

Taloudellinen kehitys Yhdysvalloissa

K. Comannin, C. D. Wright'in ynnä muiden mukaan kirjottanut M. HAHN.

(Jatkoa edelliseen numeroon.)

V.

KAUPPA JA KAUPPATIET.

Kauppatiet.

Kaikki tuotannon ylijäämä, kuten nahkat, puutavara tai mitkä hyvänsä, jotka eivät enää merkinneet mitään uutisasukkaiden omalle elämälle, oli koetettava saada markkinoille vaihdettavaksi toisiin tavaroihin, joita siirtolat tarvitsivat mutta eivät voineet tuottaa. Tässä suhteessa rannikkosiirtolat olivat luonnollisesti onnellisemmassa asemassa kuin sisämaan siirtolat. Rannikkosiirtolat pääsivät mer- ta pitkin toisiin siirtoloihin rannikolla, Länsi-Indiaan ja Englantiin tavarointensa kanssa. Sisämaassa olijoilla sensijaan, jos he olivat muutamia kymmeniäkään maileja sisämaassa oli suuria vaikeuksia voitettavanaan kuljettaessaan tavaroitaan. Joista useat olivat niin matalia ettei niitä pitkin lastatun veneen kanssa voinut kulkea kuin muutamia maileja, tavallisesti vain niin pitkälle kuin meren nousuvesi vaikutti. Yhteisillä ponnistuksilla oli Charles, Merrimac, Penobscot ja Housatonic-joet tehty jonkunlaiseen kulkukuntoon, mutta nekkään eivät läheskään olleet mallikelpoisia kuljettaa raskaampia lastiveneitä. Ainoastaan Connecticutin joki Uudessa Englannissa suuremmissa määrin luonnollisena palveli siirtolain kulkutarpeita. Connecticut jokea pitkin pääsivät merilaivat aina Hartfordiin saakka, jossa niiden lasti muutettiin lotjiin ja veneisiin, jotka kuljettivat lastia edelleen Windsorin suluille saakka.

Mutta sitä mukaa kuin sisämaa tuli asutuksi, teiden tarve kävi välttämättömäksi. Vuotena 1639 Massachusettsin "Yleinen oikeus" päättikin että jokaisen kylän tulee rakentaa maantie toisen kylän rajalle saakka, ja jo samana vuotena rakennettiin merenrantatie Bostonista Salemiin ja Ipswichiin ja Newburyyn. Vuotena 1654 rakennettiin teitä Rhode Islandiin ja samoihin aikoihin rakennettiin tie joka yhdisti Connecticutin ja New Yorkin siirtoloita toisiinsa.

Teiden rakentajat seurasivat indiaanien polkuja, ne kun olivat ainoat "maanimittarin linjat" siihen aikaan, laajentaen indiaanien jalkapolut ensin ratsastuspoluiksi ja myöhemmin kärriteiksi. Sellaisia ylellisyyksiä kuin mäkien tasoittamista, alankojen täyttämistä ja siltojen tekoa ei siihen aikaan voitu ajatellakaan. Ainoastaan kylissä voi olla pakko rakennella jonkunlaisia siltoja sellaisien jokien yli, joista oli muuten vaikea yli päästä. Ensimmäinen suurempi silta Uudessa Englannissa oli Bostonin ja Cambridgen välinen silta, jota alettiin rakentamaan jo vuotena 1662, mutta vasta seitsemän vuotta myöhemmin siitä ensikerran ajettiin yli.

Matkustajat siihen aikaan saivat kulkea hevosen selässä, olipa sitte matka pitempi tai lyhempi. Maata pitkin matkustaminen ja tavarain kuljettaminen oli luonnollisesti monin verroin kalliimpaa kuin vettä pitkin. Viljabushelin kuljettaminen kärreillä Northamptonista Windsorin suluille maksoi yhden shillingin, mutta sululta Hartford'in jokea pitkin veneillä ja lotjilla maksoi rahti vain kaksi pencyä ja Hartfordista Bostoniin purjelaivalla kuusi pencyä busheli.

