

## Amerikas Told- og Skibsfarts-Forhold.

Indberetninger til Udenrigsministeriet

fra

Chargé d'affaires **C. St. A. Bille.**

Den danske Chargé d'affaires i Washington har til Hs. Exc. Udenrigsminister, Lensbaron Rosenørn-Lehn fremsendt nogle udførligere Indberetninger om forskellige af de Forenede Staters økonomiske Forhold. Af disse Indberetninger, der godhedsfuldt ere blevne overlade os til Offenliggjørelse, meddele vi først nedenstaaende Beretning om de Forenede Staters Toldforhold, hvilken Beretning paa en interessant Maade supplerer det «Bidrag til de nordamerikanske Fristaters Toldhistorie», som findes i Nationaløkonomisk Tidsskrifts Bd. XVI. Derefter lade vi følge Indberetningen om de nordamerikanske Skibsfarts-Forhold.

### I.

Washington d. 20. Jan. 1881.

Hr. Baron!

I Ministeriets Skrivelse Nr. LIV af 23. November f. A. er der — under Henviſning til mine Indberetninger Nr. 2 og 3 s. A. og til hvad der i disse er ytret om den frem-

trædende Rolle, Tarifspørgsmaalet har spillet under den sidste Valgkamp — udtalt det Ønske, ved Lejlighed at erholde en Fremstilling af det nugældende Toldsystem i de Forenede Stater.

Denne Tilkjendegivelse har været en velkommen Opfordring for mig til i en særlig Grad at rette min Opmærksomhed paa dette Spørgsmaal, som jeg lige siden min Ankomst hertil — og til en vis Grad længe før — har omfattet med Interesse.

Naar jeg nu her, i Henhold til den modtagne Opfordring, skrider til at give en Fremstilling af Unionens nuværende Tarifsystem, maa jeg imidlertid forudskikke nogle Bemærkninger som Indledning.

Den amerikanske Literatur er paafaldende fattig paa systematiske Behandlinger af statsretslige, politiske og økonomiske Spørgsmaal. Man søger her forgjæves noget tilsvarende til de publicistiske Arbejder, der i saa stor Mængde fremkomme i Tyskland, Frankrig, England og overhovedet den gamle Verdens Stater, og hvis Opgave det er at paavise Udviklingsgangen gennem et længere Tidsrum og at sammenholde det faktisk givne med Theoriens og Videnskabens Principer. Den Publicistik, som overhovedet findes her, har sine Organer paa den ene Side i Kongressen — Rapporter, Taler, Komité-Betænkninger — og paa den anden Side i Dagbladene. I det Øjeblik, hvor en Reform staar paa Dagsordenen, overvældes man af Materiale til det konkrete Spørgsmaals Behandling; men ligger Debatten noget tilbage i Tiden, ere hine Kilder vanskeligt tilgængelige, og man udsætter sig let for at tabe sig i en Vidtløftighed, hvor det er meget vanskeligt at skjelne det væsentlige fra det uvæsent-

lige, Hovedsagen fra de bestandige Tilsætninger af politiske Stemninger og personlige Hensyn.

Jeg har saa vidt muligt søgt at undgaa denne Fare og har herved ikke haft ringe Hjælp i et større Arbejde, som i 1872 er udgaaet fra det herværende statistiske Bureau. Ikke desto mindre er det sandsynligt, at jeg kan have overset et eller andet Moment, som burde være taget med, eller tillagt et enkelt Punkt større Vægt, end det i og for sig fortjente. Dog haaber jeg at kunne give et i sine Hovedtræk korrekt Billede.

Endnu skal jeg tilføje, at jeg har forstaaet Ministeriets Udtalelse saaledes, at det ikke ønsker nogen detailleret Redegjørelse for de nu bestaaende Tarif-Positioner eller for disses Forandring i Forhold til tidligere Regler, men kun en almindelig Fremstilling af det nu bestaaende Tarifsystems Aand og Tendens.

Unionens første Kongres sammentraadte den 6. April 1789, og allerede to Dage efter rejstes Spørgsmaalet om unionelle Toldafgifter. Der var en tvingende Nødvendighed for at skaffe det nye Statssamfund Indtægter, og skjønt det dengang fattige og tarvelige Land med sit udstrakte Areal og tyndt spredte Befolkning ikke hentede nogen stor Del af sit Forbrug udenlandsfra, laa det dog nær at søge en Stats-Indtægt, ved at lægge en Told paa den Smule som indførtes. Allerede fra dette første Øjeblik møder man Modsætningen mellem Frihandel (eller dog en Beskatning, som alene tager fiskale Hensyn) og Beskyttelse. Spørgsmaalet er tillige strax ikke blot økonomisk, men ogsaa politisk og geografisk; Norden (Whiggerne) forlanger Protektion, Syden (Demokraterne) Frihed. Madison fra Virginia, som har rejst Sagen, fører paa dette Tidspunkt Ordet for den mindst mulige Ind-

skrækning af Handelens Frihed og for en Tarif, der væsentligt tilsigter Indtægt, medens Hartley fra Pennsylvania — den Stat som lige indtil denne Dag har været Protektionismens Fæstning og Arsenal — lægger Hovedeftertrykket paa, at der indføres en Beskatning, i hvis Ly den spæde og famlende hjemlige Industri kan udvikle sig og vinde Fasthed. Paa en karakteristisk Maade mødes begge Tanker i Indledningen til Akten af 4. Juli 1789, i hvilken det hedder: «Efterdi det er nødvendigt for at opretholde Regeringen, for at klare de Forenede Staters Gjæld, samt for at opmuntre og beskytte Industrien, at der lægges Afgifter,» o. s. v. Denne Unionens første Toldtarif er i sin Helhed en yderst lempelig Beskatning; af dens Hovedsatser kunne nævnes: Øl 5 cts pr. gallon; Kul 2 cts pr. bushel; Kakao 1 ct; Kaffe  $2\frac{1}{2}$  cts; Indigo 16 cts; uraffineret Sukker 1 ct; raffineret Sukker 3 cts; The efter Finheden fra 6 til 20 cts; Tobak 6 cts pr.  $\mathfrak{B}$ ; Malt 10 cts; Salt 6 cts pr. bushel, Vin 10 cts; Madeira-vin 18 cts pr. gallon. Til disse bestemte Satser var der føjet andre, som beregnedes *ad valorem*: 15 pCt. for Vogne, 10 pCt. for Skotøj, Porcellæn, Fajance, Glas, Krudt o. s. v.;  $7\frac{1}{2}$  pCt. for færdige Klæder, Handsker, Lædervarer, Modepynt, Papir o. s. v., 5 pCt. for alle unævnte Artikler. Denne Sammenblanding af bestemte Satser med Afgifter *ad valorem* har siden været gennemgaaende i alle amerikanske Tarifer og har bevaret sig til den Dag i Dag.

Unionen var dengang saa at sige endnu i sin Vorden. Den havde faaet sin første Præsident, men fik først gradvis sine øvrige executive Myndigheder. Den første amerikanske Finansminister, Alexander Hamilton, begynder sin Virksomhed med at forhøje Tolden. Allerede d. 10. August 1790 udkom under hans Auspicier en ny Tarif-

Akt, som forhøjede alle Satser med gennemsnitlig  $2\frac{1}{2}$  pCt. af Varernes Værdi; og 3. Marts 1791 skete et yderligere Tillæg for Spirituosa. Hamiltons Rapport til Kongressen af 5. Decbr. 1791 udtaler for første Gang helt og uforbeholdent Beskyttelses-Principet, hvilket den begrundet med væsentligt de samme Betragtninger og Argumenter, som indtil vore Dage ere førte i Marken for Protektionen, og som i den nyeste Tid, navnlig hos vor sydlige Nabo, have vundet forøget Tilslutning. Denne med stort Talent skrevne Rapport er bleven som et Rustkammer, fra hvilket der bestandig er hentet Vaaben til den staaende Kamp. Oversees maa det dog ikke, at paa hint Tidspunkt befandt den økonomiske Videnskab sig endnu i sin første Barn-dom; havde end Theoretikere begyndt at bryde Vejen for nye Synsmaader, saa kjendte den praktiske Lovgivning over hele den civiliserede Verden ikke noget andet System end det regulerende, kontrollerende og beskyttende. Heller ikke maa det glemmes, at paa hin Tid var Amerikas Udførsels-gjenstande — dengang som nu hovedsageligt Næringsmidler — belagte med høj Told i Evropa, navnlig i England, og det var kun Repressalier naar Amerika til Gjengjæld tog høj Told af engelske Fabrikater.

