

Den økonomiske Krise i Dansk Vestindien.

Foredrag i Nationaløkonomisk Forening den 17. Januar 1907.

Af

Departementschef **F. P. Hiort-Lorenzen.**

Det Æmne, om hvilket jeg skal have den Ære at tale i denne Forsamling, er den økonomiske Krise i Dansk Vestindien. Jeg vil begynde med at sige, at mine Bemærkninger i Hovedsagen ville gaa ud paa at referere de Indtryk, jeg har modtaget, og de Udtalelser, jeg har haft Lejlighed til at høre under mit Ophold i Vestindien og senere; man er ofte tilbøjelig til at fælde forhastede Domme om Ting, som man ikke har fuldt Kendskab til — adskillige »naive Vestindiefarere« har gjort sig skyldige heri —, og jeg vil derfor bestræbe mig for at være saa objektiv som mulig i min Fremstilling.

At der har været og til en vis Grad endnu er en økonomisk Krise i vore vestindiske Kolonier, er jo almindelig bekendt, men om Aarsagerne dertil og om de Midler, ved hvilke der muligvis kan raades Bod derpaa, hersker der nogen Uklarhed, og jeg tror derfor, at nogle orienterende Bemærkninger desangaaende ville kunne gøre Regning paa Interesse.

Under den fortsatte Dekadence, der for alle tre Øers Vedkommende har fundet Sted navnlig i de sidste 30—40 Aar af forrige Aarhundrede, har det naturligvis ikke kunnet undgaas, at man har givet Moderlandet og Administrationen — Regering og Gouvernement — Skylden derfor, dog sikkert med Urette. Ganske vist har Danmark indtil noget over Midten af forrige Aarhundrede i Overensstemmelse med Staternes almindelige Kolonialpolitik brugt Øerne som Malkeko og taget betydelige Summer ind til Fordel for den danske Statskasse. Dengang havde Øerne imidlertid Raad dertil, og senere har Forholdet været det omvendte. Øernes Styrelse har vistnok i det hele været saa god, som man kunde vente i Betragtning af Øernes store Afstand fra Moderlandet, den daarlige Forbindelse, der tidligere var med dem, og det ringe Kendskab, man her i Almindelighed havde til tropiske Forhold. Man bør heller ikke overse Vanskeligheden ved at gennemføre en Kolonialpolitik i et saa lille Format. Administrationen har paa en Gang maattet være Krigs-, Justits-, Finans- og Kultusministerium, og den har maattet røgte saavel et Handels- som et Landbrugsdepartements Opgaver.

Da de enkelte Øers Forhold ere ganske forskellige, vil jeg først betragte St. Thomas og derefter St. Croix og St. Jan.

St. Thomas' Blomstring falder sammen med Sejlskibsperioden. Skibe kommende fra Europa søgte ned i Passaten og blev af denne ledet mod de nordlige Antiller, hvor de først traf Sombrero, hvis Fyr viste dem Vej, og derefter søgte ind i det brede, rene og dybe Farvand, der mellem St. Jan og St. Thomas paa

den ene Side og St. Croix paa den anden Side fører ind i det Caraibiske Hav. Det faldt naturligt, at Skibene efter den lange Rejse anløb St. Thomas' rummelige og sikre Havn for at komplettere deres Beholdning af Proviant og Vand, og heraf fulgte igen, at Øens Købmænd forsynede sig med Varer i stort Omfang. I sine Velmagtsdage var St. Thomas et Marked, til hvilket Købmændene langvejs fra søgte hen. Ikke blot fra de nærmest liggende Øer som Portorico og St. Domingo, men ogsaa fra mange af de sydamerikanske Republikker, fra Østkysten af Kuba og fra Mellemerika gjorde Købmændene flere Gange om Aaret Rejser til St. Thomas for at gøre Indkøb. St. Thomas Købmændene drev Forretningerne en gros og med forholdsvis store Kapitaler. Endnu vise de uhyre Lagerrum, der høre til Butikerne i St. Thomas, hvor stor Handelen har været. Denne Handel, der saaledes begyndte som en egentlig Transithandel, gik dog efterhaanden over til at blive Speditionsforretning, ved hvilken Øens Købmænd optraadte som Kommissionærer, idet Varerne indforskrevs for de fremmede Købmænds egen Regning og blot ekspederedes over St. Thomas. Fortjenesten herved blev mindre, men var dog endnu betydelig. Men efterhaanden som Sejlskibstrafiken tog af og Dampskibstrafiken udviklede sig, saa at der kom direkte Dampere fra Evropa til hver enkelt Havn i Vestindien med Omgivelser, forsvandt lidt efter lidt hele denne Forretning. Mange af de store Firmaer flyttede andetsteds hen, f. Eks. til Barbados og Trinidad, og de tilbageblivende Købmænd har kun smaa Levninger tilbage af den fordums Herlighed. I Hovedsagen er der kun

levnet Forsyningen af anløbende Orlogsmænd og andre Dampere med Kul og Proviant og nogen Handel med den nærmest liggende engelske Ø Tortola. Efter at Handelen var gaaet tilbage, var dog endnu i nogen Tid selve Sejlskibsfarten en Kilde til Velstand for Øen. Før Telegrafens Indførelse samlede Sejlskibene fra Evropa i St. Thomas for at faa Fragtordre der. I Havnen laa dengang ofte Skibe i Hundredevis, hvilket naturligvis gav god Fortjeneste. Da Telegrafen kom, forsvandt imidlertid denne Trafik med ét Slag. Rederne i Evropa kunde nu give Skibene direkte telegrafisk Ordre i de andre Havne, saa Opholdet i St. Thomas blev overflødig.

Naar saaledes Dampskibstrafikens Udvikling og Telegrafens Indførelse maa nævnes som Hovedgrundene til den økonomiske Misère paa St. Thomas, kan hertil dog føjes andre Aarsager, der har været medvirkende. Øen har manglet naturligt Opland og den savner Returfragt, saa Fragterne til den er temmelig høje. Toldgrænser mellem den og de andre Øer vanskeliggør Transithandel. Flere Gange har Orkaner og Jordskælv hjemsøgt Øen og hver Gang foraarsaget Skade for Millioner. Dernæst er Forholdet det, at de Penge, der ere tjente paa St. Thomas, ligesaa hurtigt har forladt Øen, idet de, der havde tjent sig en Formue, forlod Øen for at nyde deres Indtægter i Evropa eller Amerika. Øen havde saaledes ikke et Reservefond at tage til i daarlige Tider. Endelig er det tidligere ret blomstrende Landbrug paa St. Thomas saa godt som ruineret; saaledes er f. Eks. Sukkerproduktionen ganske ophørt som Følge af den stedfundne Prisnedgang.