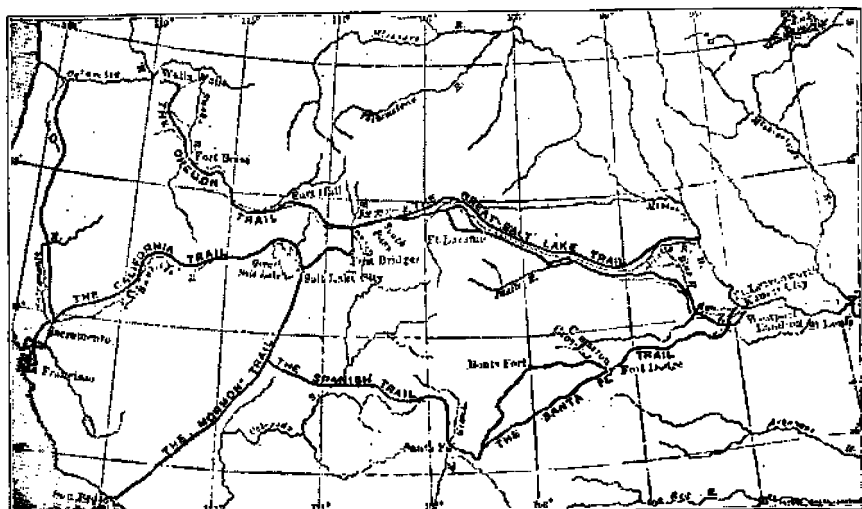
Uudella Englannilla oli kuitenkin suuri hyöty monista joistaan. Vaikka läheskään kaikki joet eivät olleet pitemmälle kulkukelvollisia niiden suut kuitenkin

tarjosivat oivallisia luonnon satamia meren rannalla. Nämä jokien laskusuut muodostuivat luonnostaan kauppakeskuksiksi ja satamiksi.

New Yorkin ja keskisiirtolain vesitiet olivat niinkään vielä paremmatkin kuin Uuden Englannin. Hudson-jokea pitkin voi päästä merialuksilla aina Albanyyn saakka ja siitä päästiin verrattain helposti St. Lawrenceen saakka. Indianien jälkiä pitkin sitte rakennettiin maantie isoilta sisäjärviltä aina Manhattaniin saakka.

Delaware ja Susquehanna-joet olivat vesiteinä pennsylvanialaisille ja newjerseyläisille siirtoloille.

Virginian ja Carolinan siirtolain tarpeita palveli jokseenkin riittävästi vesitiet, ja sentähden heillä ei ollut mitään halua ryhtyä suuritöisten maanteiden rakentamisiin. Norfolk, Charlestown ja Savannah olivat näiden siirtolain ensimmäisiä kauppasemia.



Tavaran kuljetusreitti Ohiojokella.

Ohion jokilaakson asuttaminen oli tapahtunut siten, että ensin tultiin pari-valjakolla ja rattailla Pittsburgiin ja Wheelingiin. Siellä tehtiin sellainen jokilautta, joka kantoi koko matkueen hevosineen ja tavaroineen ja lähdettiin edelleen Ohiojokea pitkin.

Tällaiset kulkutiet ja kulkuvälineet voivat jotenkuten palvella siirtyäin tarpeita, mutta ne eivät kyenneet palvelemaan uutisasutusseutujen pian kasvavaa tavaraliikenteen tarpeita. Uutisasukas voi kyllä kotonaan tuottaa lähes sen mitä pääasiallisesti sen aikaisessa taloudessa tarvittiin, mutta sikäli kuin hänen tuotantonsa kehittyi yli omien tarpeiden hän tarvitsi markkinoita myydäkseen yli-tuotantonsa. Philadelphia oli paikka, josta uutisasukkaat ostivat sen mitä he ostaa tarvitsivat, kuten suolaa, rautaa ja ampumaseitä- ja tarpeita, mutta viedä Philadelphiassa viljaa ja lihaa ja muita maanviljelyksen ja sen sivutuotteita ei ollut mikään helppo asia. Lännen maanviljelijäin tuotteiden lähetyksellä Philadelphiassa tuli maksamaan niin paljon, että kuljetuskustannukset nielivät sen mitä tavaramilla saikin. Maanviljelys oli jo kehittynyt sille asteelle että maanviljelystuotteet olivat halpoja, sensijaan kun teollisuustuotteet olivat korkeassa hinnassa maanvil-

