



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"

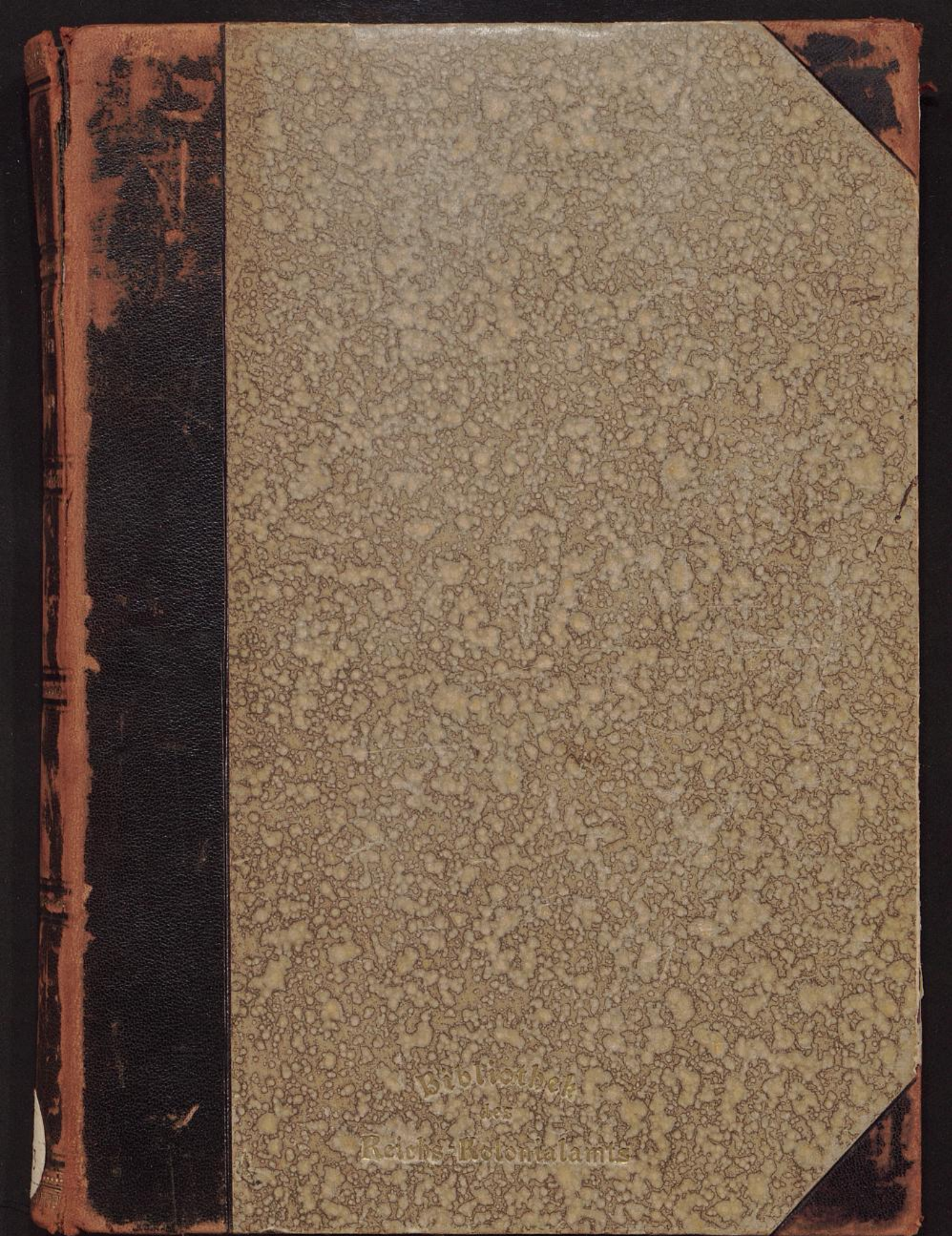
Brasilien und die deutsch-brasilianische Kolonie Blumenau