Der er ingen Anledning til i det enkelte at gennemgaa de følgende Toldtarifer. Med korte Mellemlum skete Revisioner og Tilføjninger, som oftest hvert andet eller tredje Aar, stundom endnu hyppigere. Bevægelsen var bestandig fremad mod højere Toldafgifter, idet Beskyttelses-Mændenes stigende Fordringer mødtes med Unionens voxende Krav paa Indtægt; i det andet Tiaar af dette Aarhundrede var man kommet saa vidt, at den laveste *ad valorem* Told var 15 pCt. den højeste  $42\frac{1}{2}$ . Den indenlandske Industri gik fremad med stærke Skridt, og

dette blev forkyndt som et afgjørende Bevis for Protektionens praktiske Betydning. Samtidig steg Befolkningens Forbrugs-Evne og hermed ogsaa de fremmede Importer samt Udbyttet af Tolden, og da Unionen bestandig trængte til forøgede Indtægter, var det naturligt, at man vedblev at øse dybere af den rige Kilde. Under Krigen med England 1812 udkom der endog en Akt (1. Juli 1812), som forøgede alle Toldsatser til det dobbelte. Forhøjelsen skulde kun vare ligesaa længe som Krigen, men den vedblev ud over denne og blev siden ikke taget helt bort, men kun noget nedsat og ændret. I denne Tarif forekommer, saa vidt jeg har kunnet se, for første Gang en Differential-Told, idet alle Varer, som indførtes i fremmede Skibe, skulde foruden de 100 pCt. Krigstold, endvidere svare 10 pCt. i Tillæg. Denne Bestemmelse hævedes dog igjen 1815, og der er nu, paa nogle rent forsvindende Undtagelser nær, ingen Differentialtold i de Forenede Stater. Aaret 1816 var Vidne til en ny og stærk protektionistisk Tarif, og i denne er — ligeledes for første Gang, om jeg ikke fejler — gjort en Forskjel mellem Varer, som komme fra det gode Haabs Forbjerg eller østligere Punkter samt omlades undervejs, og saadanne, som ere producerede Vest for denne Linje; denne Distinktion, som praktisk ikke spiller nogen stor Rolle, bestaar endnu, men vil rimeligvis snart falde.

Bevægelsen fortsættes i den engang givne Retning gjennem de følgende fredelige Aar af Unionens Liv. Imidlertid er det meget langt fra at Modsætningerne ere bragte til at forsvinde. Tvertimod den samme Kamp, som førtes paa Kongressen i 1789, fortsættes med voxende Lidenskab gjennem alle disse Aar, og det er bestandig den samme Gruppering: Whigger (der senere ere

gaaede over til «Republikanere») imod Demokrater, Norden imod Syden, Industri-Distrikterne imod de korn-, sukker- og tobakdyrkende Egne, de fri Stater mod Slavestaterne. Det er nu næsten glemt, men er i sig selv en meget betydningsfuld Kjendsgjerning, at der, tredive Aar før den store Borgerkrig om Slaveriet, var lige ved at udbryde en anden om Told-Lovgivningen. I Aaret 1832 var der atter sket en Revision af Tarifen i Retning af forøget Beskyttelse; den var blevet bekæmpet lidenskabelig af Sydens Repræsentanter, men Afstemningen gik dem imod, og Akten blev underskrevet af Præsidenten. I Sydstaterne havde længe gjæret en dyb Misfornøjelse, som ogsaa var kommet til Orde i Kongressen og der havde ført til stormende Debatter, i hvilke Daniel Webster med sejr- rigt Talent hævdede Unionens Suverænetet og med profetisk Blik varslede om det Brud, som skulde komme tredive Aar senere. Tarifloven af 14. Juli 1832 bragte denne Misfornøjelse til et voldsomt Udbrud. Under Ledelse af den lidenskabelige Calhoun, som endog for at faa frie Hænder til sin Agitation nedlagde sin Værdighed som Unionens Vicepræsident, samlede sig samme Efteraar i Syd-Carolina et Konvent, som uden videre erklærede Toldlovene for ugyldige og ikke bindende for Staten, dens Funktionærer og Borgere, som forbød fra 1. Febr. 1833 enhver Afgift indenfor Statens Grænser i Henhold til disse, fra- kjendte de unionelle Domstole Myndighed til at skride ind, foreskrev en Lydighedsed mod denne Beslutning for alle Statens Embedsmænd og endelig sluttede med følgende: «Saafremt de Forenede Staters Regjering skulde forsøge at gennemføre de nu bestaaende Toldlove ved Hjælp af sin Hær og Flaade, ved at lukke Statens Havne eller ved at forhindre Skibes frie Ind- og Udsejling eller paa anden

Maade forstyrre Statens frie Udenrigshandel, vil Syd-Carolina ikke længere betragte sig som et Led af Unionen. Statens Befolkning vil da fremtidig betragte sig som løst fra enhver Forpligtelse til at opretholde eller bevare sin politiske Forbindelse med de øvrige Staters Befolkning og strax skride til Dannelsen af en særskilt Regering, samt foretage alle andre Handlinger og Skridt, som suveræne og uafhængige Stater kunne foretage.» Denne bebudede første «Secession», hvis Princip blev udtalt af Calhoun i de siden ofte citerede Ord, at Konstitutionen var en Kontrakt, sluttet af suveræne Stater, og at derfor enhver Stat var berettiget til selv at bedømme Udstrækningen af sine Forpligtelser, blev kuet i Fødselen af den energiske og hensynsløse Præsident General Andrew Jackson, som strax af Kongressen lod sig (i den saakaldte «Force Bill») give Myndighed til at møde enhver Modstand imod Lovene med Unionens fulde Styrke. Præsidentens Fasthed i Forbindelse med Clays Statsmands-Dygtighed dæmpede Stormen, før den kom til Udbrud; der blev vedtaget et Kompromis, som fjærnede nogle af de værste Ubilligheder, og Calhoun blev selv den ivrigste for at berolige de af ham vakte Lidenskaber. Syd-Carolinas «Nullification», som Konventets Akt kaldtes, blev kun et Attentat, og det var kun en tom Demonstration, at Staten ogsaa «nullificerede» den af Kongressen vedtagne «Force Bill». Men at det kunde komme saa vidt, viser bedst, hvilken stor Betydning Toldspørgsmaalet havde — og endnu har — i Unionen; og hvor stærkt de naturlige Interesser stod — og, om end i en noget forskjellig Gruppering, endnu staa — imellem Staterne.