jelystuotteisiin verrattuna. Maanviljelijä sai vaihtaa lehmän ja vasikan yhteen, busheliin suoloja, ja kaupungista ostettu puku maksoi yhtä paljon kuin länteläisen maanviljelijän koko maatila.

Oli kuitenkin toinen kauppatie, joka näytti lännen maanviljelijöille lupavammalta. Isoja sisäjärviä pitkin päästiin St. Lawrencejoelle ja sieltä Montrealiin ja Quebeciin, ja Mississippia pitkin pääsi New Orleansiin. Nämä olivat edelliset brittiläisiä ja jälkimäinen espanjalainen satama. Niistä voitiin tuotteet lähettää edelleen Bostoniin, Philadelphiaan ja New Yorkiin ja myöskin Euroopan markkinoille. Ja mikä edullisinta, näiden ulkomaalaisten satamain kautta liikettä tehdessä lännenkin asukkaat pääsivät osallisiksi idälle niin paljon "siunausta" tuottaneesta salakuljetuksesta. Niitä tavaroita, mitä länteläiset tarvitsivat ostaa, voitiin ostaa halvemmalla brittiläisistä ja espanjalaisista kaupungeista kuin Yhdysvaltain kaupungeista, koska yhdysvaltalaisissa kaupungeissa tavaroita suojelivat suojelelutulliit ulkomaalaista kilpailua vastaan ja siis korottivat hintoja.

Teiden tarvetta kuitenkin ei kauppa ulkomaalaisten satamien kanssa voinut siirtää pois päiväjärjestyksestä. Sattuivat myöskin niin että Washingtonin perheen edut löivät yhteen lännen uutisasukkaiden teiden tarpeen kanssa. Washington ollessaan Englannin hallituksen maanmittarina oli saanut vuonna 1763, annetulla kuninkaallisella luovutuskirjalla maata kolmekymmentätuhatta eekkeriä Ohiojoen varrelta. Sisällissodan jälkeen Washington teki matkan yli vuoriston katsomaan omaisuuttaan ja sieltä palattuun hän esitti Virginian kuvernöörille että rakennettaisiin maantie läpi Alleghenyvuoriston ja siten voitaisiin päästä kauppayhteyteen Alleghenyn takaisten asutusten kanssa. Kirjeessään Washington esitteli ne vaarat mitkä johtuvat siitä, jos länteläiset edelleen ovat yhdellä puolella espanjalaisten kauppattavien ja toisella puolella brittiläisten. Ainoa keino saada heidät palaamaan amerikalaiselle ladulle on tien rakentaminen, jonka kautta he pääsevät yhteyteen idän ja etelän kanssa. Esitys sai kannatusta, mutta kuitenkin kului vuosia ennenkuin tietä alettiin todella hommaamaan. Yksityiset valtiot, kuten Virginia ja Maryland nimittivät komiteoita tutkimaan tieasioita, mutta yritykset kai näyttivät liian suurilta näden valtioiden toteuttaa. Vuotena 1802 ystä Yhdysvaltain kongressi myönsi yhden kahdenkymmenennen osan Ohion maiden myymisestä tulevista varoista tien rakentamiseen, joka alkaisi siitä, mihin loppuu Atlantiin tulevien vesiteiden kulkukelpoisuus ja jatkuisi Ohioon ja sieltä läpi uutisasutusseutujen. Niinsanottua Cumberlandtietä alettiin rakentamaan Uniontownista, Pennsylvaniasta. Se meni yli Monongahelajoen Redstonessa ja Ohiojoen yli Wheelingissä ja sieltä se jatkui läpi Columbuksen ja Indianapoliksen Vandaliaan. Mutta valmiiksi tie joutui viimeksimainittuun paikkaan vasta vuotena 1838.