Spørger man nu om Mulighederne for St. Thomas' Udvikling, vil jeg her se bort fra de Bestræbelser, der ere gjorte fra det Offentliges Side for at bringe Forbedringer i Øens finansielle Forhold, og hvorved en Del af Udgifterne ere overtagne af Staten, ligesom ogsaa fra Oprettelsen af Koloniallotteriet, der nærmest maa betragtes som en Nødhjælp. Derimod skal anføres de store Anstrængelser, der fra privat Side ere gjorte for at støtte Øen, og i saa Henseende maa særlig nævnes Dampskibslinien, der nu ejes af Østasiatisk Kompagni, og det vestindiske Frugtkompagni, der driver en allerede ret betydelig Eksport af Frugt m. m. Østasiatisk Kompagni har dernæst anlagt et Kulværft paa Øen og har derved bevirket et betydeligt Fremskridt. Tidligere var Kulpriserne i St. Thomas nemlig saa høje, at Konkurrenterne navnlig paa St. Lucia havde trukket en stor Del af Kulforsyningen bort fra St. Thomas ved at tilbyde billigere Takster, men nu har Østasiatisk Kompagni sat Priserne ned og derved fremkaldt et ikke ringe Opsving i denne Branche. Medens Kul tidligere kostede 8 à 9 \$, ja under Krigen mellem Amerika og Spanien endogsaa 12 \$ pr. Ton, er Prisen nu kun 22 sh. 6 d. for amerikanske og 27 sh. for engelske Kul.

Betragter man de foreliggende statistiske Oplysninger om ind- og udgaaende Skibsfart paa St. Thomas og om Vareindførselen til St. Thomas, kan der vel ikke endnu paavises nogen udpræget Stigning for de senere Aars Vedkommende, saa at man med Sikkerhed deraf kan slutte til en Bedring af den økonomiske Situation. Der kan dog peges paa, at saavel Toldindtægterne som Skibsafgifterne og Antallet af ind- og

Skibsfarten paa St. Thomas.

Finansaar	Erlagt Skibsafgift Dollars	Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
		Ialt	Heraf danske	Ialt	Heraf danske
1880—81...	45450*)	2860	503	2862	507
1885—86...	41893*)	2598	443	2575	445
1890—91...	26301**)	2103	306	2131	321
1895—96...	19281	2544	253	2569	259
1900—01...	21498	2470	290	2486	303
1903—04...	20799	2683	378	2668	382
1904—05...	17229	2566	400	2547	396
1905—06...	22753	2680	390	2663	374

*) Heri indbefattet Fyrafgift og Havnemestergebyr.

***) Heri indbefattet Fyrafgift.

Vareindførselen til St. Thomas.

Finansaar	Erlagt Told	Indførselsværdi			Samlet Kul- indførsel
		Ialt	Heraf fra		
			Danmark	Forenede Stater	
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1880—81...	32531	—	—	—	—
1885—86...	22798	—	—	—	—
1890—91...	20728	—	—	—	—
1895—96...	18689	801603	13935	311734	163921
1900—01...	17512	831574	18834	414504	237663
1903—04...	17511	983270	16120	525621	395236
1904—05...	17550	907100	33242	468711	326730
1905—06...	19332	861152	41487	422343	230890

udgaaende Skibe i 1905—06 viser nogen Stigning imod de foregaaende Aar. Det maa imidlertid anses for givet, at indeværende Finansaar vil vise et gunstigere Resultat. Østasiatisk Kompagni opgiver saaledes, at

der i 1906 er solgt Kul til 50 Dampere flere end i 1905. Til Illustration af, hvad dette betyder for St. Thomas, skal anføres, at Arbejdspengene til Arbejderne for disse 50 Dampere udgør c. 41000 Frcs., som Arbejderne altsaa have tjent mere end i det foregaaende Aar. Som Bevis paa, med hvilken Energi Østasiatisk Kompagni virker for at oparbejde Trafiken paa St. Thomas, skal jeg nævne, at Kompagniet for 1907 allerede har afsluttet Kontrakter med 300 Dampskibsrederier om Leverance af Kul til Skibe, der komme i vestindiske Farvande. Kompagniet sælger nu c. 2000 Tons Kul om Maaneden, men det mener inden kort Tid at kunne faa Salget bragt op til 5000 Tons maanedlig. Hvilken enorm Betydning dette vil have for Arbejderstanden og derigennem for Købmændene og hele den øvrige Befolkning, behøver ikke nærmere at paavises; men det er klart, at det er et uvurderligt Gode for St. Thomas, at Østasiatisk Kompagnis vidtskuende Ledere ere interesserede i Øens Opkomst.

Det Spørgsmaal, der i sidste Instans bliver afgørende for St. Thomas' Fremtid, er dog dette: »Hvilken Virkning vil Panamakanalens Aabning have for St. Thomas, og hvilke Skridt bør der gøres, for at man i Tide kan være forberedt paa at møde de kommende Eventualiteter?

Fra dansk Side hævdes det nu, at St. Thomas' fortrinlige Beliggenhed paa den direkte Rute mellem Evropa og Panamakanalens østlige Havnestad Colon, som den første Havn Skibene passere, naar de fra Atlanterhavet søge ind i det Caraibiske Hav, og omvendt som den sidste Havn, før de forlade dette for

at sejle til Evropa, med Sikkerhed kan paaregnes at ville give Øen en overordentlig Betydning som Stapelplads og Station for Forsyning med Kul, Vand og Provisioner, ligesom man mener, at naar der paa St. Thomas indrettes en Dok med Reparationsværksted, vil utvivlsomt en Mængde Havarister søge denne Havn for at blive reparerede.

Forretningsmændene paa St. Thomas tror, at man her ser for sangvinsk paa Virkningerne af Panamakanalen. De mener, at hvad enten det drejer sig om Skibsfarten tværs over Atlanterhavet eller den langs Kysten af Amerika, vil der altid være en Tendens til saavidt muligt at forsyne sig og lade Reparationer foretage ved Rejsernes Endepunkter, hvor det vil kunne ske billigere end paa St. Thomas, at Konkurrencen med Colon og forskellige andre Havne vil blive meget haard, og — hvad særlig Kulforsyningen angaar — at der til Fart gennem Kanalen sandsynligvis vil blive anvendt saa store Dampere, at de vil tage Kul ombord for hele Rejsen eller i alt Fald kulle i Colon eller Panama.

For en selvstændig Betragtning af Spørgsmaalet vil det nu først være af Interesse at undersøge, hvilken Indflydelse Panamakanalen overhovedet vil faa paa Verdenstrafiken, og dernæst, hvilken Part af de Skibe, der søge Kanalen, der vil passere St. Thomas. I det tyske maritime Tidsskrift »Nauticus« er Panamakanalens handelspolitiske Betydning fornylig bleven behandlet i en sagkyndig Artikel. Dennes Forfatter paaviser, at Panamakanalen næppe vil blive benyttet af Sejskibe, da Ruten gennem Kanalen dels vil blive for dyr for dem, dels vil være forbunden med andre Ulemper, f. Eks. de hyppige Vindstilleperioder i Far-

vandene i Omegnen af Kanalen. Dernæst viser han, hvorledes en Betragtning af Distancerne paa de forskellige Ruter, eftersom man vælger Suezkanalen eller Panamakanalen, fører til det Resultat, at Ruterne fra Evropa til Pladserne i Østasien er betydelig kortere gennem Suezkanalen end gennem Panamakanalen, at det samme — dog i mindre Grad — gælder om Ruterne til Australien og omliggende Øer, og at Panamakanalen saaledes nærmest vil faa Betydning for Trafik mellem Øst- og Vestamerika og mellem Europa og Vestamerika samt Øerne i det store Ocean. (Se nedestaaende Oversigt).

