokraterne (Oppositionen) imod det, fordi det var en ny Protektion; men ogsaa blandt Republikanerne var der Frygt for, at Agerbrugsstaterne i Mississippidalen og Nordvesten skulde være saa afgjorte Modstandere af Subsidier, at, om Forslaget blev til Lov, vilde det gaa ud over Partiet ved næste Valg. Paa den anden Side kunde man heller ikke afvise Sagen, og i April 1904 enedes man derfor om at udsætte Afgørelsen og nedsætte en Kommission, bestaaende af 5 Senatorer og 5

Representanter, der i Løbet af Sommeren skulde anstille en Enquête baade i Havnestæderne og i det Indre af Landet og herigennem søge at faa et Indtryk af, hvad Folket egentlig ønskede, og hvor stærk Oppositionen mod Hjælp til Handelsflaaden var.

Kommissionen begyndte sin Virksomhed i Foraaret 1904, berejste først de atlantiske, senere de sydlige Havnestæder, de nordvestlige Stater og Stillehavsstaterne, hvorefter den afsluttede Enquêten i Washington, D. C. Paa samtlige disse Steder hørte den paa en Mængde Mennesker af alle Stænder, der repræsenterede ikke blot Landets Skibsfart (Skibsbyggere, Redere, Kaptejner, Matroser) men ogsaa dets Industri, Agerbrug og Handel, dets Jurister etc. Kommissionen har senere udgivet stenografisk Referat af alle disse Forhandlinger og Afhøringer; Referatet fylder tre tykke Bind. Ved Gennemgang af dem faar man nu det ubetingede, uafviselige Indtryk, at ét er alle enige om: den søgaaende amerikanske Handelsflaade skal udvikles. De Stemmer, der ræsonnere, som saa mange ræsonnerede tidligere: »Vil Udlandet transportere vore Varer billigere end vi kan, hvorfor saa sige Nej? Vi har jo Brug nok for vor Kapital og vort Arbejde paa andre Omraader«, disse Stemmer ere i afgjort Mindretal. Grundtonen i det hele er: amerikansk Patriotisme. Vi er Verdens mest fremadskridende Nation, vi vil have en stor Handelsflaade. Vi vil det for at skaffe Reservemandskab samt Krydsere og Transportskibe til vor Flaade, den, der skal hjælpe os til en politisk første Rangs Plads i Verden. Vi vil det for

at udvide vor Verdenshandel uafhængigt af Udlændingene, som transportere 92 0/10 af vor udenlandske Om-sætning, og som alligevel kun modarbejde os, hvor de kan. Desuden have vi Ret til vor Del af Transportarbejdet paa Havene, og den Løn, det giver dem, der arbejde i det. Hvad det koster at naa Maalet, betale vi, ligesom andre Nationer gøre; de Penge komme dog bagefter ind med Renter. — Kommissionen har derfor fuldstændig Ret, naar den i sin Rapport siger: »If the inquiry of the commission has done nothing else, it has in any event proved beyond the shadow of doubt, that public opinion will loyally and eagerly sustain Congress in any frank, equitable, and effective measure that may be adopted for the restoration of the carrying trade and the expansion of our ocean commerce«.

Men om Midlet til at naa dette Maal hersker der mangfoldige Meninger. Der anbefales baade Tilladelse til, at fremmedbyggede Skibe kan indkøbes og derefter indregistreres i Amerika med Ret til amerikansk Flag (free ship), Subvention til Postlinjer, Subventioner eller Subsidier til Fragtskibe (enten Dampskibe eller baade Damp- og Sejlskibe), Subsidier, beregnede efter Last, Hurtighed, tilbagelagt Afstand, og Subsidier uden Hensyn til noget af disse Forhold, højere Told- og Tonnageafgifter for fremmede end for amerikanske Skibe, Revision af Lovene for Søfolk, Betaling til Søfolk, som forpligte sig til Tjeneste i Tilfælde af Krig etc. etc. Dog Flertallet af dem, der have udtalt sig for Kommissionen, have endt deres Indlæg med Ord, hvis Mening kan gengives saaledes: Men mener Kommissionen ikke, at mit Forslag kan gennemføres,



saa vælg andre Midler. Sørg bare for, at Maalet naas, at vi faar en oversøisk Handelsflaade.

Hvad Kommissionen først og fremmest søgte at komme til Klarhed over, var de virkelige Grunde til, at de amerikanske Skibe nutildags betale sig saa slet, at de fortrænges fra Havene. Resultaterne af disse Bestræbelser kan i Korthed refereres saaledes: Det amerikanske Skibs større Udgifter hidrøre baade fra Anskaffelse, Vedligeholdelse, Bemanning og Drift.

#### 1. Anskaffelsen.

Hvor stor Forskellen er paa dette Omraade afhænger meget af Øjeblikkets Konjunkturer i Skibsbygningen. Det afhænger ogsaa af de Fordringer, som forskellig Lovgivning og Leve-Standard stille. I stærkt trykkede Tider for den europæiske Skibsbygning kan Forskellen stige til 100 %; i et enkelt Tilfælde er den konstateret kun at have været 15 %. Men under normale Forhold maa den formentlig sættes til 30 à 50 %.

Størstedelen af denne Forskel hidrører fra Forskel i Arbejdsløn. I Aaret 1900 forlangte f. Eks. et amerikansk Værft 35 % mere end et engelsk for at bygge den samme 5000 Tons Damper, uagtet Staalpladerne kunde faas 22 % billigere i Amerika end i England. I Reglen skyldes en god Del af Differencen dog ogsaa Materialet. For Tiden vil Prisforskellen for Staalpladerne til en 8000 Tons Damper saaledes være 28,000 Dollars i det amerikanske Skibsværfts Disfavør. Det menes almindeligt her, at de amerikanske Skibsværfter (til Bygning af Staalskibe) ere mere økonomisk indrettede og bedre administrerede end de fleste europæiske; dog kan dette under de nuværende Forhold langt fra veje

op mod det dyrere Materiale og den dyrere Arbejds løn. Men flere store amerikanske Skibsbyggere erklærede ved Enquêten, at hvis en større Udvidelse af Handelsflaaden førte til, at Værfterne kunde specialisere og standardisere deres Arbejde, saa vilde det rimeligvis ikke vare saa særdeles mange Aar, før de amerikanske Værfter vilde se sig i Stand til at tage Konkurrencen op med de europæiske. Der henvistes i saa Henseende til, hvorledes Lokomotiv- og Brobygningsindustrierne havde udviklet deres Produktivitet saa stærkt, at de nu kunde eksportere, »and what is a steamship but a locomotive and a steelbridge wrought together?« En saadan Betragtning maa dog vist siges at være meget optimistisk, især saa længe den nuværende høje Told paa Jern og Staal forbliver i Kraft, og den amerikanske Industri til Tider kan finde sin Fordel ved — saaledes som bevislig sket i 1900 og 1904 — at sælge amerikanske Skibsplader til Skotland 8—12 Dollars billigere pr. Ton end til indenlandske Værfter.