Luonnollisesti kuitenkin mitkään maantiet eivät kyenneet saamaan rahtimaksuja tarpeellisen halvoiksi, päinvastoin parastakin maantietä pitkin kuljetettavat tavarat lännen uutisasutuksilta tulivat kalliimmiksi kuin vesiteitä pitkin.

Kauppa.

Ensimmäinen sisämaan kauppa-ala siirtoloilla oli Indianien kanssa käytävä vaihtokauppa. Uutisasukkaat myivät ruokatarpeita, koristeita, paitoja ja vilttejä indiaaneille, ja myöskin ampuma-aseet, ruuti ja rommi olivat huomattavina vaihtovalineinä indianien kanssa kauppaa käydessä, vaikka niiden luovuttaminen indiaaneille oli useissa siirtoloissa kielletty. Indianit vuorostaan antoivat valkoisille otuksia lihaksi ja nahkoja kauppatavaraksi. Kahdellakymmenellä majavan nah-

kalla voi indiaani saada valkoselta mieheltä pyssyn, jota hän sitte monta kertaa käytti valkoista vastaan, kun valkoiset olivat tulleet yhä ahnaammiksi ja tunkeutuneet yhä syvemmälle sisämaahan indiaanien elinalueille.

Tässäkin kaupassa oli kuitenkin jo heti alussa kilpailua. Seitsemännentoista-vuosisadan alkupuolella hollantilainen Hudsonyhtiö koetti pitää hallussaan kaiken mahdollisen kaupan mitä Hudsonjoen varsilla oli mahdollista tehdä, ja se katseli karsaasti uutisasukkaita, jotka tunkeutuivat heidän kauppa-alueillensä. Pohjoisessa taas olivat ranskalaiset asuttaneet St. Lawrencen ja sisäjärvien pohjoispuolen, ja kävivät vilkasta kauppaa molemmiin puolia sisäjärviä olevien indiaaniheimojen kanssa. Kuten ennemmin on mainittu hollantilaisten yhtiöstä tuli loppu vuotena 1664, mutta ranskalaiset sensijaan valtasivat enemmän alas indiaaniheimojen keskuudessa.

Pitkin Uuden Englannin rannikkoa olevat kalastusasemat muodostuivat myöskin kauppakeskuksiksi. Ann-niemekkeellä oli yksi huomattuja kalastusasemia. Sinne kuljetettiin sisämaasta suolattua lihaa, maissia ja muita ruokatarvotteita. Pohjoisempina olivat ranskalaiset niinikään olivat vakituksia Uuden Englannin siirtolain tuotteiden ostajia. Etelän siirtoloista monet olivat myöskin karjan, jalokineiden ja viljan tarpeessa ja olisivat ostaneet niitä enemmänkin, jos Uuden Englannin "jenkkien" kotituotanto olisi kyennyt enemmän tarjoamaan. Etelävaltiosta saatiin takaisin tupakkaa, puutavaraa, tervaa ja osaksi vehnää.

Kauppa Länsi-Intian kanssa.

Englannissa ei ollut vielä seitsemännellätoista vuosisadalla sanottavasti markkinoita Uuden Englannin tuotteille. Vilja, liha ja kala, joita vietiin Englantiin, joutuivat siellä kilpailemaan kotimaisten tuotteiden kanssa, ja kun Englanti siihen aikaan vielä ei ollut tiheään asuttu maa, eikä ollut elintarpeiden puutteessa, ulkomaalaiset ruokatarvotteet koskivat englantilaisten tuottajien etuihin ja he vastustivat ruokatarvotteiden tuontia siirtoloista. Niinpä vuotena 1686 Englannin parlamentti sääsi niinsanotun "maissilain", joka asetti ulkoa tuotavalle viljalle tullin, joka käytännössä merkitsi viljan tuonnin kieltoa. Ja toinen laki kielsi suolattun raavaan ja siianlihan tuonnin Englantiin.