Wettstein, Karl Alexander

Leipzig, 1907

urn:nbn:de:gbv:46:1-15193

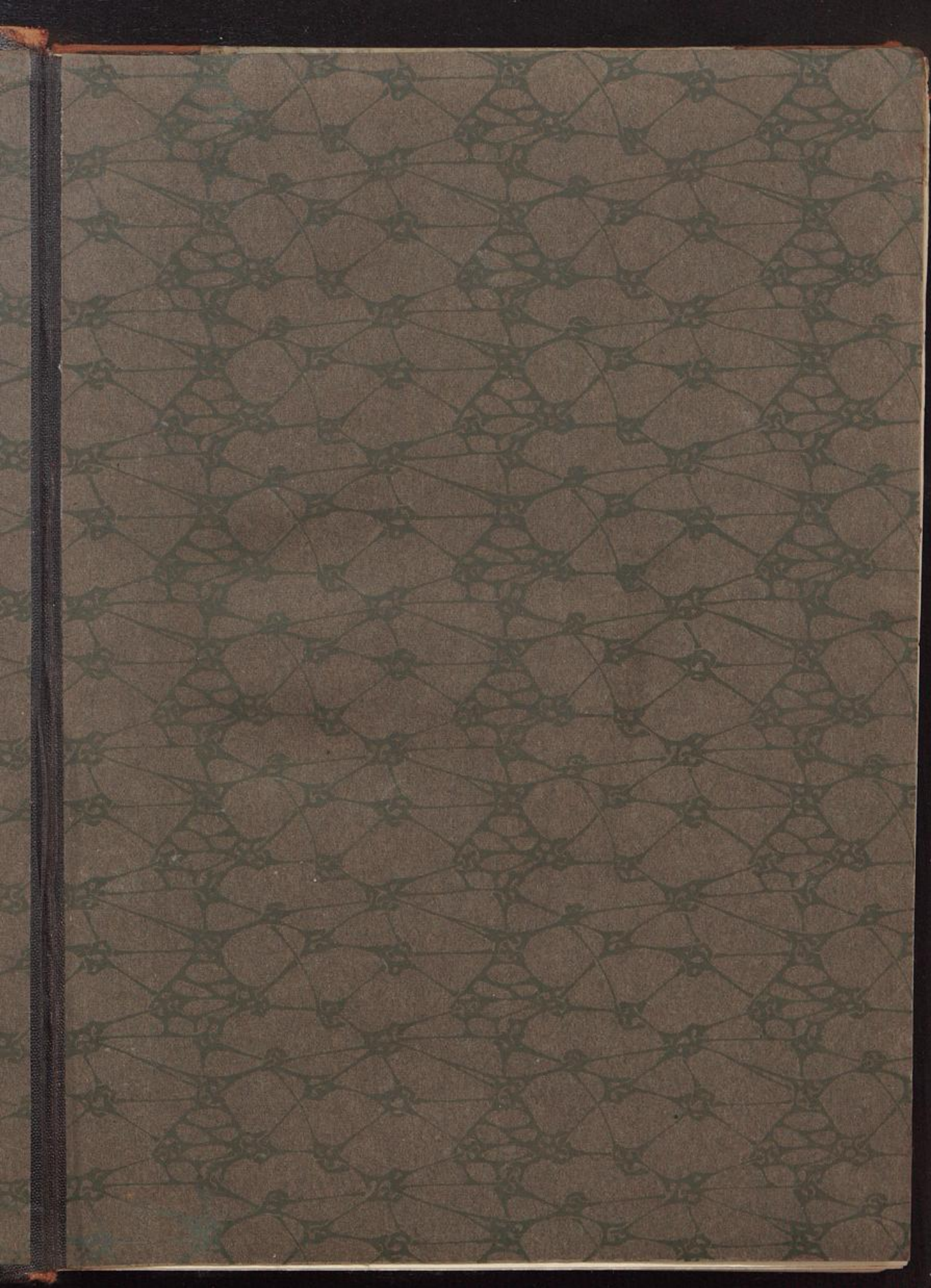




EIGENTUM
DES
INSTITUTS
FÜR
WELTWIRTSCHAFT
KIEL

BIBLIOTHEK

Nr. III 4623



L.



Brasilien

und

Blumenau

von

Dr. phil. Wettstein

Oberleutnant a. D.

Leipzig

Verlag von Friedrich Engelmann

1907

BRASILIEN
und die deutsch-brasilianische Kolonie
BLUMENAU



Deutsche Ansiedlung in Sta. Catharina.



Deutsche Ansiedlung in Sta. Catharina.

BRASILILIEN
UND DIE
DEUTSCH-BRASILIANISCHE KOLONIE
BLUMENAU

VON
Dr. phil. WETTSTEIN
OBERLEUTNANT A. D.