Amerikansk Lovgivning tillader vel, at Materialet, der anvendes til Bygning eller Reparation af et amerikansk Skib, indføres toldfrit, dog kun hvis Skibet hovedsagelig anvendes i Fart paa Udlandet. Gaar et saadant amerikansk Skib mere end 2 Maaneder om Aaret i Kystfart, forfalder Tolden til Udbetaling. Denne Betingelse ville de amerikanske Rederier ikke underkaste sig. Det er for risikabelt for dem, at de ikke naar som helst kan kaste deres Skibe ind i den beskyttede Kystfart. Desuden holde Værfterne ikke af at bruge det fremmede Materiale, det passer ikke og er ikke saa nær ved Haanden som det indenlandske, medfører derfor ofte Forsinkelser og Omkostninger,

som undgaas ved udelukkende Brug af indenlandsk Industri.

## 2. Vedligeholdelsen.

Ved Reparationer i Skibets eget Land under egne Rederes Tilsyn undgaas som bekendt bedst Optrækkeri. Men Optrækkeriet er en ganske uberegnelig Faktor. Og ses bort fra den, gælder, hvad der ovenfor er sagt om Nyanskaffelsen; maaske tilmed i endnu højere Grad, da Arbejdslønnen ved Reparationer spiller en endnu større Rolle end ved Nybygninger.

## 3. Bemanding.

Som overvejende Regel gælder, at Havnen bestemmer Hyren, og at denne i Hovedsagen retter sig efter Gennemsnitsarbejdslønnen i vedkommende Land. Da et Skib nu som oftest bemandes første Gang i eget Lands Havn og beholder store Dele af sit Mandskab under hele Rejsen, samt da det i Reglen — hvad enten dette nu er lovbestemt eller ej — har Officersbesætning af egen, eller væsentligst egen Nationalitet, saa har et amerikansk Skib — som Følge af den høje amerikanske Arbejdsløn — betydelig større Udgift til Bemanding end et ikke-amerikansk, gennemsnitlig 30 til 60 %, ja paa Stillehavskysten med dens høje Hyre for hvide Søfolk endnu mere.

## 4. Driften.

Den amerikanske Lov saavel som den amerikanske offentlige Mening forlanger bedre Kost og i det hele taget bedre Levebetingelser for amerikanske Skibes Besætninger, end tilsvarende fremmede Love og Sædvaner gøre for deres respektive Skibes Vedkommende\*).

\*) Det er ikke uden Interesse at se, at skandinaviske, særlig danske, Skibe af Søfolk, der have aflagt Vidnesbyrd for Kommissionen, nævnes som en Undtagelse fra denne Regel.

Alligevel ere Betingelserne paa de amerikanske Skibe ikke saa gode for Arbejderne (Fyrbødere og Søfolk), som de ere paa Landjorden. Det vil efter Kommissionens Mening rimeligvis blive nødvendigt at indføre Ladelinje, Regler for Minimumsbesætning etc., før Sømandslivet kan udøve saa stor Tiltrækning, at vedkommende Befolkningsklasser føle Lyst til at lade deres Dreng gaa tilsøs. — For forskellige andre Driftsomkostningers Vedkommende: Kul, Olje etc. er der næppe nogen Forskel.

I samme Retning som forøgede Omkostninger for amerikanske Skibe virke saa de fremmede Subventioner, Subsidier og Præmier. I kort Oversigt ere disse:

Storbritannien giver rigelige Postsubventioner, ikke blot til Linjer, der gaa til Landets egne Kolonier, men ogsaa til Linjer, der sejle til fremmede Lande: de Forenede Stater, Colon, Brasilien og Argentina; og i det mindste én subventioneret Linjes Skibe (Pacific Steam Navigation) farer fra en kanadisk Stillehavshavn paa Bolivia, Peru og Chile, uden at Skibene nogensinde se selve Storbritannien. I alt betalte det britiske Postvæsen i Aaret 19<sup>03/04</sup> over 800,000 £ i Postsubventioner, og de engelske Kolonier over 200,000 £. Disse Subventioner betales imidlertid ikke udelukkende af Hensyn til Postbefordringen, men — som det fremgaar af officielle Udtalelser — tillige for at fremme Handelen og skaffe Skibe og Folk, som Landet under særlige Forhold kan faa Brug for. Dernæst giver Staten Subventioner til Skibe, der i Krigstid skulle bruges som Hurtigkrydsere, og som ere byggede under specielt Hensyn hertil (i Aaret 19<sup>04/05</sup> 74,000 £) samt Fredsbetaling til Søfolk, for at de skulle staa til Disposition

som Reserve og Frivillige i Krig (i 1895 65,000 £). De britiske Subventioner etc. ere blevne stærkt udvidede i de sidste Aar, baade med et Beløb til en Linje paa britisk Vestindien og med den kendte store Subvention til Cunard Linjen. — Tyskland giver Postsubventioner til flere Dampskibslinjer, især saadanne, der ere af nyere Datum. Det støtter Landets Skibsbygningsindustri ved at lade Jernbanerne transportere Skibsbygningsmateriale til nedsatte Takster, og hjælper Værfterne yderligere ved at kræve, at Postdamperne paa de kejserlige Linjer skulle bygges i Tyskland og af tyske Arbejdere. Endelig befordrer Jernbanerne Eksportgodset til nedsatte Fragter og hjælper derved baade Eksportører og Skibene, der transportere Godset. — Frankrig, Italien og Japan give Postsubventioner til deres store Dampskibslinjer, Bygningssubsidier til deres Værfter og Driftssubsidier til alle Skibe (Damp- som Sejlskibe). — Østrig-Ungarn giver Postsubventioner, Bygningspræmier og Navigationssubsidier. — Holland og Danmark give beskedne Subsidier til enkelte Linjer, der ere af Betydning for deres Eksport — Rusland giver Subsidier til sin frivillige Flaade (Skibe, der holdes til Regeringens Disposition i Krigstid). — Sverige giver Postsubvention og laaner Penge til Rederier, der anskaffe Skibe til oversøisk Fart. — Norge giver Postsubventioner og Skibsbygningspræmier.