Til:	Fra Hamborg		Fra New York	
	via Suez	via Panama	via Suez	via Panama
	Sømil	Sømil	Sømil	Sømil
Hongkong	10155	14812	11582	11584
Schanghai	11027	13376	12455	10148
Wludivostok	12051	14323	13478	10443
Yokohama	11730	13233	13157	10005
Melbourne	12505	13854	14008	10626
Sydney	13539	13374	14568	10146
Tahiti	16015	9752	17872	6524
Samoa	14710	9739	16261	7739
Valparaiso	18785	7858	20288	4630
Callao	20070	6583	21573	3355
St. Francisko	17519	8520	19022	5292

Hvad Trafiken fra Østamerika angaar, da vil den gaa gennem henholdsvis Florida-Strædet og Farvandet Syd for Antillerne og saaledes ikke berøre St. Thomas. Tilbage bliver Trafiken fra Evropa. Dennes Størrelse vil bl. a. afhænge af Taksten for Farten gennem Kanalen. Amerikanerne taler om en Takst af 1 \$ pr. Netto Reg. Ton — i Suezkanalen er Betalingen $8\frac{1}{2}$ Frs. pr. Ton for lastede Skibe, 7 Frs. for tomme.

— men under alle Omstændigheder er det givet, at Kanalens Aabning vil medføre en meget betydelig Forøgelse af Trafiken forbi eller i Nærheden af St. Thomas. Allerede nu er Evropas Handel paa det vestlige Amerika stor, men den vil ganske sikkert vokse enormt, naar Vejen dertil bliver kortere. For os vil navnlig den tyske Trafik faa Betydning, da Tyskland ikke selv ejer nogen af Antillerne.

Det næste Spørgsmaal bliver da: Hvormange af disse Skibe vil anløbe St. Thomas? For at kunne besvare dette Spørgsmaal har jeg anstillet Undersøgelse om, hvilken Virkning Suezkanalen har haft paa Trafiken i Middelhavshavnene.

Medens Suezkanalens Trafik siden dens Aabning er tiltaget paa følgende Maade:

Aar	Antal Skibe	Brutto Reg. Tons
1870	486	435911
1880	2026	4,344520
1890	3389	9,749129
1900	3441	13,699238
1905	4115	18,308498

altsaa en stærk og jævn Stigning, er Forholdet i de tre Middelhavshavne Malta, Gibraltar og Algier følgende: (se omstaaende Tabel).

Her er Bevægelsen en ganske anden. Efter en Stigning, der kulminerer i 1890, følger en ikke ubetydelig Nedgang, saavel for Trafiken i Almindelighed som særlig for Trafiken med Skibe, der passere Suezkanalen. Efter 1900 er der atter nogen Opgang, særlig for Algiers Vedkommende. Dette synes at vise, at Skibsfarten gennem Suezkanalen ikke er af væsentlig

Aar	Samlet Tonnage for ind- og udgaaede Skibe	Indgaaede Skibe		Tonnage via Suezkanalen	
		Antal	Tonnage	Indgaaede	Udgaaede
Malta:					
1870.....	2,984293	—	1,495156	—	—
1880.....	6,147234	4780	3,074948	518903	531783
1890.....	9,162094	4993	4,574468	692650	341705
1900.....	7,069630	3814	3,538088	513407	362740
1905.....	7,967018	3813	3,986502	982240	269711
Gibraltar:					
1870.....	2,955890	4195	1,485229	—	—
1880.....	6,443087	5847	3,223938	—	—
1890....	11,488693	6333	5,756461	577727	316649
1900.....	8,869737	4181	4,455083	519245	412088
1905.....	8,790977	3846	4,402552	—	—
		Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
		Antal	Tonnage	Antal	Tonnage
Algier:					
1870.....	2746	338315	2706	344461	
1880.....	2531	642156	2617	706823	
1890.....	2276	951210	2011	856671	
1900.....	1751	1,137509	1818	1,231933	
1904.....	2278	1,614406	2361	1,723941	

Betydning for disse Havne, hvis Hovedbetydning vistnok ogsaa skyldes Sejladsen i selve Middelhavet og Sortehavet. Algier synes at være i stærk Opgang, efter sigende fordi Kulhandelen der foregaar under meget reelle Former. Grunden til Nedgangen efter 1890 for Middelhavshavnene Vedkommende er vistnok bl. a. Anvendelsen i de senere Aar af større Dampere, der tager Kul med for længere Distancer.

Tager man nogle andre Havne, f. Eks. Funchal paa Madeira og Ponta Delgada paa Azorerne, der berøres af Ruterne til Cap Horn og Cap det gode Haab:

		Indgaaede Skibe		Udgaaede Skibe	
		Antal	Tonnage	Antal	Tonnage
Ponta Delgada	1880..	243	93353	140	96563
	1890..	208	256659	197	255002
	1900..	671	1,410988	667	1,416161
Funchal	1880..	600	648359	576	590719
	1890..	608	942002	663	942114
	1900..	1290	3,511971	1289	3,511559

ser man en stigende Trafik, der gaar vældigt i Vejret i 1900 under Boerkrigen. Her synes saaledes Skibsfarten paa Havnene at staa i ligefrem Forhold til Trafiken paa Ruterne. Fra vore egne Farvande kan peges paa Frederikshavn, hvis Beliggenhed lige ved Vesterhavet og med kortest Rute til England har gjort den til en meget benyttet Kulplads — aarlig c. 500 Dampere.

Hvad St. Thomas angaar, er det klart, at dens naturlige Betingelser for at drage en Del af den forbi-passerende Trafik til sig ere fortrinlige. Den ligger tæt ved det aabne Hav, er en sikker og sund Havn, og der er c. 5 Dages Rejse fra Colon, altsaa ikke saa ganske kort. Det, der først og fremmest bliver Spørgsmaalet, er om en yderligere Udvikling af Kulforretningen kan ventes. I saa Henseende har St. Thomas formentlig store Chancer paa Haanden. I England koster