Mit 2 Karten, 36 Tafeln und 34 Abbildungen im Text



Leitspruch: Das Deutschtum im Ausland ist unsere wichtigste Kolonie!

1910:1896.
LEIPZIG

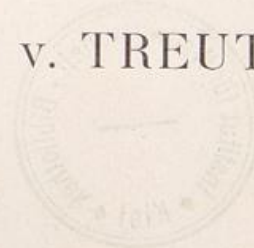
Verlag von Friedrich Engelmann
1907





Dem
bisherigen deutschen Gesandten für Brasilien

Herrn v. TREUTLER



gewidmet

vom Verfasser.

Vorwort.

Die Überschrift „Brasilien und die deutsch-brasilianische Kolonie Blumenau“ soll besagen, daß die mitgeteilten grundlegenden Tatsachen und Vorgänge, die in geographischer, geschichtlicher und rechtlicher Hinsicht nicht nur für die einzelne Kolonie Blumenau, sondern für ganz Brasilien gelten, erst allgemein unter dem Thema Brasilien behandelt werden sollen, bevor die Sonderangaben über Blumenau einsetzen. Durch diese stoffliche Gliederung, die vom allgemeinen zum besonderen fortschreitet, werden hier und dort Wiederholungen nötig, zumal mangels genügenden statistischen Materials einzelne Beweise sowohl im allgemeinen wie im besonderen Teil herangezogen werden mußten. Trotzdem glaubte ich diese Disposition wählen zu sollen, weil einerseits das Fortschreiten von der Ursache zur Wirkung und andererseits die besondere Eigentümlichkeit der Volkswirtschaft in Blumenau bei dieser Inhaltsgliederung klarer zutage tritt. Der Mangel an geeignetem Stoff war um so empfindlicher, als amtliches brasilianisches statistisches Material nur sehr spärlich vorhanden ist und gleichzeitig gerade das „Wahl“konsulat in Blumenau glatt versagt hat, während die Konsulate in Florianopolis, Joinville, Curitiba, Porto Alegre und S. Paulo entsprechend der gütigen Empfehlung des früheren Gesandten in Rio de Janeiro, Herrn von Treutler, in entgegenkommendster Weise die Arbeit unterstützt haben.

Gerne hätte ich zu der Abhandlung über die Verkehrsverhältnisse vergleichsweise Zahlen aus Buenos Aires beigezogen, da dieser stark befahrene und hoch entwicklungsfähige Großmarkt für die künftige Entwicklung Blumenaus (Ausfuhr von Maté, Gemüse und tropischen Früchten) von großer Bedeutung sein wird. Auf meine diesbezügliche Anfrage beim Kaiserlich deutschen Generalkonsulat in Buenos Aires erhielt ich unfrankiert folgende geradezu klassische Antwort:

„Auf die Eingabe vom 14. v. Mts.

Abgesehen davon, daß ich nicht ersehen kann, weshalb Sie für eine volkswirtschaftliche Arbeit über die Verkehrsverhältnisse in Südbrasilien einer Fülle statistischen Materials über einen in Argentinien belegenen Hafen wie den von Buenos Aires bedürfen, bin ich auch nicht in der Lage, Anträgen von Privatpersonen zu entsprechen, deren Erledigung eine monatelange Arbeit erfordern würde.

Der Verweser des Kaiserlichen Generalkonsulats.
gez. Sch.“

Wieviel Fragen meines Fragebogens der Herr Vertreter ausfüllen wollte, blieb ihm ja ganz überlassen, auch waren die gestellten Fragen von einem wohlunterrichteten Konsul zum grossen Teil ohne weiteres zu beantworten und wenn der Herr Verweser zu ihrer Beantwortung Monate brauchte, so schätzt er seine Arbeitskraft sicher nicht allzu hoch ein. Daß er ferner trotz meiner Mitteilung, daß es sich um eine volkswirtschaftliche Veröffentlichung handle, nur amtlichen Anfragen Wert beizumessen scheint, beweist, wie eng dieser Herr die Aufgaben der Konsulate auffaßt.