\*) Den ovenstaaende Fremstilling af «The Nullification» er støttet til Forhandlingerne paa Kongressen, «Statesman's Manual», og



Et betydningsfuldt Tidspunkt i den amerikanske Toldlovgivnings Historie er Aaret 1861, og den siden forløbne Periode danner saa at sige et særligt Afsnit. Det hyppigt forekommende Udtryk «The Morrill Tariff» betegner det Toldsystem, som har udviklet sig fra hint Aar indtil nu, ikke som noget helstøbt Arbejde, men gennem mange Rettelser, Tillæg og Revisioner. Navnet skriver sig fra Justin L. Morrill\*), dengang Medlem for Vermont i Repræsentanternes Hus, siden 1867 Senator for samme Stat, født 1810, Kjøbmand og Landmand, men med en Universitets-Opdragelse. Fra sin Indtræden i Kongressen har Senator Morrill fortrinsvis helliget sig til økonomiske og finansielle Spørgsmaal. Grundtonen i hans Anskuelse er givet i en Tale, som han holdt i 1857, og hvis Slutning er blevet en Art Motto for de amerikanske Beskyttelsesmænd. Den lød saaledes: «Jeg holder principmæssig paa Beskyttelse, en maadeholden men sikker Beskyttelse, saaledes som en forstandig afpasset Indtægts-Tarif rundelig vil kunne give. Ja, jeg mener virkelig, at amerikansk Kapital, amerikansk Industri og amerikansk Opfindelses-

---

andre amerikanske Kilder, som næppe have til Raadighed i Kjøbenhavn. Hin Episode af Unionens politiske Liv, omtales imidlertid tillige i de Tocquevilles bekjendte Værk: «La democratie en Amérique» (andet Bind, Kapitel X i Udgaven af 1864, Pag. 390 ff.). Den berømte franske Forfatter opfatter Begivenhederne noget anderledes, end det ovenfor er sket; han ser i den et Vidnesbyrd om Unionens Svaghed ligeoverfor de enkelte Stater og tilskriver Syd-Carolina Sejren, hvad der hænger sammen med den hele Theori, som han paa det anførte Sted udvikler. Her hvor Gjenstanden for Undersøgelse er Tarif-Spørgsmaalet, bliver det af mindre Betydning, om den ene eller den anden Opfattelse af det politiske Moment er den korrekteste.

\*) Det var ikke denne Morrill, men en anden Politiker af samme Navn, som en kort Tid var Secretary of the Treasury under General Grants anden Valgperiode.

Evne have Krav paa Regeringens Begunstigelse. Jeg foretrækker et Værksted i Pensylvanien for et Værksted i Birmingham . . . Jeg foretrække fem Mile Lowell\*) Fabrikpiger for fyrretyve Mile Yorkshire Arbejdere eller et hvilket som helst Antal Belgiere. Jeg stemmer for, at vi styre Amerika først og fremmest til Amerikanernes Bedste, derpaa med den øvrige Menneskeslægts Velfærd for Øje».

Det er en almindelig Antagelse, at Protektionismen i Amerika væsentligt skriver sig fra Borgerkrigen, at den høje Toldtarif væsentligt er en Frugt af Unionens Trang til at skaffe sig forøgede Indtægter for at bære de kolossale Byrder, som Krigen havde lagt paa dens Skuldre, og navnlig for at faa dens Statsgjæld afbetalt. Dette er en Misforstaaelse. Det finansielle Hensyn har selvfølgelig været en stærkt medvirkende Faktor, men den foregaaende Udvikling viser allerede, at Beskyttelses-Princippet lader sig føre tilbage lige til det allerførste Stadium af Unionens Liv og siden gaar som den røde Traad gennem hele Toldlovgivningen maaske med Undtagelse af et kort Tidsrum før 1861. Et endnu yderligere Bevis ligger deri, at den første «Morrill Tarif» diskuteredes i Sessionen 1860—61, og blev til Lov ved Akten af 2. Marts 1861, altsaa paa et Tidspunkt, da det vel saa betænkeligt ud med Sammenholdet mellem Staterne, men da Secessionen endnu ikke var bleven til en Kjendsgjerning, og da Ingen kunde forudse en mere end fireaarig Borgerkrig med dens uhyre Bortødslen af Blod og Penge. Denne Toldtarifens historiske Tradition, dens Uafhængighed af Oprørskrigen og de stegne Statsudgifter

---

\*) En bekjendt Fabrikby i Massachusetts.

blev under den sidste Valgbevægelse navnlig med stor Styrke gjort gjældende af Senator Roscoe W. Conkling fra Staten New York, maaske den mest indflydelsesrige og ganske vist den mest glimrende af de republikanske Ledere. «Krigen var ikke begyndt dengang», ytrede Mr. Conkling ved et stort Møde i Utica, Staten New York, «og der var ingen Nødvendighed for at skaffe Indtægter til at afholde Krigsudgifter. Det var en ren Principstrid mellem Frihandel og Beskyttelse. Det var ikke en Krigs-Lovgivning. Og paa ethvert Trin have siden 1861 Republikanerne stemt for, Demokraterne imod disse Tarif-love.»

Imidlertid er det uimodsigeligt, at da Krigen derefter udbrød, og da det blev klart, hvilke kolossale Ofre den paalagde Unionen, søgte man gennem en Forøgelse af Tolden, ligesom ved Hjælp af andre Skatte-Paalæg at skaffe de fornødne Indtægter tilveje. Allerede den 5. August 1861 og den 24. December s. A. udkom der Love, som yderligere forhøjede væsentlige Satser i Tarifen af 2. Marts 1861, og omtrent samtidig (Foraaret 1862) vedtoges Loven om «Internal Revenue», som skabte talrige ny Afgifter: Bevillinger for de fleste Næringsveje, Accise-afgift paa Øl, Spirituosa, Tobak, Petroleum, Skat paa Sølv- og Guldvarer, Salt, Sukker, Chocolate, Sæbe, Soda, Fedt, Bly, Huder, Gas, Cement o. s. v. o. s. v. Skatter paa Jernbaner, Færgebaade, Sporveje, Skibe, Avertissementer, de fleste Fabrikater samt endelig en Indtægts-Skat. Det vilde føre for vidt her at gaa ind enten paa disse indre Afgifter, af hvilke de fleste siden ere afskaffede, eller paa de Modifikationer, som Toldtarifen successivt undergik. Det maa være nok at fremhæve et saa talende Faktum, som at Unionens Toldindtægter i Aaret

1872 udgjorde ialt c. 216 Mill. Dollars, medens de i sidste Finansaar — under en betydelig større Velstand og derhos tillige under et stigende Forbrug — dog kun indbragte c. 182 Mill. (af en Totalindtægt af 334 Mill.) Dollars. For Tiden er Forholdet dette, at af Unionens Indtægter bringes omtrent de tre Femtedele tilveje gennem Tolden, medens kun to Femtedele skyldes de forskellige Afgifter, som sammenfattes under Betegnelsen «Internal Revenue», og af disse sidste udredes atter de ni Tiendedele i Afgifter paa Spirituosa, Øl og Tobak.

Den nuværende amerikanske Toldlovgivning, der væsentligt støtter sig til Tarifen af 1861, ændret og revideret i Aarene 1872 og 1874 samt senere korrigeret paa enkelte Punkter ved mindre Akter fra de efterfølgende Aar, er sammenarbejdet i et Værk, der fører Titlen «Heyl's United States Import Duties». Dette Arbejde, hvis sidste Udgave er fra 1879, er ikke officielt, men har dog faaet en officios Anbefaling og skal følges af Toldstederne, naar ikke afvigende Ordre er given. Idet jeg henviser til denne «Digest of Customs Laws», for saa vidt angaar alle Enkeltheder, skal jeg her gennemgaa nogle af de vigtigste Satser, idet jeg paany bringer i Erindring, at Tarifen snart har faste og snart *ad valorem* Afgifter; for ensartet Sammenlignings Skyld holder jeg mig dog til at angive Toldens Størrelse i Procent og gaar herved ud fra de officielle Værdiansættelser.

Toldfrie ere nu to Hovedartikler for Forbruget, nemlig The og Kaffe; det vil senere ses, at dette opvejes ved Tolden paa Sukker. Fremdeles kan nævnes blandt toldfrie Gjenstande: Huder og Skind, Kemikalier, raa Silke, India-Rubber (Kautschuk), Papirmateriale, uforarbejdet Træ, Farvetræ, Kakao, Elfenben, uforarbejdet

Haar, do. Bomuld, Frugter, Frø, Bark o. s. v. samt (i Henhold til en særlig Traktat) alle Varer fra de hawaiske Øer. Nogle af de anførte Gjenstande blive dog, naar de falde ind under visse Kategorier, afgiftspligtige.