Kullene 10—11 sh. pr. Ton. I Havnene i Middelhavet og Vest for Afrika finder Damperne engelske Kul, hvis Pris er Prisen i England med Tillæg af Fragt til Stedet, Avance o. s. v. Hvor der derfor ikke er Tale om en særlig dyr Last, eller hvis Skibet ikke har fuld Last, kan det staa sig ved at tage rigelig Kul med fra England. Naar Damperne derimod gaar over Atlanterhavet til St. Thomas, møder de de amerikanske Kul, der paa Grund af de lave Fragter kan leveres til billige Priser. Fragten for Kul fra Filadelfia til St. Thomas er kun 1 \$ 60 cts., og Østasiatisk Kompagni leverer som tidligere anført Kullene til 22 sh. 6 d. pr. Ton, hvilket er lavere end Priserne i Funchal og Porta Delgada. Da Damperne kan faa 20—30—40 sh. pr. Ton fra Evropa til St. Thomas, vil Rederne kunne staa sig ved at indrette Dampere, der bygges til Ruten gennem Panamakanalen, med mindre Bunkers beregnede paa at fyldes igen i St. Thomas, og med større Plads til Raadighed for almindeligt Fragtgoods. Der er ingen Tvivl om, at St. Thomas vil kunne levere Kullene ligesaa billigt om ikke billigere end nogen anden Havn i Vestindien og Mellemerika, og hvad særlig Colon og Panama angaar, er det bl. a. sandsynligt, at Arbejds-lønnen der vil blive dyrere end paa St. Thomas. Hovedsagen er dog, at Kulhandelen paa St. Thomas er i Hænderne paa et Verdensfirma som Østasiatisk Kompagni. Det kan nøjes med mindre Fortjeneste i Begyndelsen i Haab om Forøgelse af Trafiken. Det kan afslutte fordelagtige Kontrakter med Kulfirmaerne og Rederierne, bl. a. fordi det til Gengæld kan tilbyde de engelske Huse Kulleverancen i Colombo og Aden til dets Skibe paa den østasiatiske Rute. Takket være

Østasiatisk Kompagnis dygtige Ledelse er der saaledes det bedste Haab om, at St. Thomas efter Panamakanalens Aabning vil blive en meget besøgt Etappestation for Forsyning af Kul. Men hermed vil følge Forsyningen med Vand og Provisioner. Her er da Indretningen af større Vandreservoirer, Kølepakhuse til Opbevaring af let fordærlige Varer og mere System i Produktionen af f. Eks. Æg og Grønsager i høj Grad at anbefale.

Hvad et Skibsværft paa St. Thomas angaar, da er dette en kostbar og ret risikabel Historie. Der bør dog utvivlsomt gøres et Forsøg i denne Retning, og det bliver da, saavidt jeg kan se, det eneste rigtige at anskaffe en dobbelt Flydedok, Mage til den, vi nu har faaet her i København. En saadan er den billigste at anskaffe og at drive, og den kan sælges igen, hvis den ikke kan betale sig. En saadan Dok kan formentlig faas i England med alle moderne Maskiner for 3 à 4 Millioner Kroner, men hertil kommer Bugseringen til St. Thomas, Anbringelsen med Uddybning og maaske et Par Læmoler. Det hele vil formentlig blive 5 à 6 Millioner Kr. Dokken bør ikke lægges i selve Havnen, hvor et engelsk Selskab har Eneret til at have Flydedok for en Aarrække, og hvor der heller ikke er Vand nok; men i den Syd derfor liggende »Gregerie Channel«, hvor der er dybt Vand — 6 Favne — og hvor Dokken kan anbringes i Læ af Øen Water Island, der ejes af et københavnsk Konsortium. Det heldigste vil sikkert være at faa tysk Kapital interesseret i en saadan Dok, da de tyske Redere og Bankmænd derved interesseredes i, at Dokken blev benyttet af tyske Skibe. Vel er det klart,

at et Værft i St. Thomas ikke vilde faa Nybygninger, da det vilde blive for dyrt, og heller ikke det aarlige Eftersyn af Damperne, da det ikke sker, naar de ere lastede; men det kan næppe betvivles, at den Trafik, der efter Kanalens Aabning vil komme i disse Farvande, vil opvise en Mængde Havarier, og St. Thomas vilde paa Grund af sin Beliggenhed have store Chancer for at faa en Del af disse Havarister i Dok. Anbringelsen af en Bjærgningsdamper i Havnen vil sikkert ogsaa være af Betygning. Det vigtigste er ligesom med Hensyn til Kulhandelen, at Betjeningen er billig, hurtig og reel. At faa en saadan Dok indrettet, bør herefter være Formaalet, men for at undgaa for store Rentetab bør man muligvis vente dermed til Kanalens Aabning er nær forestaaende.

Iøvrigt vil Landbruget paa St. Thomas, særlig Frugtdyrkningen, nok kunne blive i Stand til at give en Del større Indtægt end nu, efterhaanden som Eksporten bliver sat i bedre System, og det samme gælder Turistbesøget, dog maa der sørges for mere tidsvarende Behandling paa Hotellerne og for en bedre Organisation af Fremmedførere med Æsler og Heste. Rideturene paa St. Thomas og St. Jan ere enestaaende smukke, og allerede nu kommer der adskillige amerikanske Yachter og engelske og tyske Turistdampere til Øen, men jeg er vis paa, at dette bl. a. ogsaa ved hensigtsmæssige Reklamer kunde udvikles yderligere*).

Hvad St. Croix og St. Jan angaar, da skyldes den stedfundne Nedgang i disse Øers økonomiske Forhold først Driftsomkostningernes Stigen efter Eman-

*) Ifølge Bladene var der under Jordskælvet 10000 Amerikanere paa Jamaica.

cipationen og senere det stadige Fald af Prisen paa Rørsukkeret, der er en Følge af Roesukkerproduktionens gradvise Tiltagen. Allerede i en i 1862 af en Planter udgiven Piece hedder det, at næsten alle Planter paa St. Croix siden Emancipationen har været Genstand for tvunget Salg, nogle af dem endog 2 à 3 Gange. Til Illustration af Sukkerprisernes Nedgang anføres her nogle Noteringer paa St. Croix Sukker i København i Løbet af de sidste 50 Aar:

Maksimalnoteringerne var i:

1855... 21 $\frac{1}{2}$	Skilling	fortoldet	1880... 34	Øre	fortoldet
1857... 27	—	—	1890... 15 $\frac{1}{8}$	—	ufortoldet
1860... 18	—	—	1900... 15	—	—
1870... 17 $\frac{1}{2}$	—	—	1902... 10 $\frac{1}{4}$	—	—

Prisen er saaledes kun $\frac{1}{4}$ af, hvad den tidligere har været, hvilket har medført en tilsvarende Nedgang i Ejendomspriserne. Jeg skal anføre nogle Priser, hvortil Ejendomme paa St. Croix ere solgte i Løbet af de sidste 100 Aar:

St. George.....	1820: 128000 \$.	1873: 85900 \$.	1897: 27000 \$.
Enfield Green ..	1815: 85000 ».	1868: 70000 ».	1882: 41500 ».
	1899: 10000 ».		
La Reine	1825: 150000 ».	1845: 40000 ».	1887: 10000 ».
Lower Love ...	1807: 200000 ».	1870: 45000 ».	1882: 25000 ».
	1886: 15000 ».		
Bethlehem.....	1798: 245000 ».	1870: 70000 ».	1903: 45000 ».
Barren Spot	1804: 180000 ».	1859: 90000 ».	1880: 30000 ».