Um so dankbarer bin ich den Privatpersonen, die mir in so liebenswürdiger Weise Material zugesandt haben. In erster Linie Herrn Richard Hinsch (Blumenau), Pfarrer Dr. Aldinger (Hammonia) und Kaplan Tertilt (Münster i. W.), der mit die besten und charakteristischsten Photographien dieses Buches aufgenommen hat. Ferner P. Cletus Espey (Blumenau), A. Hahn (Ararangua), C. Hoepke (Florianopolis), Dr. Jacobs (Blumenau), Pastor Menzel (Villa V. Agres), Ingenieur Lange (Curitiba), Ingenieur Odebrecht (Blumenau), J. Probst (Blumenau), Redakteur Riede (S. Cruz), Pfarrer Rudolph (Timbó), Meteorologen Scheidemantel (Blumenau) und Siegel (Curitiba), Superintendent Schrader (Blumenau), P. cand. Spannagel (Lages), Lehrer Staude (S. Matheus) und dem „Urwaldsboten“ (Blumenau).

In vielen Fällen konnte ich Material verwenden, das ich mir in 2¹/₂jähriger Tätigkeit als Ingenieur, Kolonisationsbeamter und Leiter von Bahnbaupreparaten in Blumenau und durch meine Studienreisen nach Neu-Württemberg, Baumschneiz, Porto Alegre und S. Paulo an Ort und Stelle selbst gesammelt habe. Hin und wieder griff ich auch auf meine langjährigen Erfahrungen in Deutsch-Südwestafrika und der Kapkolonie zurück. —

Eine Schrift kann nur dann getreu unterrichten, wenn sie die Verhältnisse so schildert, wie sie tatsächlich sind, weder im guten noch bösen übertreibt, noch auch aus Furcht vor Verantwortung und um es mit dem oder jenem nicht zu verderben, wichtige Vorgänge zu vertuschen sucht. Es mag sich deshalb mancher über die vorliegenden Ausführungen wenig ergötzen, aber ich hoffe wie bei den „Streiflichtern“¹⁾ auch diesmal, daß der Leser die Überzeugung gewinnen möge, daß mich bei Lob und Tadel nur das Streben geleitet hat, die Verhältnisse mit ihren Licht- und Schattenseiten so im Bild festzuhalten, wie sie sich dem unmittelbaren Beobachter darstellen.

Heidelberg, 30. September 1907.

Dr. Wettstein.

¹⁾ „Streiflichter“ auf die Frage, was aus Deutsch-Südwestafrika gemacht werden kann (Verlag von Zürcher & Furrer in Zürich).

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Widmung	V
Vorwort	VII
Verzeichnis der Textabbildungen	XII
Verzeichnis der Tafeln	XIII
Deutsche Weltwirtschaft	1
Südamerika.	
Die Seefahrt nach Ostindien und die handelspolitische Bedeutung Südamerikas. Geographische Grundlagen. Geschichtliche Entwicklung. Panamerikanische Kongresse. Latinoamerikanische wissenschaftliche Kongresse. Konkurrenz Brasilien—Argentinien	2
Brasilien.	
Allgemeine Betrachtungen. Geographische Grundlagen. Wogerechte Gliede- rung. Senkrechte Gliederung. Bergschätze. Wasserkräfte. Klima und Fruchtbarkeit des Bodens. Flüsse und Pflanzenwelt. Tierwelt. Bevölke- rung. Bewohner Rio de Janeiros. Charakter der brasilianischen Bevölke- rung. Deutsche Einwanderung. Erhaltung des Deutschtums in wirtschaft- licher Hinsicht.	17
Geschichtliche Grundlagen. Portugiesische Entdeckung. Kolonisation durch das Kaiserreich. Kolonisation der Republik. Auswandererfrage. Geschichte der Kolonie Blumenau. Künftige Entwicklung	59
Verfassung. Münzsystem, Maß und Gewicht. Junta Commercial. Steuern für Bund, Staaten und Munizipien. Die republikanische Form keine Ge- währ für persönliche Freiheit. Vorteile der indirekten Steuern. Einfuhr- zölle und Zündholztrist. Wirkung der Ausfuhrzölle	76
Gerichtspflege. Wechselwirkung zwischen dem volkswirtschaftlichen Wert der Kolonie Blumenau und der Ordnung ihrer Rechtspflege	90
Verwaltung und Einwanderung. Loslösung der Südstaaten? Verwaltung in den einzelnen Staaten. Verwaltung im Munizip Blumenau. Deutsche Kon- sulate	94
Hanseatische Kolonisationsgesellschaft m. b. H. Gründung und Aus- gangsbedingungen. Erschließungsarbeiten und -Kosten. Kulturfortschritte in den Hansakolonien. Auskunft für Auswanderer	99
Wirtschaftliche Lage. Brasilien ein Land der Naturalproduktion. Wirtschafts- formen. Papiergeldwesen. Anteil deutschen Kapitals in Brasilien. Ge- samthandel Brasiliens. Spezialhandel mit den Vereinigten Staaten und mit Deutschland. Für die Komark Blumenau wichtige Einfuhr- und Aus- fuhrwaren. Tilgung der äußeren Schuld. Wirtschaftliche Entwicklungs- fähigkeit Brasiliens	111