De Summer, som de forskellige Stater udbetalte i 19<sup>00</sup>/<sub>01</sub> i Subventioner og Subsidier, fremgaa af omstaaende Tabel (taget fra Commissioner of Navigation's Rapport for 1901):

Land	Post Doll.	Anden Art Doll.	I alt Doll.
Østrig-Ungarn . . . . .	1,288,201	656,270	1,944,471
Frankrig . . . . .	5,019,703	3,623,720	8,643,423
Tyskland . . . . .	1,825,651	"	1,825,651
Storbritannien . . . . .	4,874,243	662,369	5,536,612*)
Italien . . . . .	1,757,812	1,061,639	2,819,451
Japan . . . . .	2,865,831	776,465	2,942,296
Holland . . . . .	367,468	"	367,468
Norge . . . . .	48,338	89,218	137,556
Portugal . . . . .	63,300	"	63,300
Rusland . . . . .	"	1,595,701	1,595,701
Sverige . . . . .	81,849	"	81,849
I alt . . . . .	19,904,778	7,765,382	27,670,160

Hvad dernæst angaar Midlerne til at neutralisere den Underlegenhed i Konkurrencen med fremmede Skibe, der nødvendigvis maa blive en Følge af ovenomtalte større Udgifter for amerikansk Søfart, oplyser Minoritetsbetænkningen, underskrevet af 3 af Kommissionens 10 Medlemmer, at Majoriteten har vægret sig ved at diskutere baade Indregistrering af Skibe, byggede i Udlandet, og Toldnedsættelse for Varer, importerede i amerikanske Skibe.

Man kan ikke anføre mod Indregistrering af fremmedbyggede Skibe til Anvendelse i oversøisk Handel, at en saadan Forholdsregel vilde ødelægge eller endog skade Værsterne; thi det er nu kommet saa vidt, at i Aaret 1904 er der i samtlige de Forenede Stater ikke bleven paabegyndt saa meget som et eneste Skib til Handel paa Udlandet — hverken af Jern eller Træ. Der er altsaa ingen Skibsbygning, der kunde lide Skade. Tvertimod er der en Mulighed for,

\*) Eksklusive den nye Cunard Subvention.

at Værfterne kunne gavnes ved Reparationer af de indførte Skibe. Tyskland afgiver et Eksempel i denne Retning. Dette Land grundlagde sin Handelsflaade med Skibe, købte i Storbritannien, dets Værfter (Stettin og Hamborg) anlagdes med Reparationer af disse Skibe for Øje og udviklede sig først senere til at kunne konkurrere i Nybygninger. De støttes ganske vist indirekte af Staten paa de i det foregaaende nævnte to Maader, men indirekte Understøttelse af en eller anden Art vilde vel heller ikke være umulig i de Forenede Stater. Dog overfor en saadan Betragtning maa det vist igen siges, at i Tyskland ere mange Ting, som det kommer an paa ved Skibsbygning — specielt Arbejdslønnen — ikke højere i Pris, snarere lavere end i Skotland og England. For Amerikas Vedkommende er Forholdet som bekendt omvendt. Men har Kommissionen ikke villet drøfte Registrering af i Udlandet byggede Skibe, saa har den til Gengæld stillet sig venligt til Spørgsmaalet om en forøget Anvendelse af toldfrit indført Materiale til Skibsbygning, idet den foreslaar, at den Tid af 2 Maaneder aarlig, hvori et af slikt Materiale bygget Skib maa deltage i Kystfarten, udvides til 6.

Toldnedsættelse for Varer, der ved Indførsel fra andre Lande end selve Produktionslandet importeres i amerikanske Skibe, er den Vej, Kommissionens Mindretal vil gaa.\*) Det kan

\*) Valgtes den, maatte først alle Amerikas Handelstraktater opsiges, hvilket iøvrigt kan ske med et Aars Varsel. Den endnu gældende Handelskonvention af 1815 med England omfatter, som ovenfor omtalt, slet ikke den indirekte Handel, saa overfor England behøvedes ingen Opsigelse.

derfor have sin Interesse at undersøge, hvilken Virkning en saadan Begunstigelse af amerikansk Tonnage i den indirekte Handel sandsynligvis vilde faa paa de forskellige Landes Skibsfart paa de Forenede Stater. Da »Commissioner of Navigation«, Chamberlain, udtalte sig for Kommissionen, havde han anstillet en saadan Undersøgelse, hvis Resultat var, at: <sup>1)</sup> Kun 8 à 9 % af Importen fra England og Kolonier kommer i andet end engelske og amerikanske Skibe, og paa 39 % af denne betales overhovedet ikke Told. <sup>2)</sup> 12 % af Importen fra Tyskland og Kolonier kommer i andet end tyske og amerikanske Skibe, og 23 % af denne samlede Import betaler ikke Told. <sup>3)</sup> For Japan ere de tilsvarende Tal 54 % og 64 %, for Frankrig 40 % og 18 %.

Det er indlysende, at den ringe Del af Importen fra England og Tyskland, der for Øjeblikket kommer i Skibe, der føre andet end de respektive Nationers Flag, straks vilde overgaa til henholdsvis engelske eller tyske Skibe, saa store som disse Landes Handelsflaader ere. For Japans Vedkommende vilde Forholdet hurtigt ordne sig derhen, at de japanske Skibe (og maaske en enkelt amerikansk Linje) bragte de toldpligtige Varer, de andre Nationers Skibe de toldfrie. I Importen fra Frankrig vilde der ganske vist være cirka 20 % at vinde for amerikanske og franske Skibe; men med den store subsidierede Udvidelse af den franske Flaade, som har fundet Sted i de senere Aar, vilde det sandsynligste være, at disse 20 % gik over til fransk Flag.