Denne Prisnedgang har selvfølgelig rystet alle Formuer og Værdier paa Øen i deres Grundvold, ligesom en stor Del af Øen er gaaet ud af Kultur og i en Aarrække har henligget udyrket, medens talrige

Ruiner vidner om fordums Velstand. Følgen har været udbredt Fattigdom, hvortil bidrager de høje Skatter og særlig de høje Toldafgifter, endogsaa paa de Fattigstes Livsfornødenheder som Mel og Fedt, hvorpaa Tolden er c. 24 og c. 36 pCt. af Værdien. Hertil kommer den høje Told paa Sukkeret i Amerika, hvor det hovedsagelig afsættes, af c. 5¹/₂ Øre pr. t , en Told, som falder paa Producenterne, da deres Konkurrenter i Sydstatene og paa Portorico ere fri for Told. Under disse Forhold forstaar man, at Udgifterne til kostbare offentlige Bygninger, et dyrt Militær og en betydelig Stab af Embedsmænd har maattet tynges haardt paa Øen.

Spørger man om, hvad der er gjort for at raade Bod paa den Misère, der saaledes er indtraadt for St. Croix og ligeledes for St. Jan, da maa først og fremmest nævnes Plantageselskabet »Dansk Vestindien«, der ejer Plantager paa alle tre Øer og allerede kan opvise betydelige Resultater af sin Virksomhed. Store Arealer er opdyrkede igen og nye Kulturer er i vidt Omfang indførte. Særlig kan nævnes Bomuldsdyrkingen, der synes at være i stærk Udvikling. I 1906 er der saaledes høstet over 377000 t raa Bomuld, der er solgt for en Pris af c. 120000 Kr. Det er den saakaldte »Sea Island Bomuld«, der koster omtrent det 5dobbelte af almindelig Bomuld og som kun kan vokse enkelte Steder. Den anvendes navnlig til Symaskinegarn. Følgen heraf er, at medens Plantageselskabets Regnskaber for 1904 og 1905 viste et ikke ubetydeligt Underskud, er der Haab om, at Driften i 1906 omtrent vil balancere, hvilket er et udmærket Resultat i Betragtning af, at Selskabets Virksomhed i saa høj Grad

er eksperimenterende. For 1907 anslaaes Høsten til omtrent det dobbelte af Høsten i 1906. Desuden venter Selskabet at faa forøgede Indtægter ved Kreatursalg, idet der ikke længere finder nogen Eksport Sted af Kreaturer fra Portorico til St. Thomas, og Priserne for Kreaturer derfor ere stegne en Del paa sidstnævnte Ø. Efterhaanden som Skibsfarten paa St. Thomas tager til, vil der kunne tjenes betydelige Summer paa Eksport af Kreaturer dertil fra St. Croix og St. Jan. Foruden Plantageselskabet har ogsaa Ejerne af forskellige andre Plantager paabegyndt Dyrkingen af Bomuld. Desuden har Sukkerfabrikken og d'Hrr. Hagemann & Lachmann gjort store Anstrængelser for Forbedring af Sukkerproduktionen. Direktør Hagemann har endvidere med sin sædvanlige Offervillighed anstillet meget interessante Forsøg paa Overrisling af Sukkermarkerne ved Hjælp af Brønde og Vindmotorer, hvorhos han er begyndt at give Negrene Smaalodder at dyrke.

Landbruget paa St. Croix er saaledes i afgjort Fremgang. Der klages imidlertid stærkt over Mangel paa Arbejdskraft. Grunden hertil er den store Børnedødelighed, Negrenes Ulyst til Markarbejde og den tiltagende Tendens til Udvandring. Der fødes aarlig paa St. Croix c. 660 Børn, men heraf dør henimod Halvdelen i den spæde Alder af Mangel paa hensigtsmæssig Ernæring og ordentlig Pleje. Efter Hendes Majestæt Dronningens Initiativ gøres der fra Velgørenhedens Side en Del til at forbedre Børneplejen, men dette er paa Grund af det store Antal Børn ikke tilstrækkeligt til helt at udrydde Ondet. Daglønnen for en Markneger er c. 20 cts. — 1 Frc. om Dagen,

det er ikke meget for en Familieforsørger, men desuagtet er det meget almindeligt, at Negrene kun arbejde enkelte Dage af Ugen. Dette tilskrives i Almindelighed Dovenskab, men det er muligt, at den notorisk daarligere Ernæringstilstand, hvori de fleste Negre paa St. Croix befinder sig, staar i Forbindelse dermed, saa at det ikke blot er Ulyst, men tillige Udmattelse, der er Skyld i den hyppige Udebliven fra Arbejdet. Kosten er i Almindelighed Maisgrød med lidt salt Fisk, men ofte nyder Negeren ikke anden Næring end den, han faar ved at suge paa et Sukkerrør, og under alle Omstændigheder er den Kost, han faar, utilstrækkelig for en voksen Mand, der udfører strængt Arbejde.

Hvad Udvandringen angaar, maa bemærkes, at Negrene have livlig Forbindelse med deres Stamme-frænder i Amerika og paa de andre Øer, de véd nøjagtigt, hvor der er godt betalt Arbejde at faa, og de søge derhen, saasnart de kan. Til Tider rejser der 50 Personer om Ugen fra Øen, og Udvandringen er sat i et vist System, saa at f. Eks. de Summer paa 30 \$, der kræves af Indvandrere i New York, regelmæssig sendes tilbage til Brug for de næste. Tilmed er det de bedste Folk, der rejser til Amerika, hvor de faa gode Pladser som Tjenestefolk o. l. Hidtil har man til Erstatning indforskrevet Arbejdere fra Barbados, men dette er nu ophørt paa Grund af Efterspørgselen efter Arbejdere ved Panamakanalen.

Man rører her ved det ømme Punkt for St. Croix og St. Jan: Negrenes usle Stilling. Taler man med en af de mere intelligente Farvede om Forholdene, faar man altid det samme Svar. Hvad nytter det, at vi blive her, her er jo dog intet Arbejde for os, ingen

Fremtid og intet Haab om Udvikling. Hvad er her at gøre? At sy Støvler til Folk, der gaa barbenede, at være Snedker for Folk, der ingen Møbler bruger. Hvad skal Købmanden gøre, naar ingen har Raad til at købe hans Varer, og de fleste heller ikke har Brug for dem paa Grund af det primitive Liv, der føres. Negerinden koger saaledes sin Mad i en Konservesdaase og sit Vasketøj i en Petroleumsdunk. Sagen er, at Negeren bør have Jord. Han er den eneste, der kan dyrke Jorden, og han bør derfor ogsaa have Adgang til at erhverve den til Ejendom. At unddrage Negrene Jorden er det samme som at tage Kajakkerne fra Grønlænderne og Motorbaadene fra Vesterhavsfiskerne. Besiddelsen af Jord er for Beboerne af St. Croix og St. Jan den eneste Mulighed for Fremgang og Velstand.