Erämaassa laadituista kielloista johtui, että Uuden Englannin tuotteet löysivät oman maan ulkopuolella menekkipaikkoja aluksi ainoastaan Länsi-Intian saarilla. Siellä oli suuri kysyntä jauhoille, kalalle, puutavaraalle sekä villa- ja nahkateollisuustuotteille. Niitä voitiin vaihtaa Länsi-Intiassa sokeriin, siirappiin, puuvillaan ja muihin lämpimän ilmanalan tuotteisiin. Siirappi sitte tuotiin takaisin Newportin ja Bostonin satamiin ja siirapista tehtiin rommia ja puuvillasta kangkaita. Bermudan saarilta saatiin vaihtotavarana perunoita ja appelsiineja, joilla taas vuorostaan oli aina markkinapaikka Uuden Englannin siirtoloissa. Etelän siirtolat eivät lähettäneet mitään Länsi-Intian saarille, eikä tuoneet sieltä mitään, joten koko kauppa jäi Uuden Englannin yrittelijäin käsiin.

Orjakauppa.

Orjakauppa oli ollut kuninkaallisen Afrika-yhtiön yksinoikeutta, mutta vuotena 1698 tämän yhtiön monopoli lakkautettiin ja kaikki Englannin lipulla purajehdit laivat saivat ottaa vapaasti osaa tähän nykyaikaisten kansojen suurimpaan ihmislihan ja veren ryöstöön ja kauppaan.

Voitonnälkäisinä Uuden Englannin laivurit joukolla hyökkäsivät vapaaksi tuolle uudelle kauppa-alueelle. He lastasivat laivansa rommitynnyreillä ja purjehti-

vat Afrikan Kultarannikolle, vaihtoivat siellä rommin neekereihin ja purjehtivat joko Länsi-Intian saarille, jossa neekerit myytiin orjiksi ja saatiin maksuksi sokeria ja siirappia, tai tuotiin Virginiaan ja myytiin orjat tupakkaan. Laivalastillinen rommia tällä tavalla toi erinomaisia voittoja, ennenkuulumattomia Uuden Englannin alkaville kauppiaille. Afrikan Kultarannikolla voi saada sadalla gallonalla rommia hyvän neekerin, josta voi saada Virginiaassa kaksikymmentä jopa viisikymmentäkin puntaa, mutta rommin hinta sadalta gallonalta oli vain korkeintaan kymmenen puntaa.

Newportissa, joka oli rommin valmistuspaikka, ei kyetty valmistamaan rommia läheskään niin paljon kuin orjakauppias sitä kysyivät, vaikka Newportissa oli kaksikymmentäkaksi tislauslaitosta, joissa rommia valmistettiin.

Merentakainen kauppa.

Huolimatta Englannin yritysistä rajoittaa siirtolain Europan kauppaa, myöhemmin Europassa oli kylliksi markkina-alueita siirtolain tuotteille, viljalle, lihalle, kalalle, tupakalle ja puutavaralle. Takaisin tullessaan laivat toivat villakankaita Englannista ja Hollannista, villaa Espanjasta, suolaa Portugalista, maustimia Väli-meren maista ja viinejä sekä hedelmiä Madeirasta ja Kanarian saarilta. Jokainen niissä maissa kulkeva laivuri valikoi takaisintulolastiksi tavaroita, joita hän luuli enimmäkseen kysyttävän kotimaan markkina-alueillaan, ja tultuaan takaisin kotisatamaan hän myi lastiaan tarvitseville, ja otti maksuksi mitä ikinä kauppa-arvoista tavaraa kotimaan ostajat toivat tarjolle. Ja siten uudelleen täytettyään laivansa tavaroilla hän lähti joko Länsi-Intiaan tai Europaan. Toisinaan kului vuosikausia, ennenkuin laivuri palasi takaisin kotisatamaan, hän kun oli kuljeskellut kaikki silloiset tunnetummat satamat, tehden kauppaa milloin minkäkinlaista.

Englannin toimenpiteet siirtolain kaupan hallitsemiseksi.