Blandt de Lande, hvorfra Importens store Masse hverken besørges af amerikanske Skibe eller af ved-



kommende Landes egne Handelsflaader, indtage Syd- og Centralamerika en fremskudt Stilling. 77 % af de Skibe, der ankomme til de Forenede Stater fra Sydamerika, og 85 % af dem, der ankomme fra Centralamerika, tilhøre ikke-amerikanske Stater. Det er derfor paa Felter som de her nævnte, at den amerikanske Handelsflaade skulde have sine bedste Chancer for ved Hjælp af den ulige store Told at fortrænge de Flag, under hvilke Transporten nu udføres. Men her træffer man saa det ejendommelige Forhold, at 95 % af al Indførsel fra Sydamerika (eksklusive Argentina) og 92 % af Indførselen fra Centralamerika bestaar af toldfrie Varer. Altsaa heller ikke her vilde den ulige Told hjælpe.

Noget lignende gælder to andre Lande uden Handelsflaade, der eksportere til de Forenede Stater: Kina og Tyrkiet (europæiske, asiatiske og afrikanske Besiddelser). Af Importen til de Forenede Stater fra Kina kommer 74 % paa fremmede (ikke amerikanske) Skibe og af Importen fra Tyrkiet endog 100 %; men samtidig bestaar 50 % af Importen fra Kina og omtrent lige saa meget af Importen fra Tyrkiet af toldfrie Varer.

Naturligvis, noget vil der altid ved ulige Toldbehandling kunne indvindes for amerikansk Skibsfart, men — med mindre man vil gaa til at gøre toldfrie Varer toldpligtige, naar de importeres i andre Nationers Skibe end Producentens eller de Forenede Staters egne — er det, der kan vindes, meget mindre, end man ved første Øjekast skulde tro. Og navnlig maa man ikke glemme, at de Lande, som eksportere til de Forenede Stater, og som ikke selv have nogen

Handelsflaade, derfor ingen anden Interesse i Sagen end billig Fragt, kunne udstede Registreringslove, hvorved de give Skibe, der faktisk ere andre Nationers Ejendom, Ret til at føre Eksport-Staternes Flag, en Forholdsregel, hvorved de jo ganske neutraliserede Virkningerne af Bestemmelsen om den ulige Toldbehandling. Er der saaledes næppe særlig meget at vinde for en amerikansk Handelsmarine ved den ulige Toldbehandling i den indirekte Fart, saa turde der til Gengæld være mere at frygte i Retning af Repressalier fra andre Nationers Side, saasom forøgede Tonnage-, Fyr- og andre Afgifter — eventuelt Toldsatser til Skade for Importen af amerikanske Produkter. Dog Kommissionsminoriteten frygter ikke for saadanne Modforholdsregler; thi, siger den, den største Del af vor Eksport bestaar af Fødemidler eller Beklædningsprodukter (Bomuld) enten i raa eller færdig Tilstand, og de Lande, der ere vore bedste Kunder for disse Varer, opnaa ved at forhøje Tolden paa dem kun at fordyre dem for egne Forbrugere. Da Amerika frembringer den største Del af Verdens Produktion af Bomuld, kan Sætningen maaske have en vis Rigtighed for denne Vares Vedkommende; men med Hensyn til Majs, Hveden etc. er den urigtig. Her er det Konkurrencen paa de nordeuropæiske Forbrugscentre, der sætter Prisen for, hvad Amerika har tilovers til Eksport. Kan Aftageren her faa sin Hvede eller sin Majs billigere fra andre Produktionslande, køber han den derfra. Det er altsaa i Europa, at den amerikanske Vare skal konkurrere, og hvad Told vedkommende Stat eller Stater her lægger paa den amerikanske Produktion fremfor paa Produktionen fra andre Lande, maa bæres

(eller delvis bæres) af Amerikanerne selv — i hvert Fald saa længe som disse andre Lande kunne tilfredsstille (eller delvis tilfredsstille) Begæret.

Tilbage staar kun Subventioner og Subsidier; og ligesom de tidligere, ovenfor omtalte Lovforslag (det Fryske og det Hanna-Paynske), er det da ogsaa dem, Kongres-Kommissionens Flertal rekurrerer til. Postsubventionsloven af 1891 har skabt 5 subventionerede amerikanske Linjer: fra New York til Southampton, fra San Francisco til Australien, fra New York til Kuba og Meksiko, fra New York til Venezuela og hollandsk Vestindien, og endelig fra Boston og Philadelphia til Jamaica.

Kongres-Kommissionens Lovforslag vil nu have de 5 bestaaende Subventioner bibeholdte og 10 nye tillagte: 3 til Linjer fra Atlanterhavskysten til Sydamerika (Brasilien og Argentina) og Sydafrika, 4 til Linjer fra den mexikanske Bugt til Meksiko, Centralamerika, Kuba og Brasilien og 3 til Linjer fra Pacifikkysten til Hawaii, Japan, Kina og Filippinerne samt Vestkysterne af Meksiko, Isthmen, Centralamerika og Sydamerika. De subventionerede Linjers Skibe skulle have stor Lasteevne og løbe 12—14 Knob (moderat Fart — dog større end andre Nationers Skibe paa samme Linjer), og i Reglen skal hver Linje afsende Skib hver 14de Dag. Det samlede Subventionsbeløb kan for de 10 Linjer stige til 2,665,000 Doll. For alle 15 Linjer bliver Udgiften altsaa — naar Loven er gennemført — ca. 4 Mill. Dollars aarlig. For Øjeblikket tjener de Forenede Stater imidlertid  $2\frac{1}{2}$  Mill. Dollars aarlig paa sin udenlandske Post.

Det er ikke blot Meningen med disse 10 nye

Linjer, at de skulle føre Post; de skulle tillige virke som Banebrydere for Eksport. Det menes nemlig, at Hovedgrunden til den forholdsvis ringe Eksport til de Lande, som de nye Linjer skulle befare — særlig Syd- og Centralamerika — maa søges i uregelmæssig, slet og langsom Forbindelse. (Megen Post til og fra Sydamerika gaar nu over England). — Desuden skulle Linjernes Skibe staa til Regeringens Raadighed under Krig, og da de, for at kunne bruges under Krig, skulle tilfredsstille visse Forordninger til Bygning og Styrke — for de størres Vedkommende kunne føre Kanoner — skulle de bygges under Marinens Kontrol. Ligeledes skal i Fredstid en vis Brøkdel af deres Besætning bestaa af Flaade-Frivillige og Lærlinge.