Toldpligtige ere bl. a. følgende Gjenstande, ved hvilke Tallet i Parenthes angiver Forholdet i Procent af Varernes Gjennemsnits-Værdi, hvorved det maa bemærkes, at denne Gjennemsnits-Værdi ofte har betydelig Afstand imellem Yderpunkterne: Sukker og Sirup (55)\*), Uld og Fabrikater af Uld (59), Jern og Jernvarer (41), forarbejdet Silke (59), Bomuldsvarer (39), Linnedvarer (34), forarbejdet Tin (25), visse Kemikalier (30), Lædervarer (29), Staalvarer (45,5), Vin og Spirituosa (79), Varer af Hamp og Jute (22), Brødstoffer og Mel (34,5), Tobak (76), forarbejdet Træ (22), Lervarer og Porcellæn (42), Glasvarer (55), Galanterivarer (41), Knapper (28), Kryderier (55,5), Salt (48), Kul (22), Papir (34), Hatte (40), Metalvarer (30), Øl (40), Marmor (60), Modepynt (60)\*\*).

Tages toldfrie og toldpligtige Gjenstande sammen, udgjorde Tolden i 1878 gjennemsnitlig c. 28 pCt. af hele den fremmede Indførsels-Værdi. Holder man sig til de toldpligtige Varer alene, var den 44 pCt. af Værdien. I enkelte tidligere Aar har den været endnu højere, saaledes i 1866: 48 pCt., 1867: 47 pCt., 1868: 48 pCt.,

\*) Sukkerforbruget i de Forenede Stater anslaaes til c. 38  $\bar{u}$  pr. Individ. Sættes Gjennemsnits-Tolden blot til 3 cts pr.  $\bar{u}$ , bliver Sukkertolden alene pr. Individ 1 Doll. 14 cts eller c. 4 Kr. 25 Ø.

\*\*\*) Hvad der er blevet tilbage af Differentialtold, spiller en ganske underordnet Rolle. Tillægget af 10 pCt. for Varer, som ere producerede Østen for det gode Haabs Forbjerg, men indføres fra Steder Vesten for Cap, bestaar som ovenfor berørt endnu, og spanske Skibe, der bringe Varer fra Cuba og Portorico, ere ligeledes underkastede et Tillæg. Men hele Differentialtolden har dog i de sidste Aar kun udgjort c. 332,000 imod Toldens 182 Mill.

1869: 45 pCt., 1870: 46 pCt. Svingningerne kunne have en dobbelt Aarsag, nemlig dels Tarifændringer, dels Forandringer i Varernes Værdi.

Det vil fremgaa af disse Tal, at de Forenede Stater i Virkeligheden ere afspærrede imod Størstedelen af Europas industrielle Frembringelser. Afgiften er saa betydelig, at den i de allerfleste Tilfælde har samme Virkning som et Indførselsforbud, og at den i alle yder den amerikanske Industri en meget høj Beskyttelse, som den selvfølgelig gjør sig nyttig til det yderste. Af Unionens hele Indførsel i Finansaaret 1879—80, til Værdi af 628 Mill. Doll., vare de 208 Mill. Doll. toldfri, 420 toldpligtige, og disse have baaret de 182 à 183 Mill., som Tolden har indbragt, hvilket bliver et Gjennemsnit af c. 43 pCt. Men ser man nærmere efter, hvorledes denne Indtægt er kommet frem, viser det sig, at Sukker alene har indbragt over 42 Mill., Uld og Uldvarer henved 30, Jern 14, Silke 18, Bomuld 10 Mill., medens mange af de Artikler, der ere belagte med en meget høj Told, kun har givet en meget ringe Indtægt, og det af den simple Grund, at det slet ikke kan betale sig at indføre dem. Paa disse Varer er det ikke Staten, som høster Fordelen af de høje Afgifter, men alene Producenterne, og det er uberegneligt, hvad Forbrugerne maa betale under Trykket af en Tarif, som forhindrer fremmed Konkurrence.

Protektionisterne have afgjort Overtaget i de Forenede Stater; baade theoretisk og praktisk hævde de deres Stilling. Det er noksom bekjendt, hvilke videnskabelige Indlæg for dette System, der gennem en Række af Aar er fremkommet fra den nu afdøde Statsøkonom Carey. Hvad han theoretisk lærte, er praktisk sat i System af

det republikanske Parti, der har sin Hovedstyrke i Østens og Nordens fabrikdrivende Stater, og forsvares nu af dem med lidenskabelig Energi. At de fleste Fabrikanter gjerne støtte dette System, skjønt det i mange Henseender lægger store Byrder ogsaa paa dem, er ikke vanskeligt at fatte. Men ogsaa Befolkningens store Mængde, hele Arbejderklassen, er tilbøjelig til at sympathisere med det. Der hersker for Tiden i Unionen en høj Grad af Lykke og Velvære; der er Arbejde til Alle; ere Priserne høje paa adskillige Forbrugsgjenstande, saa er til Gjengjæld ogsaa Arbejdslønnen høj. Da denne Tilstand er kommen til Veje under Beskyttelsessystemet, ere Mange villige til at tro, at den ogsaa er naaet paa Grund af Beskyttelsessystemet: post, ergo propter. At der under de samme Toldprincipers Herredømme har været Kriser, Knaphed paa Arbejde, Nød, er nu glemt. Et mægtigt Vaaben i Protektionisternes Haand er Henvisningen til England og Exploiteringen af den i mangen Amerikaners Hjerter lurende Skinsyge og Mistænksomhed mod «det gamle Land». Det læres tidlig og silde, at Frihandels-Systemet kun er en Snare af England, at Peel og Cobden og Gladstone kun have indført det i England for derved at narre den øvrige Verden ind paa en Vej, som tilsidst vil give Storbritanniens Fabriker hele Fordelen af Verdens-Handelen. Deklamationer mod den udsugende Kapital og sultefødede Arbejdere i Evropa finde ogsaa altid et villigt Øre.

Imidlertid er der ogsaa hos Mange en Erkjendelse af de store Ulemper, som knytte sig til den nuværende Toldlovgivning, og den giver sig tilkjende med ikke ringe Eftertryk.

De høje Afgifter friste stærkt til Smugling og Told-

svig. New Yorks «Board of Trade» — Handelsstandens officielle Organ — har i Maj 1875 enstemmig vedtaget en Række af Resolutioner, som meget kraftigt udtale sig mod den nuværende Tarif og navnlig erklære, at de urimelig høje Afgifter og et demoraliseret Personale bevirke Smugling, samt protestere mod den Depravation, der som en Følge heraf udbreder sig i Handels-Verdenen. At Smuglerier og Toldsvig drives i betydeligt Omfang, om end ikke fuldt saa grovt som i tidligere Tid, er vitterligt for Alle.

Som en Prøve paa, hvor urimelig høje Toldafgifterne ere, og hvilken uimodstaaelig Fristelse de maa indeholde til Smugling og Svig, kan anføres, at Skuespillerinden Sarah Bernhardt medbragte i Efteraaret til Amerika Dragter til sine forskellige Roller af c. 8000 Doll. Værdi, og deraf forlagtes der 4800 (60 pCt.) i Told; de 1600 Doll. blev senere eftergivne, da disse Kostumer kunde betragtes som «Værktøj».