Seitsemännellä ja vielä kahdeksannellatoista vuosisadalla Englannissa katsottiin siirtoloita vain emämaan tilauksiksi, joiden kaiken tuotannon tuli palvella Englannin etuja. Jo vuotena 1621 säädettiin Englannin parlamentissa "että tupakkaa siirtoloista saivat kuljettaa ainoastaan englantilaiset laivat ja ainoastaan englantilaisiin satamiin." Englantilaisissa satamissa sitte otettiin tupakasta tullia yhdestä kolmeen pencyyn paunalta. Mutta siitä huolimatta tupakantuotanto etelän siirtoloissa yhä yltyi, sillä yhä enemmän lisääntyi orjia ja voitonhimo kiihotti tupakkaviljelijöitä yhä suurentamaan tupakanviljelysalueita ja orjien lukua. Ja siitä seurasi että syntyi tupakan ylituotantoa ja tupakan hinta laski aivan mitättömiin. Sensijaan kun tupakan hinta Englannissa oli vuotena 1619 kolme shillinkiä paunalta sen hinta vuotena 1704 oli vain kaksi pencyä paunalta.

Kotimaassa oli myöskin tupakkatulli. Vientitullina otettiin tupakasta yksi pency paunalta, jos sitä vietiin siirtolasta toiseen. Mutta tämä tulli oli käytännössä jokseenkin merkityksetön, sillä sitä kavallettiin yleisesti. Tupakkalaivat pysähtyivät jonkin matkan päähän rannasta ja niitä vastaan tuli veneitä, joihin tupakkalaivat tyhjennettiin päivän aikana ja yön aikana lasti kuljetettiin maihin, jossa kauppias ottivat sen haltuunsa. Nämä ankarasti kristityt Uuden Englannin kauppias eivät siis harjoittaneet tullipetosta ainoastaan Englannin hallitukseen nähden, mutta myöskin kotimaiseen hallitukseen nähden. Etelän tupakanviljelijät myöskin olivat osallisina tässä tullikavalluksessa, ja usein olikin kaupan mukaan heidän velvollisuutensa saattaa tupakka tullivapaasti ostajalle, he kun sen kautta saivat paremman hinnan tupakalleen. Englannin sotalaivat kylläkin koet-

tivat vartioida rannikkoa salakuljettajien silmälläpitämiseksi, mutta rannikko oli aivan liian laaja muutamien vartijalaivojen silmälläpidettäväksi.

Kauppaa kahlehtiva merilaki.

Englantilaisten kateus niinhyvin siirtolain itsensä kuin ulkomaalaisten siirtoloissa harjoittamaa kauppaa kohtaan johti englantilaiset yhä uusiin kiristykseen. Vuotena 1660 säädettiin että kaikki kauppa siirtolain ja emämaan välillä annetaan yksinoikeudeksi sellaisille laivoille jotka ovat rakennettuja Englannissa ja miehitetty englantilaisilla miehillä. Aasian, Afrikan ja Amerikan tuotteita voitiin tuoda Englantiin ja een alusmihin ainoastaan englantilaisilla laivoilla. Eurooppalaisia-kaan tuotteita ei saanut tuoda siirtoloihin muilla kuin englantilaisilla laivoilla tai laivoilla jotka olivat sen maan, jonka tuotteita siirtoloihin tuotiin. Tämä asetus koski niinhyvin siirtoloihin kuin myöskin hollantilaisiin, jotka kuljettivat siirtoloihin eurooppalaisia tuotteita ja siirtolain tuotteita Eurooppaan. Ja tämän säädöksen rikkomisesta seurasi, että rikkojan laiva takavarikoitiin ja lasti ja laivat olivat menetettyjä.