Som det ses, stiller Kommissionen intet Forslag om Oprettelsen af nye amerikanske Linjer til Europa. Den har, siger den, nøje overvejet denne Sag, men mener, at hvor ivrigt end alle maa ønske snart at se det amerikanske Flag, saaledes som det tidligere har været Tilfældet, blive det ledende paa »the noblest field of ocean navigation«, og hvor højt man end maa vurdere den politiske og kommercielle Betydning af, at »the all important mail and passenger routes between America and Europe« for Øjeblikket overvejende er paa europæiske Hænder, saa vil det dog foreløbig være rigtigt at stille denne Sag i Bero, fordi der her vil blive Tale om saa kolossale Summer (mindst af Størrelse som de nye Cunardsubventioner), at det ikke vil være forsvarligt at binde dem, før Spørgsmaalet om Turbinens praktiske Anvendelighed paa Oceanet er blevet klarere besvaret, end det nu er. Maalet bør imidlertid ingenlunde tabes af Syne, og for at man kan

være parat til at tage fat, saasnart Øjeblikket synes gunstigt, foreslaar Kommissionen, at der bevilges Penge til et specielt, aarvaagent Studium af hele Problemet vedrørende den nordatlantiske Dampskibsforbindelse, baade dets pekuniære og dets tekniske Side.

Men foruden Subvention til regelmæssige Dampskibslinjer foreslaar Kommissionen Subsidier — eller som den kalder det en Subvention til alle amerikanske Fragtskibe (Damp- som Sejlskibe) i udenlandsk Fart samt til havgaaende Fiskefartøjer. Den betragter endog Subsidier til Fragtskibe som af endnu større Betydning end Linjesubventionen, fordi det — siger den — er det almindelige Fragtskib (Tramp), som er vigtigst for den amerikanske Eksport af Raastoffer. Subsidierne ere satte til 5,00 Doll. pr. Bruttoton for 12 Maaneders, 4,00 Doll. for 9 Maaneders og 2,50 Doll. for 6 Maaneders aarligt Arbejde, og de betinges af en aarlig fornyet Kontrakt, der fastslaar, at en vis Del af Skibets Besætning skal bestaa af Flaade-Frivillige, at Skibet skal foretage ordinære Reparationer i de Forenede Stater, have en efter Forholdene forsvarlig Fart, om forlanges medtage Post gratis og endelig i Krigstid staa til Regeringens Disposition. Derimod stilles ikke — som i tidligere Lovforslag — bestemte Fordringer til Ladningens Størrelse; thi, siger Kommissionen, den foreslaaede Subvention er saa lav, at det — trods den — ikke kan betale sig for et Skib at gaa i Fart, uden at det har en forsvarlig Ladning; den er ikke større, end at den i saa Fald lige kan veje op mod det amerikanske Skibs større Udgifter (Bygning, Vedligeholdelse, Bemanning og Drift) og eventuelt mindre Indtægter (Subsidier). Sejlskibe ere medtagne, fordi de endnu

kunne finde fordelagtig Anvendelse i Korn- og Tømmerhandelen paa Stillehavet, og fordi de Sømænd, der opdrages paa dem, blive de bedste. Mere end 10 Aar kan intet Skib faa Subsidier.

Fra 1792 til 1866 har de Forenede Stater betalt Subsidier til havgaaende Fiskefartøjer og samtidigt maanedlige Præmier til disse Fartøjers Mandskab, mod at dette i Krigstid skulde staa til Regeringens Raadighed som Reservemandskab. Det er denne Politik, Kommissionen foreslaar genoptagen, saaledes at Subsidierne betinges af, at  $\frac{1}{8}$  til  $\frac{1}{4}$  af Fartøjernes Mandskab kommer til at bestaa af Flaade-Frivillige.

Som Flaade-Frivillige antages paa tre Aar ad Gangen dertil egnede amerikanske Borgere, der sejle mindst 6 Maaneder aarlig i udenlandsk Fart eller paa Havfiskeri, og som, mod almindelig Orlogsløn, i Fredstid underkaste sig den Uddannelse, som Regeringen maatte finde nødvendig, samt i Tilfælde af Krig deltage i denne. De faa — foruden Lønninger under Uddannelsen — en aarlig Betaling, der for Kaptejner og Ligestillede varierer fra 100 til 150 Doll., for Styrmand og Ligestillede fra 40 til 70 Doll. Menige faa 25 Doll. og Dreng 15 Doll. aarlig. Omtrent 50,000 Mand anvendes nu for Tiden til Bemanding af de Forenede Staters Skibe (Damp- og Sejlskibe) i den udenlandske Fart, Kystfarten og Havfiskeriet. Af disse er lidt under Halvdelen fødte eller naturaliserede Amerikanere, og af dem maa det igen formodes, at ca. Halvdelen vil lade sig engagere som Frivillige paa ovennævnte Betingelser. Men denne Styrke er blot Halvdelen af den, Krigsflaaden behøver; saa det er kun gennem den subsidierede Handelsflaades Udvidelse, at man kan

haabe paa i Fremtiden at formaa at tilfredsstille denne Flaades Behov af Reservemandskab.

Gennem en Optælling af de eksisterende amerikanske Skibe (Damp- saavel som Sejlskibe), der for Øjeblikket (længere eller kortere Tid af Aaret) deltage i Farten paa Udlandet eller i Fiskeriet, kommer Kommissionen til det Resultat, at ved Lovens Ikrafttræden vil den medføre en aarlig Udgift til Fragtskibe (Ikke-Postskibe) og til Flaade-Frivillige af ialt  $2\frac{1}{3}$  Mill. Doll. Antages det, at der det første Aar kun vil blive Anvendelse for  $\frac{1}{3}$  af Maksimumsbeløbet til de nye Postlinjeskibe (d. v. s.  $\frac{2}{3}$  Mill. Doll.), saa vil den samlede Udgift til Subventioner, Subsidier og Frivillige straks beløbe sig til ca. 3 Mill. Doll. Hvor hurtigt dette Beløb vil vokse og med hvilke Summer, beror jo væsentligst paa, hvor godt Loven virker, hvor hurtigt den oversøiske Handelsflaade under dens Indflydelse vokser. Kommissionen udtaler, at efter dens Opfattelse virker Loven heldigt, naar Udgiften i Henhold til den vokser med omtrent 635,000 Doll. aarligt, saaledes at Udgiften om 10 Aar, til hvilken Tid Subsidierne for de nu ved Lovens Ikrafttræden subsidierede Skibe bortfalde, skulde udgøre 9 à 10 Mill. Dollars, hvilket svarer til den Sum, som det Paynske Lovforslag satte som Maksimumsudgift.