Det bliver dernæst mere og mere klart, at Beskyttelsen ikke alene virker slappende paa den amerikanske Industri, der savner den Spore, som ydes af en skarp Konkurrence, men tillige hviler i høj Grad tyngende paa Fabrikanterne, idet ogsaa disse maa betale umaadelig høje Afgifter paa Gjenstande, som de skulle bruge og maa forskrive fra Udlandet. Et slaaende Exempel afgiver Uld-Industrien. For at frembringe en god Vare, maa man kunne sammenblande forskellige Uldsorarter; Amerika, hvor Faareavlen træder i Baggrunden, frembringer imidlertid kun en Art, og for den engelske og avstralske Uld maa der svares fra 40 indtil 100 pCt. i Told, hvoraf Følgen er, at der, trods den tilsyneladende Beskyttelse, indføres for c. 33 Mill. Doll. forarbejdet Uld til de Forenede Stater, og Uld-



manufakturerne kunne næppe give 3 pCt. i Udbytte. Bomuldsfabrikationen staar langt tilbage i Unionen; den raa Bomuld føres over Atlanterhavet til England og vender tilbage derfra i forarbejdet Stand; Tolden paa de Maskiner, som vilde behøves til Spinderier og Væverier i Amerika, og som i alt Fald til en Begyndelse maatte indføres fra England, er saa høj, at Ingen tør indlade sig paa at anlægge Bomulds-Fabriker; Hattefabrikationen afgiver et yderligere Exempel; for de bedste Harehaar til Filt maa de give fra 60 til 120 pCt. i Told, Silkeplyds (som ikke kan laves her) koster 60 pCt., Silkebaandet ligesaa; Svederemmen 35 pCt.; men en færdig Hat koster kun fra 35 til 60 pCt. i Told, er altsaa forholdsvis lavere beskattet end Hjælpestofferne. Sukkertolden er saaledes sat, at den i Grunden lægger en Byrde paa Raffinaderierne. Tolden paa Salt er 50 pCt.; og til de store Slagterier og Salterier i Illinois, Ohio o. s. v. maa der bruges det allerbedste europæiske Salt; derved fordyres det Flæsk og Kjød, som nu i store Masser udføres fra Nordamerika meget betydeligt. Færdige Vogne ere beskattede med 35 pCt., men mange af de Gjenstande, som skulle bruges til amerikanske Vogne, og som maa indforskrives fra Evropa koste 50, 60 indtil 90 pCt. Saaledes kunde der endnu anføres mange Prøver paa Tarifens uheldige Virkninger.

Saalænge man betragter Unionen som et afsluttet Hele i Modsætning til den øvrige Verden, har Beskyttelses-Systemet noget vist tiltalende ved sig og Sætningen «*America for the Americans*» slaar mange Indsigelser til Jorden. Men man begynder nu ogsaa at opkaste det Spørgsmaal, om Beskyttelsessystemet yder alle Staterne i deres indbyrdes Samkvem lige Ret og Skjel, og her

bliver da Svaret forskjelligt. Det lader sig ikke nægte, at paa Grund af den høje Told maa Forbrugerne betale mange Gjenstande dyrere, end de ellers vare nødte til, og at det ikke er Staten, men Fabrikanterne, som høste Fordelen. Naar de agerdyrkende Stater begynde at gjøre Regningen op med de fabrikdrivende, bliver de forfærdede over, hvad Beskyttelsen koster dem selv. Den demokratiske Repræsentant for Ohio, Mr. Frank Hurd, har nyligt tilkastet Protektionismen Handsken og stillet sig paa de korn- og kvægfrebringende Staters Standpunkt; i de tyve Aar siden 1861, siger han, har Ohio maattet udrede til Pennsylvania 30 Mill. Doll. mere end de kunde have haft de samme Varer for, hvis der ingen Beskyttelse havde været. Faar denne Tanke fast Fod, vinder den Indgang i Vesten og Nordvesten, hvor der findes langt mere Kraft og Energi end i Syden, saa vil der her rejse sig en Modstand mod «Morrills Tarif», som vil faa stor Vægt, thi det vil da være en Opposition fra Hjertet af den republikanske Styrke, og allierer den sig med Demokraterne i Syden og Norden, der traditionelt ere Frihandelsmænd, skjønt de i den sidste Tid og navnlig under det sidste Præsident-Valg, har ladet sig skræmme tilbage fra at bekjende deres Farve, saa kan Strømmen vende sig. Det maa bestandig erindres, at Tyngdepunktet i den amerikanske Politik og i det republikanske Parti med hvert Aar flyttes længere imod Vest, hvor Agerdyrking og Kvægavl for Tiden er og længe vil vedblive at være det aldeles overvejende Erhverv. Forøvrigt er der ogsaa indenfor det republikanske Partis Rækker i Norden og Østen stærke Frihandelsrørelser, som maaske faa Betydning.

Imidlertid gjælde alle disse Betragtninger en fjernere

Fremtid. For Øjeblikket er Forholdet det, at Nordamerika, som frit udfører sine Brødstoffer og Næringsmidler til de evropæiske Lande, faktisk afspærrer sig fra alle evropæiske Industri-Frembringelser. Den bestaaende Tilstand finder sit mest betegnende Udtryk deri, at i de fem sidste Aar har Unionens Udførsel i Værdi oversteget dets Indførsel med tilsammen 855 Mill. Doll. Og for den nærmeste Fremtid er der ingen Udsigt til Forandring heri. Republikanerne have sat deres Præsident, som ved en Ironi af Skjæbnen er Medlem af Cobden-Klubben, Frihandels-Theoriens reneste Sekt — igjennem med et Program, der hævede Protektionismen til et amerikansk Princip af samme Rang som «Monroe-Doktrinen». De have naglet dette Flag fast til Masten. De ville fra 4. Marts 1881 paa dette samme Program have Majoriteten i Repræsentanternes Hus og formodentligt ogsaa i Senatet. Hermed synes Tarif-Spørgsmaalets Skjæbne at være afgjort for de næste fire Aar. Beskyttelses- eller Protektions-Systemet er i Amerika foreløbig en Kjendsgjerning, og der er for Øjeblikket ingen Udsigt til, at det vil vige Pladsen for noget andet.

---

## II.

Washington d. 21. Marts 1881.

Hr. Baron!

I min ærbødige Indberetning af 20. Januar har jeg, i Henhold til det i Ministeriets Skrivelse Nr. LIV af 23. November f. A. udtalte Ønske, søgt at fremstille Hovedtrækkene i de Forenede Staters nuværende Toldsystem.

Naar jeg nu gaar over til at udføre den anden Del af det mig i Skrivelsen Nr. LIV paalagte Hverv, nemlig at give en Fremstilling af «de Bestemmelser, der muligvis maatte være trufne med det Formaal, i Skibsfarten paa de Forenede Stater at stille indenlandske Skibe fordelagtigere end udenlandske», maa jeg først bede undskyldt, at andre Opgaver have nødsaget mig til en Udsættelse. Jeg maa dernæst ogsaa for denne Fremstillings Vedkommende henholde mig til de almindelige Bemærkninger, som indledede min Indberetning om Toldforholdene. De finde endog i forøget Maal Anvendelse paa Skibsfartsforholdene, der vel bestandig vende tilbage paa den politiske Dagsorden og ere Gjenstand for levende Debat, men i en paafaldende Grad savne kyndig og sammenhængende Behandling.

Naar Spørgsmaalet tages i sine store Træk med Forbigaaelse af enkelte Afvigelser, der i Praxis spille en aldeles forsvindende Rolle, kan det siges, at den amerikanske Skibsfartslovgivning samler sig i to Hovedsætninger, nemlig disse:

i den udenrigske Fart indrømmes der fremmede Skibe ganske de samme Rettigheder og Lettelser som amerikanske, de ere stillede paa fuldkommen lige Fod, medens

den indenrigske Fart, saa vel Kystfarten som Sejladsen paa Floder og Indsøer, er udelukkende forbeholdt amerikanske Skibe.