Mange vil imidlertid være i Tvivl om, hvorvidt Negrene har Muligheder for at udvikle sig til dygtige, selvejende Landmænd. Den almindelige Opfattelse gaar ud paa, at Negrene er en lavtstaaende Race, der mangler Evne til Udvikling. Dette beror dog vist paa en Fejltagelse. Jeg tror, at Henry George har Ret, naar han i »Progress and poverty« siger, at den Mangel paa Evne til at modtage højere Civilisation, som de lavere staaende Folkeslag viser, skyldes Omgivelserne, det Samfunds Indflydelse, den enkelte er udsat for, det Væv af utallige Traade, hvormed det binder og paavirker den enkelte. Man plejer at anføre, at Negerbørn vel, lige til de ere 10 à 12 Aar gamle, ere lige saa lærvillige som hvide Børn, men at de efter den Tid synes dorske og ligegyldige. Dette tilskrives i Almindelighed Raceunderlegenhed. Jeg tror snarere,

at det hidrører fra, at Børnene, naar de blive saa gamle, at de begynde at forstaa deres Stilling i Samfundet og indse, at man betragter dem som en Pariakaste, og at de aldrig kan gøre sig Haab om at udnytte indvundne Kundskaber, sløves og mister Kappelysten. En Selvfølge er det ogsaa, at det Barn, der i Hjemmet ledes af dannede Forældre, hører rent Sprog og interessant Samtale, har et langt Forspring for den, der kun hører raa Tale i et plat Negersprog. Endelig er det klart, at den almindelige Underernæring, som næsten alle Negrene lider under, særlig vil paavirke Børnene i Voksealderen og gøre dem ude af Stand til at præstere noget betydeligt aandeligt Arbejde.

Mine egne Erfaringer gaar absolut i den Retning, at Negrene netop i aandelig Henseende i visse Retninger staar særdeles højt. Negrenes Omhu og Paalidelighed som Tjenestefolk er almindelig bekendt, ligesaa deres Trofasthed og Finfølelse overfor Folk, de holde af. Fejlen hos Negrene har været, at de, efter at de bleve frie, har set mere paa at komme i Besiddelse af de Hvides ydre Goder end paa at efterligne dem i det Arbejde, hvorved de have forskaffet sig disse Goder. Som en bekendt amerikansk Neger har sagt: »Negrene lagde mere Vægt paa at faa Sæde i Kongressen eller de kommunale Raad end paa at erhverve Ejendom og industriel Dygtighed, de foretrak at give en Dollar ud i Operaen fremfor at tjene den paa en Fabrik«. Dog maa man ikke overse, at der ved Slavernes Frigørelse hverken blev sørget for at skaffe dem Uddannelse eller for at give dem Jord. Man forstaar saaledes, at det har været vanskeligt for Negrene at følge med i Udviklingen i Amerika. Det

samme gælder Negrene i Vestindien. Hovedaarsagen til deres lave Trin er, at de har manglet og mangler det Incitament, som ligger i Udsigten til Ligeberettigelse med de Hvide og Muligheden for økonomisk og social Fremgang. Jeg mener, at det derfor er nødvendigt, at der snarest gøres Forsøg paa at skabe en besiddende Husmandsstand af Negre paa St. Croix og St. Jan, og jeg tror, at et saadant Forsøg vil kunne lykkes. Selv om det er muligt, at disse Øers Agerbrug i alt Fald foreløbig bedst ophjælpes ved Stordrift, maa det haabes, at man vil søge at gaa over til at skaffe saa mange som mulig eget Hjem med Jord til Eje eller i Fæste. Der har ganske vist tidligere været gjort Forsøg i denne Retning; naar disse Forsøg ikke er faldet ubetinget heldigt ud, er det vistnok, fordi de faldt sammen med de dalende Priser paa Sukker, hvad de Paagældende ikke havde Kapital og Energi nok til at taale. Paa Jamaica er der med stort Held foregaaet en omfattende Udstykning af Jord i smaa Lodder, der dyrkes af Negre. I en i 1895 udkommen Bog »Black Jamaica« har en engelsk Præst Livingstone skildret Negrenes Forhold paa denne Ø og specielt det uhyre Fremskridt, der er sket, efter at man er gaaet over til at give Negrene mindre Ejendomme at drive. Han viser, at der navnlig i Jamaicas Lavland findes over 72000 Ejendomme under 5 acres (1 acre er knap 1 Td. Ld.), hovedsagelig drevne af Sorte, og han erklærer, at Øens stigende Frugteksport hovedsagelig skyldes Ejerne af disse Smaaejendomme. England støtter denne Eksport ved en Subvention af 20000 £ aarlig til en Dampskibslinie, der lader hurtige Skibe med Kølerum løbe direkte mellem Jamaica og

England. Det har ikke manglet Negrene paa de danske Øer paa Lyst til at begynde paa noget lignende, men de har været hindret deri af Mangel paa Kapital, og derved, at det har været yderst vanskeligt for dem at opnaa Laan i Ejendomme, der laa i Busk og først skulde bringes under Kultur. Navnlig har Banken ikke kunnet støtte dem, da den efter sine Statuter kun kan yde Laan i Ejendomme, der ere forsynede med Bygninger og Besætning m. v. Her maa Staten træde hjælpende til, og det maa i høj Grad haabes, at Regeringen snarest vil tage Initiativet til og Rigsdagen yde sin Støtte til et alvorligt Forsøg paa at skaffe Negrene deres egen Jord. Der er ikke mindste Tvivl om, at Plantageselskabet, der har indlagt sig saa store Fortjenester ved at være Foregangsmand ved Indførelsen af nye Kulturer paa Øen, med Glæde vil yde sin Bistand ved at skaffe Frø og Planter, ved at vise Negrene tilrette og ved at hjælpe dem til Afsætning af deres Produkter. Efter den moderne Andelsbevægelses Principer antager jeg, at Forholdet burde ordnes saaledes, at Negrene ryddede Jord i Fællesskab, drev Jorden hver for sig som mindre Brug, med Høns, Geder og Muler som Husdyr, og afsatte Produkterne i Fællesskab. Hvis dette realiseres, vil det nok vise sig, at Børnene faar Lov til at leve, at Lyst og Kraft til Arbejdet kommer og at Udvandringen standser, ligesom man maa haabe, at Drikkeriet vil formindskes.

Hvad der iøvrigt kan gøres f. Eks. for Fiskeriets Fremme, for at skaffe Vand til Overrisling o. s. v., vil det føre for vidt at komme ind paa her. Kun skal jeg endnu berøre et Punkt, der er af meget væsentlig Betydning, nemlig Toldspørgsmaalet.

Grunden til, at jeg er kommen ind herpaa, er den, at jeg for nogen Tid siden modtog 2 Kasser Syltetøj fra Vestindien til en Bazar her i Byen. Paa Bazaren indbragte Syltetøjet c. 25 Kr., medens Fragten var 1 £ = 18 Kr. og Tolden 26 Kr. Jeg fik herved det Indtryk, at der maatte være noget galt paa Færde med Hensyn til Tolden, og jeg tog mig derfor paa at undersøge Sagen.

Ved Import til Vestindien gives der ikke Varer herfra nogen Begunstigelse. Følgen heraf er, som det for St. Croix Vedkommende vil ses af nedenstaaende Tabel, at de Forenede Stater, der ligge Øerne saa meget nærmere, har Hovedmassen af Importen til Øerne.

Indførselstold, Import og Eksport for St. Croix.