Kommissionens Mindretal (3 af 10) gør ingen Indvendinger mod Postsubventionerne eller mod Lønningerne til Frivillige, hvilke sidste det dog ikke tror vil faa megen Betydning. Derimod udtaler det sig i de stærkeste Udtryk mod Subsidierne (til alle Skibe\*).

\*) Disse har Lovforslaget — som omtalt — kaldt Subventioner under Henvisning til, at Skibene ved Kontrakt forpligte sig til

Det foreslaaede Subsidiesystem vil, siger Minoriteten, i Realiteten komme til at virke ganske som de Subsidier, Kongressen tidligere har forkastet. De enkelte Punkter, hvori der er Forskel, betegne kun lige saa mange Tilbageskridt. Af disse Punkter nævnes saa, at der, som ovenfor omtalt, ikke forlanges nogen Minimums- ladning, at der vedblivende betaales Subsidier til Skibe i Fart paa Havne, som ligge de Forenede Stater nær, skønt denne Fart allerede er i Amerikanernes Hænder, samt at den Omstændighed, at der kun afsluttes ét- aarige Kontrakter, undertiden vil gøre det muligt for Rederne, naar Krig menes at true, da ved Ikke-Fornyelse af Kontrakten at unddrage sig Forpligtelsen til at stille vedkommende Skib eller Skibe til Regeringens Disposition. Disse Indvendinger kan dog vistnok alle betragtes som uvæsentlige. Derimod maa det siges, at der er gjort en meget væsentlig Forandring fra Lovforslagene af 1899 (ikke det senere) derved, at medens disse aabnede Adgang til Indregistrering af i Udlandet byggede Skibe — der saa kun modtog halvt saa store Subsidier som de i de Forenede Stater byggede — saa er der i Kommissionens Forslag aldeles ikke Tale om nogen saadan Registrering. Dette maa med Erfaringerne fra andre Lande, særlig Frankrig, for Øje, betragtes som uheldigt, thi hermed afskæres al Konkurrence med amerikanske Værfter. Danne disse efter Lovens Vedtagelse en Ring eller Trust — og af hvad Grund skulde de egentlig ikke gøre det — saa have

---

visse Genydelse, men Genydelse er forholdsviis saa smaa, at man ikke kan unddrage sig Følelsen af, at Udtrykket »Subvention« kun er valgt, fordi Ordet »Subsidier« nu engang har faaet en ilde Klang i Publikums Øren.



de et sikkert Skibsbygningsmonopol og kunne ved at fastsætte Prisen paa nybyggede Skibe paa Forhaand beslaglægge for sig saa meget af Subsidierne, som de mene passende, og stille Rederne Valget imellem at betale den høje Pris eller slet ikke faa bygget. De nybyggede Skibe ville kun yderligere forøge den allerede for store Verdenstonnage og bidrage til at trykke Fragterne; og med reducerede Fragter vil Resten af Subsidierne i Længden ikke slaa til til at dække Forskellen mellem Udgifter og Indtægter. Der er derfor næppe Tvivl om, at der efter nogle Aars Forløb vil blive stillet Krav om større Subsidier; jo hurtigere der bygges, jo tidligere vil Kravet komme. Og naar det er opfyldt, vil hele Historien blot gentage sig, saa længe der er nogen, der vil lade bygge; alt kun, fordi Loven ved at udelukke Konkurrencen med Udlandet har givet Værfterne en endeløs Skrue i Hænde.

Det er klart, at hvor forholdsvis ringe den Sum, som Lovforslagets Subventioner og Subsidier foreløbig ville lægge Beslag paa, end er for de Forenede Stater, saa vilde det dog være behageligt, om Udlandet kunde komme til at betale noget af den — helst naturligvis saa meget som muligt. Dette Maal har man søgt at naa ved at foreslaa en Forhøjelse af Tonnageafgifterne i de amerikanske Havne.

Ved Borgerkrigens Begyndelse havde de Forenede Stater ingen Tonnageafgift; men i 1862 blev der paalagt en saadan, der senere blev gjort større og nu er 3 Cents pr. Netto-Ton — aarlig Maksimumsafgift 15 Cents — for Skibe, der komme fra fremmed Havn i Nordamerika eller ved den mexikanske Havbugt, og

6 Cents pr. Netto-Ton — aarlig Maksimumsafgift 30 Cents — for Skibe fra alle andre Havne. For fremmede Skibes Vedkommende gælder dette dog kun, hvis der i det Land, hvis Flag Skibet fører, ikke tages større Afgifter af amerikanske end af andre (indenlandske) Skibe. Sker det, er Afgiften for hver enkelt Indklarering 30 eller 50 Cents pr. Netto-Ton, eftersom Skibet er bygget i de Forenede Stater eller ej. Og kommer Skibet fra en Havn, hvor de Forenede Staters Skibe slet ikke tør komme, er Tonnageafgiften for hver enkelt Indklarering endog 2 Doll. pr. Netto-Ton. Paa den anden Side kan Tonnageafgiften i en Havn i de Forenede Stater aldrig blive større end den eller de tilsvarende Afgifter i den fremmede Stats Havne, hvis Flag vedkommende Skib fører, thi er den det, nedsættes den med Differencen. I Øjeblikket finder denne Bestemmelse kun Anvendelse paa Holland og Danmark (København). Indtægten af Tonnageafgiften, der nu er omtrent 900,000 Doll. aarlig, og hvoraf amerikanske Skibe kun betale 70—80,000 Doll., anvendes til Drift af Hospitaler for amerikanske Søfolk. Statens Udgifter til Fyrvæsenet (Light-house, buoy-and beacon-system) er ca. 5 Mill. Doll. aarlig.