Det er et meget besværligt Arbejde at følge de herom gjældende Lovbestemmelser fra deres første Udspring gennem de utallige Ændringer og Undtagelser, der om sider have skabt de nugældende Regler. De Lovsteder i sidste Udgave af «Revised Statutes» (1878), som handle herom, ere Sektionerne 2497, 2498, 4219, 4347 og 4370. Det er betegnende for Forholdets Udvikling, at den førstnævnte af disse Paragrafer, Hovedbudet om den udenrigske Fart, tilsyneladende indeholder et absolut Forbud imod Indførselen af fremmede Varer i andre end amerikanske eller Produktionslandets Skibe, men at den følgende Paragraf (hvis Oprindelse er Kongresakten af 24. Maj 1828) atter faktisk hæver dette Forbud. Jeg skal imidlertid ikke fordybe mig i dette Thema, der let kunde antage for store Dimensioner. Forskjellige Sagkyndige have erkjendt, at hine to Hovedsætninger, skjønt de intetsteds findes saaledes udtalte i Lovgivningen, rigtigt angive den faktisk bestaaende Tilstand: Den eneste Undtagelse af nogen Betydning er den, som tillader engelske (kanadiske) Skibe at deltage i den indre Fart, der staar i Forbindelse med de kanadiske Vandveje (St. Lawrence-Floden, Søerne og de sig dertil knyttende Kanaler).

Der frembyder sig nu det mærkelige Fænomen, at den amerikanske Skibsfart i de sidste 30 Aar er næsten uafbrudt gaaet tilbage. Den har ikke blot været ude af Stand til at holde Skridt med den overordentlige Fremgang, som Handelen, Agerbruget og Industrien have udfoldet i dette Tidsrum; den er paa mange Punkter absolut formindsket. Amerikanske Skibe besørge Aar for Aar

en mindre Del af Omsætningen med Udlandet, den store Skibsbygning præsterer færre og færre Fartøjer, og skjønt den samme Tilbagegang ikke finder Sted i den indenrigske og Kystfarten, bliver dog ogsaa her Vandvejenes Udvikling langt overfløjet af Jernbanerne.

I sit bekjendte Værk (Tom. II, pag. 411) anfører Tocqueville, at Amerikanerne paa hint Tidspunkt (1832) førte  $\frac{9}{10}$  af Evropas Import til Amerika og  $\frac{3}{4}$  af Amerikas Export til Evropa. «De Forenede Staters Skibe fylde Havres og Liverpools Havne, medens man kun ser faa engelske og franske Skibe i New York». I Aaret fra 1. Oktober 1831 til 30. September 1832, siger han, var hele Importen 101,129,266 Doll., hvoraf europæiske Skibe kun have bragt for 10,731,039 Doll. Exporten var 87,176,943 Doll., deraf i fremmede Skibe kun 21,036,183 Doll. Tocqueville udvikler udførligt de Grunde, som give Amerikanerne Forrangen i Transporten over Verdenshavene, navnlig deres større Uforfærdethed og Raskhed, og han ender saaledes: «Je ne puis m'empêcher de croire que les Anglo-Américains deviendront un jour la première puissance maritime du globe. Ils sont poussés à s'emparer des mers comme les Romains à conquérir le monde».

Udviklingens Gang har ikke givet den franske Iagttagelse Ret. I Liverpools og Havres Havne er det amerikanske Flag nu en Sjældenhed og i New York er det engelske, franske, tyske og svensk-norske Skibe, som ligge i Rækker ved de milelange Brygger. I Øresundet, hvor før de store og hurtigsejlende amerikanske «Clippers» vare regelmæssige Gjæster, viser der sig nu kun sjældent og med lange Mellemrum et større Skib under Unionens Flag.

Gaar man til de statistiske Lister, finder man denne Iagttagelse i fuldeste Maal bekræftet. Jeg har liggende

for mig en Opgivelse af de Forenede Staters udenrigske Skibsfart fra 1821 til 1878 og det viser sig her, at Amerikas Procentandel i hele Vareomsætningen (denne taget efter Værdien), som i det førstnævnte Aar var 88,7 og steg i 1826 til 92,3, derpaa begyndte at dale først langsommere og ligesom tøvende (i 1832: 83,1; i 1842: 82,3; i 1852: 69,5) undertiden endog med en liden Bevægelse i modsat Retning; men derpaa med stærkere Fart, saa at 1862 (det første Aar, hvor Oprørskrigen gjorde sig foreløbigt gjældende) kun udviser 50, 1872 kun 29,1 og 1878 kun 26,3 pCt. Bevægelsen vedbliver i samme Retning. Medens i 1856 af den hele Læstedrægtighed, som indkom i Unionens Havne (4,464,038 Tons) 71 pCt. var under amerikansk Flag, var af den indklarede Læstedrægtighed i 1879—80 (15,240,534 Tons) kun 21 pCt. amerikansk Ejendom. Den hele Vareomsætning havde i 1859—60 en Værdi af 762,288,550 Doll., og heraf besørgede de amerikanske Skibe for 507,247,757 Dollars eller 66,5 pCt.; men i 1879—80 var Omsætningen 1,589,472,093, og deraf besørgede amerikanske Skibe kun for 280,005,497 (kun lidt over Halvdelen af Tallet tyve Aar tidligere) eller 17,6 pCt. medens fremmede Skibe vare stegne fra 33,5 til 82,4 pCt. og til næsten det sexdobbelte Beløb af Værdien. Alene i de to sidste Aar er Faldet fra 23 pCt. i 1878—79 til 17,6 pCt. i 1879—80.

Forinden jeg gaar over til at undersøge Grunden til denne pludselige Tilbagegang, der danner en saa paa-faldende Modsætning til Fremskridtene i alle andre Retninger, skal jeg fremsætte nogle Bemærkninger om den indenrigske Fart. Da, som ovenfor anført, fremmede ere absolut udelukkede fra denne, har Spørgsmaalet væsent-

ligt kun theoretisk Interesse. Men det kaster dog paa flere Maader sit Lys over amerikanske Tilstande.

Ogsaa den indenrigske Skibsfart viser en Tilbagegang. I 1874 beskjæftigede den endnu 3,293,439 Tons, men i 1880 var dette Tal sunket til 2,637,685 Tons. I de fem Aar fra 1866 til 1870 byggedes der endnu i Unionen (til uden- og indenrigsk Fart, men aldeles overvejende til den sidstnævnte) 1,013,040 Tons; men i de fem Aar fra 1876 til 1880 kun 669,362 Tons. Paa Mississippi og dens Revier sank Tallet i samme Tid fra 249,791 til 222,261. Langs Søerne faldt det fra 214,333 til 74,499 Tons. Naar man ved, hvilken overordentlig Betydning de mindre Vandveje have for Omsætningerne i de Forenede Stater, og navnlig hvilken betydningsfuld Rolle Erie-Kanalen spiller i New Yorks afgjørende Overlegenhed som Handelsplads, synes denne Kjendsgjerning ved første Øjekast uforklarlig. Gaadens Løsning ligger jo imidlertid i den samtidig foregaaede enorme Udvikling af Jernbanerne. Den indenrigske Skibsfart raadede i 1880 over 2,637,685 Tons (à 100 Kubikfod); men anlægges den samme Maalestok paa Jernbanerne, repræsenterede disse til samme Tid en Drægtighed af over 7 Mill. Tons, og med den regelmæssigere, hurtigere Bevægelse, den større Lethed for Fordeling og Muligheden for i videre Omfang at kunne opfylde Omsætningens Krav er hver Jernbane-Ton betydeligt mere værd end en Skibs-Ton. Vandvejene benyttes nu kun af svære og billige Varer: Korn, Kul, Mineralier, Metaller o. s. v., medens alle finere og kostbarere Varer søger til Jernbanerne, og anvender man Varernes Værdi som Maalestok, bliver derfor Overvægten endnu større paa Jernbanernes Side. I 1850 havde Unionen kun 9,021 (engl.)