Mutta vieläkin pitemmälle meni Englannin parlamentti vuotena 1663 säätessään että useita siirtolain tuotteita ei saanut ensinkään viedä muihin kuin englantilaisiin satamiin. Pumpulia ja kaikkia sellaisia raaka-aineita joita englantilaiset kutomot voivat käyttää ei saanut viedä muuanne kuin Englannin satamiin. Sokeria ja tupakkaa ja muutamin muita tavarointa voitiin lähettää siirtoloista muuannekin, mutta niiden tuli kulkea Englannin kautta, että Englannin hallitus sei niistä tullin ja englantilaiset kauppiaat kauttakulkuvoiton. Ja lopuksi tätä säädöstä tiukennettiin niin, että se teki lopun siirtolain kaupasta Länsi-Indian saarienkin kanssa. Niihin tavaroihin, joiden täytyi kulkea brittiläisen sataman kautta lisättiin siirappi, riisi ja merivarustustarpeet, jotka liitettiin luetteloon vuotena 1705; kupari, majavannahkat ja turkikset vuotena 1722; vuodat, rauta, puutavarat ja raaka silkki vuotena 1764. Laivojen, jotka tahtoivat lähteä siirtoloista ulos lastattuina luettelluilla tavaroilla, täytyi antaa takaus menostaan englantilaiseen satamaan.

Myöskin jo vuotena 1663 määrättiin että kaikki siirtoloihin tuotavat tavarat täytyivät kulkea Englannin kautta, tuotiinpa niitä mistä osasta Eurooppaa tahansa. Muutamat siirtoloissa käytettävät tavarat kuitenkin vapautettiin tästä sisääntuontimääräyksestä. Suolaa voitiin tuoda siirtoloihin suoraan Espanjasta ja viinejä ja eläimiä voitiin tuoda Irlannista lastin käymättä englantilaisessa satamassa, ja myöskin palvelijoita ja liinakankaita saatiin tuoda maksamatta tullia englantilaisille.

Salakuljetus.

Edellämainitusta kiristyksestä johtui että englantilaiset laivurit, saatuaan yksinoikeuden kaupankäyntiin siirtolain kanssa, nostivat rahtitaksansa korkeiksi ja rahdin kuljettaminen tuli entisestään paljon voitokkaammaksi. Myöskin siitä seurasi että englantilaiset tehtailijat saivat raaka-aineensa halvemmallalla, kun siirtolain tuotteilta oli suljettu muiden maiden markkinat. Ja valmiilla tavaralla sai englantilaiset kauppiaat entistä korkeamman hinnan, koska mitään kilpailua ei ollut olemassa. Siirtoloille siitä seurasi että niiden ulosvientitavarat halpenivat hinnoissa ja sisääntuontitavarat kallistuivat.

Välttääkseen tätä siirtolain alkavan teollisuuden ja kaupan häviötä Uuden Englannin puritaanit olivat selvillä vastakeinoista. Ajkoi laajakantoinen salakuljetus. Tupakkaa ryhdyttiin kuljettamaan Hollantiin ja Ranskaan maksamatta tul-

tia Englannille. Gloucesterista ja Salemista tulivat tullikavallusasemat. Vuotena 1700 kolmas osa Bostonin ja New Yorkin tuonnista ja viennistä oli salakuljetusta. Englantilaiset kuvernöörit koettivat panna vastalauseitaan salakuljetusta vastaan, mutta kun salakuljetus osaksi perustui kansan tarpeisiin ja kun siirtolain yleisen mielipiteen muodostivat nousevat kauppiaat, laivurit ja teollisuudenharjoittajat yleinen mielipide oli poikkeuksetta salakuljettajain puolella, ja virkamahti oli voimaton heitä vastaan. Siirtolain huomattavimmat miehet olivat suurimpia salakuljettajia.

Siirappi laki.

Enemmän kuin mikään muu Englannin kiristys koski Uuden Englannin hyvään alkuun päässeihin kauppiaisiin niinsanottu siirappilaki, joka teki lopun voittoa tuottavasta kaupasta Länsi-Indian saarien kanssa. Englannissa säädettiin laki, joka asetti siirapille ja sokerialle tullia, siirapille kuusi pencyä gallonalle ja sokerialle viisi shillinkiä jokaiselle sadalle kahdelletoista paunalle, ja rommille viientullia yhdeksän pencyä gallonalle.