Til Sammenligning med den amerikanske Tonnageafgift skal her anføres følgende vedrørende Skibsafgifter i europæiske Havne:

I England betales light dues i udenlandsk Fart til et Beløb af  $2\frac{3}{4}$  d. pr. Ton for Dampskibe,  $2\frac{1}{4}$  d. for Sejlskibe. Indtil  $\frac{1}{5}$  aarlig af light dues eftergives saadanne engelske Skibe, der paatage sig at opdrage en eller flere Dreng, som ere indrullede i Flaadereserven, i Sømandskab eller Maskin-

tjeneste. Disse »Light dues« indbringe ca. 550,000 £ aarlig, medens hele Fyrvæsenet koster ca. 500,000 £. — I Tyskland opkræver Staten ingen Tonnageafgifter. Spørgsmaalet om, hvorvidt slige Afgifter skal paalægges, er overladt til hver enkelt Havn. I Bremen opkræves (under forskellige Navne) lidt under og i Hamborg lidt over 8 Cts. pr. Ton. Da store Atlanterhavsbaade i Reglen gøre ca. 11 Rejser aarlig, bliver dette 88 Cts. pr. Ton om Aaret. — I Frankrig betales en Afgift til Staten af 1 Franc (19,3 Cts.), dog for Kystfarten mellem Havne i Middelhavet mindre. Desuden betales ofte specielle kommunale Afgifter, der ere forskellige for de forskellige Havne, i Havre f. Eks. 40 Centimer ( $7\frac{1}{2}$  Cts.) og i Marseilles 1 Franc (19,3 Cts.) pr. Ton. — I Italien er Statsskatten 1,40 Lire (27 Cts.) pr. Netto Ton. Men et Skib kan ved at betale 4,20 Lire (81 Cts.) pr. Netto Ton den første Gang, det inklarerer i et nyt Aar, afgøre hele Aarets Afgift. — I Spanien betales 25 Pesetas ( $48\frac{1}{4}$  Cts.) pr. 1000 Kilogram Ladning. Skibe i Ballast betale altsaa intet. — I Holland og Danmark (København) betales intet. — I Norge betales Kr. 1,30 (35 Cts.) pr. lastet Netto Ton (80 Øre ved Indklarering og 50 Øre ved Udklarering). Afgiften varierer altsaa med Lasten, og for ballastede Skibe betales intet. — Næsten overalt opkræves altsaa større Skibsafgifter end i de Forenede Stater.

Hvad Kommissionen (Flertal som Mindretal) nu foreslaar, er at

1) Tonnageafgiften forøges for Skibe, amerikanske og fremmede, fra Havne i Nordamerika og ved den mexikanske Bugt til 8 Cts. pr. Netto-Ton — med

aarligt Maksimumsbeløb af 80 Cts. (nu 3 og 15 Cts.) — og for Skibe fra andre Havne til 16 Cts. pr. Netto-Ton — med aarligt Maksimumsbeløb af 1,60 Doll. (nu 6 og 30 Cts.). Som man ser, en ganske overordentlig stor Forøgelse.

2) Den Bestemmelse, hvorefter nu danske og hollandske Skibe ikke betale Tonnageafgifter, hæves. Dette motiveres ikke saa meget ved pekuniære Interesser, idet den Sum, det her drejer sig om, kun er ca. 50,000 Doll. aarlig, som ved, at det er en principiel Fejl at opretholde Gensidighed under Forhold, hvor kun den ene Part (her den ikke-amerikanske) kan nyde godt af den. »The inexplicable misapplication of the principle of reciprocity« kalder Kommissionen det.

3) At man følger det engelske Forbillede og eftergiver saadanne amerikanske Skibe, der uddanne én Dreng for hver 1000 Tons Netto til »seamanship or engineering«, 80 % af Tonnageafgiften. Denne Begunstigelse er saa stor, at den for Sejlskibe, ved Fart paa saadanne udenlandske Havne udenfor Nordamerika og den mexikanske Havbugt, hvortil der kan gøres 4 à 5 Rejser i Løbet af ét Aar, beløber sig til en Fjerdedel af Subsidiesummen (5,00 Doll. pr. Ton), ligesom den ogsaa faar en meget stor Betydning for Dampere, der ere i Stand til at foretage det Antal aarlige Rejser, hvorefter Tonnageafgiftens Maksimumssum er beregnet.

Det finansielle Resultat af Tonnageafgiften anslaaes af Kommissionen til 3 Mill. Doll. aarlig, af hvilke fremmede Skibe altsaa — baade straks og senere — komme til at betale den langt overvejende Del. Trækkes herfra de 800,000 Doll., som den ekssi-

sterende Tonnageafgift indbringer, ses det, at den nye, forøgede Afgift — foruden den indirekte Forhøjelse af Subsidierne, den medfører — omtrent vil dække den Udgift, som de foreslaaede Subsidier ville indbringe straks ved Lovens Ikrafttræden. Den amerikanske Statskasse vil saaledes paa dette Tidspunkt kun faa forøgede Udgifter til de nye post-subventionerede Linjer, og dette endda først, efterhaanden som de komme i Stand, samt til de Frivillige til Flaaden. Da Tonnageafgifterne — paa Grund af den udenlandske Omsætnings stadige Vækst — vel nok, trods det amerikanske Flags forventede relative Tiltagen, tør antages i en Aarrække at ville indbringe 3 Mill. Doll., vil den tidligere omtalte samlede Udgift, Loven senere vil medføre, nu være at reducere med over 2 Mill. Dollars — altsaa om 10 Aar beløbe sig til 7 à 8 Millioner.

Det er bleven sagt om denne forstørrede og i Realiteten ulige Tonnageafgift, at naturligvis hjalp den amerikansk Skibsfart overfor ikke-amerikansk, men det blev dog tilsidst Amerikanerne selv, der kom til at betale den gennem en større Fragt. Ja, ganske vist, for saa vidt som Tonnageafgiften kommer til at paavirke Fragten, og med det Beløb, hvormed den i saa Fald kommer til at paavirke den, væltes den — alt efter Forholdene — over enten paa Ladningens Modtager eller dens Aflader eller begge. Men kommer den til at paavirke Fragten? Og hvis den gør det, da med hvor stor en Del af sit Beløb? Netop det er Spørgsmaalet. Og det kan ikke besvares saaledes i al Almindelighed. Det rimeligste er, at Svaret maa blive højst varierende til forskellige Tider og under

forskellige Forhold, idet den afgørende Faktor i Forholdet, Relationen mellem Tilbud af og Efterspørgsel efter Tonnage, er saa variabel. Kun to Ting kan siges med Sikkerhed: 1) Hvor Fragten bliver saa lille, at Rederen kan regne sig til, at Udgifterne ville blive større end den, og hvor han som Følge heraf foretrækker ikke at sejle, der kan Tonnageafgifterne have været den Faktor, der afgjorde Sagen, og 2) i Konkurrencen mellem amerikansk og ikke-amerikansk Tonnage kan Afgiften aldrig komme til at indgaa som Moment med mere end 20% af sit Beløb — det er Maksimum.