Mile Jernbaner; i 1860 var der 30,635; i 1870: 52,914; i 1879: 86,497 og i Aaret 1880 er der ifølge en Angivelse i et Jernbane-Organ paa 234 forskjellige Linier bygget 7,500 Mile, saa at der altsaa nu er meget nær ved 100,000 Mile Jernbaner i de Forenede Stater. Og samtidig med at Sporlængden er voxet saaledes, er ogsaa Arbejdsevnen betydeligt forøget, navnlig ved Anvendelsen af Staalskinner, saa at Jernbanerne præstere langt mere end hin Forøgelse angiver. I 1876 havde samtlige Jernbaner 384,903 Fragtvogne, men allerede i 1879 havde de 480,190. Samtlige Baners Brutto-Indtægt var i 1851: 40 Mill.; i 1861: 130 Mill.; i 1871: 403 Mill. og i 1879: 529 Mill. Dollars, og ved denne Fremgang maa det endda erindres, at Fragterne gennemgaaende ere nedsatte ikke ubetydeligt. Den hele indre Vare-Omsætning mellem Vesten og Østen er saaledes for en stor Del gaaet over fra Vandvejene til Jernbanerne. Af hele Vare-Omsætningen i St. Louis (Missouri) i 1879 befordredes 6,948,794 Tons pr. Bane, kun 1,366,115 Tons pr. Flod; fra 1871 til 1879 dalede Flodfarten 17 pCt. medens samtidig Jernbanetrafiken steg med 113 pCt. I Staten New York er den saa særdeles vigtige Kanalfart dalet fra 5,859,080 Tons i 1869 til 5,362,372 Tons i 1879, medens samtidig de to Baner, der rivalisere med den, have set deres Trafik voxe fra 6,594,094 Tons i 1869 til 17,228,394 Tons i 1879. Det viser sig altsaa som en konstant Kjendsgjerning, at Jernbanerne mere og mere træde i Vandvejenes Sted. Men derfor have disse dog ikke mistet deres Betydning. Ikke blot befordrer de endnu stedse store Kvantiteter af Varer, men de spille navnlig en væsentlig Rolle som regulerende for Jernbanernes

Taxter og yder derved Omsætningen en indirekte Tjeneste, som ikke let kan overvurderes.

Efter denne Digression om den indre Skibsfart, vender jeg mig atter til Spørgsmaalet om den udenrigske Fart og skal da først undersøge, hvad der kan være den sandsynlige Grund til Amerikas stærke Tilbagegang paa dette Omraade.

Fra visse Sider gjøres det gjældende, at det er Borgerkrigen i Aarene fra 1861 til 1865, som har bevirket den stærke Tilbagegang i den amerikanske Læstedrægtighed for udenrigsk Fart. At nu Krigen med dens store Forordringer til Nationens Kraftopfyldelse har haft sin Indflydelse paa dette Forhold, og at Sydstaternes dristige og heldige Kapersystem («Alabama») har bidraget yderligere til at forjage det amerikanske Flag fra Verdenshavene, er vistnok uimodsigeligt. De statistiske Lister vise, at den amerikanske udenrigske Skibsfart, som endnu i 1860 besørgede 66,5 og i 1861 65,2 af Totalomsætningen (efter Værdien) i 1862 gik ned til 50, i 1863 til 41,4 og i 1864 til 27,5 pCt., medens der derpaa indtraadte en lille Stigning (til 32 à 33 pCt., som holdt sig i nogle Aar). Men den derefter atter fulgte Dalen, der vedbliver temmeligt konstant indtil den nyeste Tid, kan ikke længere forklares ved Borgerkrigen, hvis økonomiske Følger nu forlængst ere besejrede. Der maa være andre Grunde til Stede. Og det er da heller ikke vanskeligt at finde saadanne.

En Aarsag af mere almindelig Natur er den, at der i de Forenede Stater med det fremadskridende Agerbrug, de rige Miner, og den stærkt beskyttede Industri aabner sig mere lokkende og lønnende Anvendelser for Kapitalen end ved Anbringelse i Skibsfarten, som i alt Fald i de sidste 5 à 6 Aar har lidt under stærkt trykkede Fragter.

Men dertil kommer endnu to Momenter af speciel Indflydelse; det er paa Grund af mange Forhold, ikke mindst Toldlovgivningen, dyrere at bygge de Skibe Nutiden fordrer (af Jern eller Staal og med Dampmaskine) i Amerika end i andre Lande, og Driftsudgifterne ved dem ere større, fordi Lønningerne i den nye Verden i det hele bevæge sig i en højere Skala.

I hvilken Grad det amerikanske Skibsbyggeri er gaaet tilbage, vil blive klart ved Anførelsen af nogle faa Data. I de ti Aar fra 1851 til 1860 byggedes der i Gjennemsnit aarligt 233 store Skibe («ships and barks») men i det sidste Tiaar fra 1871 til 1880, var det aarlige Gjennemsnit kun 56, og i Aaret 1879—80 var det virkelige Tal kun 23. I det sidste Femaar har Amerika i det hele kun bygget (til inden- og udenrigsk Fart) 101,823 Tons, medens England i samme Tidsrum har præsteret 1,800,193 Tons. Hele Unionens Læstedrægtighed i udenrigsk Fart er dalet fra 2,379,396 Tons i 1860 til 1,314,402 Tons i 1880. Alle andre Lande kunne udvise en stor, nogle endog en kolossal Forøgelse i Drægtigheden af deres Skibsfart paa amerikanske Havne. Unionens Flag er det eneste, som viser en Tilbagegang.

Det Spørgsmaal ligger nær, hvorfor Amerikanerne ikke, naar det er billigere at bygge Skibe f. Ex. i England, købe dem der. Dette vilde jo, i alt Fald hvad Grundkapitalen angaar, sætte dem paa lige Fod med deres evropæiske Medbejlere. Men Svaret er kategorisk: fordi intet fremmed Skib kan overføres til amerikanske Skibsregistre og fare under amerikansk Flag. Dette maa ikke forstaas saaledes, som om uforholdsmæssig høje Toldafgifter gjorde det praktisk umuligt at købe fremmede Skibe; det er at opfatte ganske bogstavelig saa-

ledes, at Overførelsen er aldeles forbudt. (Se Title XLVIII af «Revised Statutes», navnlig Sektion 4131 til 4134). For at et fremmed Skib skal kunne faa amerikansk Borgerrret — hvilket man med saa faa Vilkaar indrømmer Personerne — udkræves der en særlig Lov. At Forholdet virkelig er saaledes, viste sig praktisk under sidste Kongres paa en ret betegnende Maade. Som bekjendt har Millionæren William H. Vanderbilt overtaget hele Bekostningen ved Overførelsen af en de Forenede Stater skjænket Obelisk fra Ægypten og dens Opstilling i New Yorks Central Park. Obelirken var indladet i den ægyptiske Dampers «Dessory» ført af Kommandør H. H. Gorringe. Statssekretæren sendte da d. 6. Jan. d. A. et Budskab til Kongressen, hvori han, «da den nationale Stolthed over den heldig udførte Bedrift i Forening med Foretagendets nationale Karakter, bør foranledige, at et dertil svarende Skridt foretages af Kongressen», foreslog en Lov (i Form af «joint resolution»), hvorved Skibet «Dessory» varig knyttedes til det Land og det Flag, som det havde vist en saa betydningsfuld Tjeneste. Loven vedtoges og det ægyptiske Skib har faaet amerikansk Nationalitets-Certifikat.