Finansaar	Indførselstold	Import			Eksport		
		Ialt indført	Deraf fra		Ialt udført	Deraf til	
			Danmark	Forenede Stater		Danmark	Forenede Stater
Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	
1880—81	55352	—	—	—	—	—	—
1885—86	59531	—	—	—	—	—	—
1890—91	64350	—	—	—	—	—	—
1895—96	56720	693429	18138	421651	418297	23553	218258
1900—01	68810	814411	36060	513934	445996	15515	415412
1903—04	58261	683839	41632	450535	373096	1459	348416
1904—05	59755	885840	72884	466861	497376	7681	463672
1905—06	74693	—	—	—	—	—	—

Importen til St. Thomas findes angiven foran. Eksporten er forsvindende. Man ser tydelig heraf, hvor overvejende Importen fra Amerika er, dog er Importen fra Danmark noget stigende i de senere Aar. Det

kunde herefter synes ønskeligt at søge tilvejebragt Toldlettelser for Varer fra Danmark. For Tiden vanskeligør Øernes finansielle Stilling dog i høj Grad noget saadant, og det vilde heller ikke kunne faa særlig stor Betydning, da Hovedmassen af de Artikler, hvormed særlig St. Croix forsyner sig, er Ting, som Danmark ikke eksporterer, eller med Hensyn til hvilke det under ingen Omstændigheder kan konkurrere med Amerika, f. Eks. Tømmer, Maskiner, Majs og Hvede, Kul o. s. v. Overfor et muligt Krav om Gensidighed synes man dernæst med Føje at kunne gøre gældende, at for vor Eksport spiller det ingen nævneværdig Rolle, om Markedet paa St. Croix bliver lettere tilgængeligt, hvorimod Vestindien i alt Fald for en stor Del af sine Produkter er henvist til at søge dem afsatte i Moderlandet.

De nugældende og de foreslaaede Toldsatser er for følgende Varer:

	Nuværende Told pr. Kg.	Foreslaaet Told pr. Kg.	Nuv. Told pro- centvis i Forhold til Varens Ind- købspris incl. Arbejdsløn i Vestindien
Syltetøjer	29 ¹ / ₆ Øre	40 Øre	44 à 70 pCt.
Syltede Frugter i herm. Daaser.....			
Sukat af Tapaya og Oran- ger.....			
Mango Sauce.....			
Torrede Bananer.....	3 ¹ / ₃ —	7 —	7 pCt. 10 — 16 —
— Guava			
— Tamarinder.....			
Bayrum	66 ² / ₃ —	80 —	132 —
Frugtmos uden Sukker ..	4 ¹ / ₆ —	7 —	17 —
Lemonasier og raa Tama- rinder	4 ¹ / ₆ —	7 —	44 —
Kokosnødder.....	4 ¹ / ₆ —	7 —	44 —
Friske Frugter som			
Bananer og Mangoer ..	1 ¹ / ₂₄ —	3 —	14 —
Oranger og Citroner ..	6 ¹ / ₄ —	7 —	14 —
Ananas	1 ¹ / ₂₄ —	35 —	

Det vil ses, at det er en meget betydelig Forøgelse, der her er Tale om. Desuden svares af levende Skildpadder 1 Kr. pr. Kg., medens Skildpadde i Daaser fortoldes til 14 Øre pr. Kg., foreslaaet uforandret. Af Rom paa Fustager svares nu pr. Liter à 50 pCt. 25 à 29 Øre. Der er foreslaaet en Told af 25 Øre foruden Stempelafgift af Detailsalget. Den nuværende Told er 150 pCt. af Indkøbsprisen. Den nuværende Told paa Sukker er resp. 4, 6 og 12 Øre pr. Kg. Den midterste Sats, der i Almindelighed vilde komme til Anvendelse, er 50—60 pCt. af Indkøbsprisen. I Forhold til Prisen er det klart, at Tolden nu er langt højere end før.

Det er dog næppe tænkeligt, at Staten virkelig skulde ønske at møde Bestræbelserne for at ophjælpe Øerne med et Toldpaalæg, der for flere Varers Vedkommende næsten umuliggør enhver Eksport. Det behøver næppe nærmere Paavisning, hvilken Betydning det har for Vestindien at finde et Afsætningsmarked for Produkter i tørret eller syltet Tilstand, der hidtil kun har kunnet være Genstand for lokalt Salg, som friske Frugter; men ved en Toldforhøjelse lammes denne Virksomhed, der i Forvejen maa bære Udgiften og Risikoen ved den lange Transport, og har megen Vanskelighed ved at konkurrere med tilsvarende Import over England, med Sydfrugter fra Italien og med henkogte Frugter fra Kalifornien.

Det kunde nu paa Forhaand synes rimeligst at stille de vestindiske Øer paa samme Maade som Island og Færøerne, saaledes at Øernes Produkter indgik toldfrit her. Dette kan dog næppe lade sig gøre for Frugtvarers Vedkommende, da Eksporten af de paa-

gældende Varer for en stor Del er baseret paa Tilførsel fra de nærliggende engelske Øer, og en effektiv Kontrol med, hvad der hidrørte fra disse Øer, vilde være umulig at gennemføre særlig for saadanne Frugters Vedkommende, der forsendes uden Emballage. Det maa derfor haabes, at der, forsaavidt man ikke maatte finde, at disse Artikler kunne indgaa toldfrit, under alle Omstændigheder maa blive indrømmet saadanne Lempelser, at Eksporten fra Øerne hertil ikke udelukkes. Tolden paa Skildpadder synes ogsaa urimelig høj.

St. Croix Rom maa næsten udelukkende søge sin Afsætning i Danmark, og det vilde være en god Støtte for de smaa Sukker- og Romfabrikker, om der kunde opnaas en Toldbegunstigelse, idet man da, samtidig med at fortrænge Jamaica-Rommen, kunde give de paagældende Plantager en højere Pris for Varen. Indtil 1863 blev St. Croix Rom fortoldet med 17 Rdl. 48 ø pr. 240 Potter à 8° + 6% Sportler, medens fremmed Rom blev fortoldet med 18 Rdl. + 6% Sportler. For Rommens Vedkommende vilde et Oprindelsescertifikat sikkert kunne skaffes, hvorfor der næppe vilde være noget til Hinder for at indrømme den vestindiske Rom Toldfrihed, saa at den kun maatte udrede Stempelafgiften. I 1906 udførtes fra St. Croix 48269 Gallons Rom, deraf til Danmark 39764 Gallons (à 3³/₄ Pot).