Siirtolain kaupan kehitystä vallankumouksen läheisinä vuosina osottavat seuraavat ulosvientinumerot:

Siirtoloista vietiin brittiläisiin satamiin:			
Vuosi	Puntaa	Vuosi	Puntaa
1764	1,100,000	1770	1,000,000
1765	1,100,000	1771	1,400,000
1766	1,100,000	1772	1,300,000
1767	1,100,000	1773	1,400,000
1768	1,200,000	1774	1,500,000
1769	1,000,000	1775	1,900,000
			13,900,000

Samaan aikaan tuotiin Englannista siirtoloihin 25,175,000 punnan arvosta, joka osottaa siirtolain tuonnin Englannista olleen 11,275,000 puntaa suuremman vientiä.

Vallankumoussodan jälkeinen aika.

Katkera oli se taistelu, jolla Englanti vallankumoussodan aikana ja sen läheisinä vuosina pyrki tukahduttamaan Uuden Englannin kauppaa ja teollisuutta. Englannin parlamentti oli kieltänyt Amerikan kaupan ensin ulkomaiden kanssa ja viimein myöskin toisten brittiläisten alusmaiden kanssa. Ja tätä määräystä koetettiin toteuttaa kaikella mahdollisella voimalla. Englantilaiset sotalaivat vahtivat merillä ja rannikoilla ameriikkalaisia kauppalaivoja. Jokainen ameriikkalainen laiva, jonka ne tapasivat takavarikoitiin. Ameriikkalaiset tekivät vastalahjaksi samoin englantilaisille laivoille, ja saivatkin niitä sodan aikana kaikkiaan noin kuusisataa anastetuksi.

Vuotena 1783 Englanti hallinnollisella määräyksellä kielti ameriikkalaisten laivojen mällään ehdolla tulemasta Länsi-Indian brittiläisiin satamiin. Länsi-India, kuten ennemmin on kerrottu, sai elintarpeistaan suurimman osan Amerikan siirtoloista. Englantilainen kieltö merkitsi, että suolattua lihaa ja kalaa, viljaa ja muita elintarpeita saatiin Amerikasta viedä Länsi-Indian brittiläisiin satamiin ainoastaan englantilaisilla laivoilla. Ja tästä määräyksestä oli seurauksena nälänhätää Länsi-Indian brittiläisillä alueilla. Vuosien 1783 ja 1787 välillä kuoli Länsi-Indian saarilla nälkään viisitoista tuhatta neekeriorjaa.

Yhdysvaltain kongressi yritti useampia kertoja saada aikaan kauppasopimusta Englannin kanssa, mutta turhaan. Englantilaiset eivät halunneet ryhtyä mihinkään neuvotteluihin amerikalaisen kongressin kanssa, "joka ei edustanut kehtään", kuten he sanoivat. Ja suureksi osaksi asia olikin niin. Kongressin piti edustaa kaikkia kolmeatoista alkuperäistä siirtolaisvaltiota, mutta kun mitään kaikkia sitovaa perustuslakia ei ollut olemassa, jokaisen valtion hallitus teki miten missäkin asiassa parhaaksi näki, olipa sellainen tekeminen vastoin tai myöten "koko maan kongressin" aikomuksia. "Maan isä", George Washington, valettikin sitä seikkaa sanomalla: — "Tänään me olemme yksj kansa, huomenna kol-



Vanhat kauppatiet kaukaiseen länteen.

metoista kansaa. Kuka haluaa sovitella meidän kanssamme sellaisen tilanteen vallitessa?

Kauppasäädökset olivat eri valtioiden välillä suurimpana kiusana ja erimielisyyden syinä. Yhdet valtiot julistivat vapaakaupan, toiset sääsivät tulleja, ja se synnytti kaikenlaisia hankaluuksia. Massachusetts ja New Jersey julistivat vapaan kaupan, sikäli kun se koski valtioiden sisäistä kauppaa, mutta Virginia otti edelleenkin tupakasta vientitullin.

(Jatketaan)