Selvfølgelig har denne den amerikanske Skibsfarts uheldige Tilstand og varige Tilbagegang længe været Gjenstand for Opmærksomhed. Det hele Spørgsmaal knytter sig jo naturlig til Toldsystemet og drages med ind under den Debat, for hvilken dette er Gjenstand. I det jeg forbigaar ældre Diskussioner; skal jeg her kun nævne, at i Senatets Møde d. 27. Jan. d. A. tog det demokratiske Medlem Mr. Beck fra Kentucky Ordet og oplæste en omhyggelig udarbejdet Tale til Forsvar for en af ham indbragt Resolution, hvis væsenligste Del lød

saaledes: «At alle Lovbestemmelser, som forhindre amerikanske Borgere fra at købe Skibe og deltage i fremmed Fragt fart, eller som forbyder Indregistrering af fremmede Skibe som amerikanske, naar de ejes og føres af amerikanske Borgere, skulle ophæves.» Efterat have udviklet forskellige af de Betragtninger, som ovenfor ere gjorte gjældende, og med de anførte og endnu mange flere Data at have godtgjort den amerikanske Skibsfarts fortsatte Dalen, gik han over til at skildre hvilken økonomisk Betydning denne Kjendsgjerning har. Ikke et eneste Sejlskib af Jern farer under amerikansk Flag, ikke et eneste af de Hundreder af Dampskibe, der aarlig fylde New Yorks Havn, er under «Stjernerne og Striberne». De Forenede Stater betale aarlig 120 Mill. Doll. til andre Nationer for at besørge den Fragt af Personer og Gods, som de i alt Fald for en meget væsentlig Del maatte kunne besørge selv. Og Amerikas Afhængighed gaar endnu videre end til Pengene, thi Unionen maa udføre sit store Overskud især af Agerbrugsprodukter, men om det kan ske beror paa engelske, tyske, skandinaviske Skibe, og indtraadte der en Verdenskrig, som drev disse Flag bort fra de store Have, vilde Amerika sidde inde med alle sine Rigdomme som en død Skat. Hertil kommer endnu den betydningsfulde Omstændighed, at Unionen paa denne Maade afskærer sig selv Muligheden for et Søværn, thi dette kan ikke bestaa uden en Handelsmarine, fra hvilken det kan hente sine Kræfter, og Unionen som maa mindes, hvilke store Fortjenester Koffardiflaaden ydede Landet ved under Oprørskrigen i et Nu at skabe en Flaade næsten af Intet, burde være den sidste til at glemme denne Erfaring. Lægemidlet mod Ondet kan ikke ligge i en fortsat Beskyttelse af en Skibsbygningsindustri, som øjensyn-

lig mangler sine første Livsbetingelser, heller ikke i et Subsidie- eller Præmiesystem, som kun vilde være at beskatte de mange til Fordel for nogle faa. Der er kun én Løsning mulig: at give Indførselen af fremmede Skibe fri.

Dette med Dygtighed udarbejdede Foredrag blev paa Stedet besvaret med en glimrende Improvisation af Senator Blaine, som uden noget Forbehold indtog den stik modsatte Position og ikke tog i Betænkning at stemple Demokraternes Fordring om frie Skibe, som et Vidnesbyrd om Mangel paa Patriotisme. Han saa i denne deres Lære en permanent Underkastelse af Amerika under England. Gaar man nu ind paa at lade amerikanske Skibe bygge paa engelske Værfter, saa opgiver man derved enhver Udsigt til at faa amerikanske Skibsbyggerier, og Unionen er da for stedse paa dette Omraade gjort afhængig af det mægtige Albion. Nej hvad der skal gjøres, det er at bringe den amerikanske Skibsbygning paa Fode igjen, og her har Kongressen store Forsømmelser at bebrejde sig. I tyve Aar har Unionen til nye Jernbaneanlæg skjænket 200 Mill. Acres af offentligt Land, nu værd 1000 Mill. Doll., foruden 70 Mill. kontant, medens den ikke har gjort det allermindste for Skibsfarten. England har baaret sig ganske anderledes ad. Siden for fyrretyve Aar siden den første Cunard-Damper løb ind i Bostons Havn, har England, som strax saa Dampfartens umaadelige Betydning baade direkte og indirekte, subventioneret denne Fart med 40 Mill. £ eller mer end 200 Mill. Doll. Og denne Understøttelse er ikke standset, i det sidste Aar har Beløbet udgjort 4 Mill. Doll. Frankrig, som kjøber sine Skibe i England, udreder aarlige Subventioner af over 4½ Mill. Doll. Den Vej, man skulde

slaa ind paa, var at give enhver Skibsrheder og ethvert Selskab en vis Understøttelse for hver Mils regelmæssige Fart for et vist Antal Aar. Derved vilde man gjenføde en Handelsmarine, af den vilde igjen opstaa et Søværn, og de to Ting maatte samlede have for Øje ved enhver fremtidig Bevilling.

Det er naturligvis kun et meget kort og stærkt sammentrængt Uddrag, som jeg her har kunnet give af denne Debat. Saafremt Deres Excellence ønsker at trænge dybere ind i dens Enkeltheder, skal jeg henvise til «Congressional Record», Vol. II Nr. 34, som jeg oversender under Korsbaand samtidig hermed, og hvor Referatet af de to Foredrag findes Pag. 3 til 12.

Senator Blaine holdt denne Tale paa et Tidspunkt, da hans Udnævnelse til Statssekretær ansaas for given, og Senator Beck betegnede ham ogsaa i sin Replik som «den tilkommende Premier». Han vilde ikke i Januar have holdt denne Tale, dersom den kunde have skadet hans Udsigter til den første Plads i Garfields Kabinet, ja dersom den ikke havde gavnet og befæstet den. Thi hvad end vi med vor Opfattelse og vore Forudsætninger maatte ville dømme om de to modstaaende Anskuelser, saa kan der næppe være nogen Tvivl om, at Senator Blaine havde og har den langt overvejende Del af den amerikanske offentlige Mening paa sin Side. Der er fremkommet flere dygtige og grundige Indlæg imod ham, navnlig af John Codman i New York, og der er særligt paavist, at alle de saakaldte engelske Subsidier nu for Farten Liverpool-New York er reduceret til en kneben Godtgjørelse for Postbefordringen, der endda kun ydes tre af Linjerne (Cunard, Inman og White Star) medens andre (f. Ex. Anchor, State, Guiion, Red Star o. s. v.) ar-

bejde uden nogensomhelst Understøttelse. Men disse Argumenter prelle alle magtesløse af paa den afgjorte Stemning for Beskyttelse, som gennemtrænger det amerikanske Samfund, og som er lyst i Kuld og Kjøen af det herskende republikanske Parti.

Blaine har siden i Senatet indbragt følgende Lovforslag: «Be it enacted &c. That the owners of American steamships of 3000 tons register or upward, constructed after approved models and equal in accommodations, safety, and speed to the mail-carrying vessels of any nation, shall be entitled to receive, for carrying the United States mails on regular lines of such steamships, from any port or ports in the United States to any foreign port or ports, mail compensation not exceeding \$ 30 per nautical mile per annum for the distance one way for twelve round trips per annum; \$ 45 per mile for twenty-four trips, and \$ 60 per mile for forty-eight trips per annum: in accordance with contracts to be made for such mail transportation by the Postmaster General after publice advertisement for proposals with the lowest bidders on each line for terms not exceeding fifteen years, and upon all the conditions for securing rapid and efficient transportation which are usual or established by law in similar cases.

Sec. 2. Only those steamships shall be accepted for such service which have been built in American ship-yards, of American material, and by American mechanics, and they shall be commanded by citizens of the United States and manned by crews of whom at least three-fourths are American citizens, and before being accepted they shall be duly inspected under the direction of Postmaster General and the Secretary of the Navy;



and such Secretary may also allow any officer of the navy leave of absence for not exceeding five years for the purpose of serving on such ships, which absence shall be without pay, but without prejudice to rank or promotion».

Tiden var for langt fremrykket til at tillade dette Lovforslags Behandling, men det markerer paa en tilstrækkelig tydelig Maade Retningen. Det har ikke været uden Interesse for mig omtrent samtidig at se, hvorledes den franske Lovgivningsmagt søger at afhjælpe Republikens Skibsfart ved en Gradation af Subvention, afmaalt efter Skibets indenlandske eller fremmede Oprindelse.

Paa Toldomraadet er det, som nævnt i min Indberetning om dette Thema, Senator Roscoe W. Conkling, der træder i Skranken for det fulde, uforbeholdne Beskyttelsessystem. I Skibsfartsspørgsmaalet løfter Senator Blaine, nu den ledende Statsminister, ligeledes Forbudets og Statsunderstøttelsens Fane. Det herskende republikanske Parti har ingen Førere, der i Betydning, Indflydelse og aandelig Evne kunne maale sig med disse to. Man er berettiget til heraf at slutte, at i den nærmeste Fremtid vil ingen Afvigelse ske fra den saaledes angivne Kurs.