Hvad St. Croix Sukkeret angaar, da har Forholdet i adskillige Aar været et saadant, at Dyrkningen deraf kun har bragt Tab. Heri er Toldforholdene ikke uden Betydning. Hidtil er næsten alt Sukkeret blevet solgt i Amerika. Priserne har imidlertid i den senere

Tid været lave, i Almindelighed 3 cts. eller lidt over 10 Øre pr. \bar{u} . Efter at St. Croix Sukkeret i adskillige Aar ikke havde været paa Markedet her, er det i 1906 atter forsøgt indført, og der er solgt 200 Tdr. à 250 \bar{u} Brutto. Ved at Østasiatisk Kompagni nedsatte Fragten betydeligt, har det været muligt at afregne med vedkommende Plantage til lidt højere Pris, end der kunde opnaas i New York, men skal dette fremdeles kunne finde Sted, maa Tolden nedsættes, og det vilde da kun være naturligt og retfærdigt, om Tolden for Sukker fra Dansk Vestindien blev sat lig med den indenlandske Forbrugsafgift, særlig ogsaa fordi Skatterne paa St. Croix for en væsentlig Del hviler paa dyrket Sukkerland. St. Croix Sukker nød indtil 1863 en Begunstigelse, idet det blev fortoldet med 1 Rdl. 64 β pr. Centner + 6% Sportler af Tolden, medens fremmed Sukker betalte 2 Rdl. 60 β + 6% af Tolden. Desuden havde Sukkeret ligesom andre dansk-vestindiske Produkter tidligere en Begunstigelse i Moderlandet derved, at Lastepengene svaredes med Halvdelen af, hvad de udgjorde for Rejser fra andre transatlantiske Havne. Det antages at have været Forholdet til Hertugdømmerne, der i 1863 bevirkede, at de for vestindiske Produkter tidligere indrømmede Begunstigelser bortfaldt, men der synes nu, da Tolden paany er under Debat, at være den største Anledning til at tage under Overvejelse, om man ikke bør imødekomme Sukkerproducenterne paa St. Croix saavidt, at de stilles lige med Producenter her. I Konkurrencen med dem vil de jo altid have Fragten at udrede mere end disse. Tabet for den danske Statskasse, hvis dette sker, vil ikke overstige

200000 Kr., og vil snarest blive en Del mindre, da næppe alt Sukkeret vil blive solgt her og Sukkeret desuden delvis viger Pladsen for Bomuld. Sukkerproduktionen er for Tiden 25 à 30 Millioner R aarlig. I vor Tid, hvor der fra Dele af Monarkiet, der ligger os nærmere end Vestindien, viser sig utilslørede partikularistiske Tendenser, synes der at være Grund til at tilraabe rette Vedkommende et »Videant consules«, at denne Partikularisme ikke skal udbrede sig yderligere.

Som Resumé af mine Bemærkninger vil jeg til Slut fremhæve, at saafremt Østasiatisk Kompagni og Plantageselskabet vil fortsætte som de har begyndt, hvis der bliver gjort Skridt til at skaffe Negrene Jord, og hvis Toldspørgsmaalet bliver ordnet paa en forsvarlig Maade, tror jeg nok, at man kan sige, at Krisen i Dansk Vestindien er forbi og at en ny Æra er indledet.

Efterskrift. De Side 137 anførte foreslaaede Toldsatser ere efter den af Folketinget ved 3. Behandling den 15. Februar vedtagne Affattelse af Toldloven ændrede saaledes (Øre pr. kgr.): Syltetøjer 24, syltede Frugter i herm. Daaser 40, Sukat 24, Mango-Sauce 40, tørrede Bananer, Guava og Tamarinder 4, Bayrum 80, Frugtmos uden Sukker 5, Lemonasier (saltede eller syltede i Eddike, Sennep eller Vand) og raa Tamarinder 5, Kokosnødder fri (Kokoskærner, raspede ell. lign. 5), friske Bananer og Mangoer 1, friske Oranger og Citroner $6\frac{1}{2}$, friske Ananas 35.

Til Foredraget knyttede sig en Diskussion, hvoraf vi fremhæve følgende Udtalelser:

Grosserer Moses Melchior troede, ligesom Indlederen, at Udsigterne for de dansk-vestindiske Øer nu er lysere end før, men for at de relativt gunstigere Betingelser skulde føre til et godt Resultat, krævedes der megen Opofrelse, megen Imødekommen fra Regeringens Side og store Anstrængelser af dem, der arbejdede ovre paa Øerne. Rørsukkerfabrikation var jo, ganske naturligt, en vanskelig Sag i vore Dage, da der i Evropa kan dyrkes Sukkerroer udenfor hver Bondes Hus. Naar Sukkerfabrikationen paa St. Croix ikke var ophørt, skyldtes det den forbedrede Teknik, der var bleven indført; — det var nutildags kun muligt at faa noget ud af Rørsukkerfabrikationen, naar den blev dreven i det store. Hvad der særlig lovede godt for Dansk Vestindiens Fremtid, var dog de forskellige andre Planter, hvormed man nu gjorde rationelle Forsøg; og her var da navnlig Anledning til at fremhæve Bomulden. Den Bomuld, der nu dyrkedes paa St. Thomas og St. Croix, kunde ikke dyrkes mange andre Steder. Lykkedes de Forsøg, der nu blev gjort, vilde det være udmærket, men det var endnu usikkert, om der vilde komme et godt Resultat ud deraf, det beroede bl. a. paa, om man kunde undgaa Smittefarens fra daarligt Frø. — Med Hensyn til Toldlovgivningen var Øerne ikke godt behandlede; der var paalagt deres Produkter højere Told, end de kunde bære; dette gjaldt navnlig Sukkeret. — St. Thomas fik sit Knæk ved Sejlskibenes Forsvinden, da man ikke nedsatte Havneafgifterne, hvad derimod f. Eks. Barbados gjorde. Panamakanalen vilde maaske give St. Thomas en ny Chance, men det var dog ikke ganske sikkert, idet der var Mulighed for, at Skibene kunde forsyne sig med Kul fra amerikanske Havne; de amerikanske Kul havde taget Luven fra de europæiske.

Kaptejn Ramsing var ikke enig med Indlederen i, at der burde gives Negrene let Adgang til at erhverve Jord. Disse Folk havde ingen Uddannelse og var i det hele taget som almindelig Regel ganske ude af Stand til at drive selvstændig Virksomhed. Gav man Negrene Jord, vilde Resultatet blive en Række

yderst tarveligt drevne Landbrug, hvilket forskellige Forsøg havde godtgjort. Man skulde gaa en ganske anden Vej: drage Omsorg for Negerbefolkningens Undervisning og Uddannelse; saadan gjorde man paa de engelske Antiller. Saa kunde der siden blive Tale om at yde Banklaan og skaffe Jord til selvstændige Brug.

Generaldirektør Rubin gjorde opmærksom paa, at det af Hensyn til Brüsselerkonventionen var forbundet med særlige Vanskeligheder at indføre Differentialtold paa Sukker. Naar der taltes om, at Danmark ved sin Toldlovgivning burde tage særligt Hensyn til de vestindiske Øer, maatte man dog ikke her forveksle, hvad der var rigtigt i og for sig, og hvad der muligvis kunde være ønskeligt fra Øernes Side; det kunde ikke forlanges, at de almindelige Hensyn skulde vige for det specielle. Hvad endelig angik den Sum af 200000 Kr., som det vilde koste Statskassen, om den indrettede Toldsatserne paa de vestindiske Produkter saaledes som krævet af Indlederen, kunde man ikke uden videre betragte dette Beløb som noget ganske ringe. Et Tab af 200000 Kr. aarlig var dog mange Penge, naar man tillige erindrede sig, hvad Øerne allerede have kostet Statskassen.