Hvad Chance har nu dette Kommissions-Forslag for at blive til Lov? Ja, Spørgsmaalet om Lovgivning til Udvikling af den amerikanske søgaaende Flaade har været drøftet saa længe, at det nu er fuldt ud modent til Afgørelse, og der er i Nationen et saa godt som enstemmigt Ønske om at faa denne Lovgivning i Gang. Kommissionen siger i sin Rapport, at hvis Handling opsættes, om endog blot til næste Vinter, saa vil en »condition already desperate become still more desperate. The time to act is now«. Hele Kommissionen er enig om Postlinjerne, Flaademandskabet og Tonnageafgiften, og der er et overvejende Flertal (7 af 10), som holder paa Subsidierne i Modsætning til den ulige Toldafgift. Hvor lidt Minoriteten selv tror paa, at den vil kunne sætte sin Mening igennem, ser man ogsaa deraf, at den end ikke har stillet noget selvstændigt Forslag. Endelig have de (staaende) Udvalg, baade i Senat og House of Representatives, der i disse Dage have behandlet Kommissionens Lovforslag, allerede

udtalt sig for det. Det tør vel derfor siges, at der er en alt overvejende Sandsynlighed for, at Lovforslaget vil blive til Lov i den allernærmeste Fremtid (senest næste Vinter), og at Loven vil faa enten ganske eller dog næsten ganske den Form, Kommissionsflertallets Forslag har.

Om Lovens sandsynlige Virkninger paa Verdens-Fragtmarkedet er der talt ovenfor. Men hvad enten det her sagte skulde vise sig at være rigtigt eller fejlt, saa kan der vist næppe være to Meninger om, at Amerikanerne ville tage fat med Kraft, og at dette hurtigt vil kunne spores.

Der har været talt meget om, hvorvidt andre Stater ville gribe til Modforholdsregler. Formelt set gøre de Forenede Stater ved denne Lov, ved hvilken de udvide deres protektionistiske System til den hidtil eneste ikke-protektionerede Virksomhed, ikke andet, end hvad Folkeretten, Traktater og Præcedens berettiger til\*), men det kan jo alligevel ikke nægtes, at i Realiteten tilstræbe de et betydeligt Slag mod den europæiske Handelsflaade. Stater som Frankrig og Italien faa vel ikke meget at klage over. De have allerede truffet lignende Forholdsregler ikke blot for Subsidiernes Vedkommende, men ogsaa i Forholdet mellem Subsidier og Tonnageafgifter — kun at de ganske vist ikke betale store Dele af disse sidste direkte tilbage til egne Skibe mod en, pekuniært set, saa ringe Gengæld som Uddannelse af en Lærling for hver 1000 Tons Netto. England har ikke Ret til Klage over Tonnageafgiftens Tilbagebetaling til amerikanske Skibe,

\*) Dette gælder endog Reduktionen af Tonnageafgiften for amerikanske Skibe, der opdrage Lærlinge.

eftersom det selv har givet Eksemplet. (Og det betaler dog højst 20 % af den samlede Aarsafgift tilbage, medens de Forenede Stater vil betale 80 % af hver enkelt Rejses Afgift). Derimod vil det have Grund til Klage i Realiteten, baade over de meget højere Skibsafgifter og over Subsidierne. Ogsaa Tyskland, der slet ingen direkte Subsidier giver og kun forholdsvis smaa indirekte, som ikke kender Skibsafgifter til Staten og med Hensyn til Afgifterne i lokale Havne ingen — hverken formel eller reel — Forskel gør paa fremmede og egne Skibe, ogsaa det vil sikkert have Grund til Klage i Realiteten. Ikke at tale om alle de mindre Stater: Holland, Danmark, Norge etc. Hvad disse sidste angaar, bryder man sig imidlertid aldeles ikke om dem. Danmark og Holland opfattes som saa deciderede Frihandelsstater, at der ikke kan være Tale om, at de som Modtræk ville gaa til Told paa amerikanske Produkter, det eneste, der stod til deres Raadighed\*), og hvad Norge angaar, saa importerer det næsten intet fra de Forenede Stater, medens den forholdsvis store Andel, dets Handelsflaade har i den indirekte Handel paa Amerika, netop er noget af det, man først og fremmest — enstemmigt — ønsker at faa Ram paa; Traktaten af 1828 har ikke vist sig heldig, set fra et amerikansk Synspunkt. Hvad derimod

---

\*) En af de Folk, der ved deres Udviklinger for Kommissionen berørte dette Forhold, sagde saaledes: »There is nothing in our dealings with Denmark entitling her to our consideration. She never should have had a »reciprocity« convention. (Her sigtes til Traktaten af 1826/27). We have a valuable commerce (menes vist freight business), which she is now free to and does exploit, while she has nothing to give in return for the privilege«.



England og Tyskland angaar, er man ikke helt rolig. England er jo de Forenede Staters bedste Kunde, som man nødig vil af med. Det er tilmed et Frihandelsland. Hvad man frygter mest fra denne Kant, er at den nye Lov skal støtte de Chamberlainske Planer om en Toldunion mellem England og dets Kolonier med den deraf følgende Præferencetold ved Handel mellem Kolonierne og Moderlandet. For at undgaa sligt — og for Resten ogsaa med et venligt Øje til Tyskland — anbefaler Kommissionen Ophævelsen af Toldlovens § 24, fordi denne stiller visse Betingelser for Anvendelsen af samme Lovs § 23. I § 23 staar, at intet Skib maa føre Varer til de Forenede Stater, uden at det enten er amerikansk eller reelt ejes af Borgere i det Land, hvor Varerne ere producerede, og fører dette Lands Flag. Og i § 24 staar, at Reglen i § 23 ikke kan finde Anvendelse mod andre end saadanne Nationer, der selv anvende den mod de Forenede Stater. Det er denne sidste §, man vil have hævet. Man vil true med Forbud mod al indirekte Handel paa de Forenede Stater, og man vil have dette Vaaben parat, hvis nogen skulde træffe Forholdsregler mod, at den amerikanske Skibsfart generobrer den Plads paa Havene, som Amerikanerne mene, at den har Ret til at indtage.

New York, Januar 1905.

---