Wirtschaftliche Lage in S. Paulo und Südbrasilien. Streiflichter auf die wirtschaftliche Lage in S. Paulo, Paraná und Rio Grande. — Wirtschaftsformen in Sta. Catharina. Gesamthandel und Entwicklungsfähigkeit. Verlegung der Hauptstadt. Ost-Westbahn S. Francisco—Asuncion. Kolonisation des Urwaldgebirges und der Hochlandtäler. Das Deutschtum im Staat Sta. Catharina	120
---	-----

Die Komark Blumenau.

Allgemeine Übersicht. Senkrechte Gliederung. Natürliche Vorbedingungen. Bodenschätze. Bodenqualität. Wagerechte Gliederung. Bisherige und absehbare Entwicklung infolge der natürlichen Vorbedingungen	130
Wirtschaftsleben. Verteilung der Bevölkerung und Besiedlung. Verteilung der Bevölkerung auf Stadt und Land. Grundstückeinteilung. Anordnung der Grundstücke. Koloniegröße. Landpreise. Verkaufsbedingungen. Qualitative Zusammensetzung der Bevölkerung. Vermehrung der Bevölkerung. Ausbeutung des Kulturlands	139
Landwirtschaft, Wesen und Bedeutung. Formen der Landwirtschaft. Ertragsfähigkeit des Bodens. Leistungen der verschiedenen Arbeitskräfte. Allgemeiner Wohlstand. Preisbewertung der Grundstücke	156
Landwirtschaftliche Erzeugnisse. Tierische Erzeugnisse. Viehbestand. Aufbesserung der Viehrassen. Verarbeitung der tierischen Erzeugnisse. Butter, Schmalz, Ausfuhr von Fleisch- und Fleischwaren	166
Pflanzliche Erzeugnisse. Mais, Bohnen, Zuckerrohr, Kaffee, Tabak, Reis, Baumwolle, Hanf, Gemüse. Obstbau. Weinbau. Anbauversuche in der Hansa. Erzeugnisse des Hochlands. Schlußfolgerungen	181
Handel. Handelsergebnisse in Sta. Catharina, Dona Francisca, Brusque und Blumenau. Der Blumenauer Handel und seine geographische Begrenzung: Welthandel, Küstenhandel, interlokaler und lokaler Handel. Aufgaben des Blumenauer Handels und seine Entwicklung. Handelnde Personen. Gegenstände des Handels. Gruppen von Handelsartikeln. Güte und Preise der Waren. Selbständiger Handel. Einfluß des Klimas auf den Handel. Schlußwort	190
Kleingewerbe. Entwicklung zu selbständigem Gewerbe	212
Industrie. Anfänge einheimischer Industrie. Art der Betriebe. Die einzelnen Industriezweige. Schlußfolgerung	217
Bankanstalten. Mangel einer Geldzentrale. Kreditgewährung in der alten und neuen Kolonie. Gründung von Sparkassen	220
Schlußwort über das Wirtschaftsleben	225
Volksleben. Kulturelle Erhaltung der Einwanderer. Staatswesen und Verwaltung. Erhaltung des Deutschtums in nationaler Richtung. Kirche. Schule. Presse. Deutsches Kabel. Kunst und Wissenschaft. Schlußwort	228

Verkehrsverhältnisse.¹⁾

Einleitung	251
Allgemeiner Teil. Das Verkehrswesen und seine Wirkungen auf die Volkswirtschaft. Die Verkehrswirtschaft. Doppelrolle des Verkehrs. Anforderungen an das Transportwesen. Preisverhältnis der Güter. Transportfähigkeit der Güter. Preisausgleichung. Verhältnis des Transportpreises zu	

¹⁾ Dieses Kapitel ist als Dissertation gedruckt, dadurch erklären sich Wiederholungen und wird auf dieses Kapitel besonders hingewiesen.

	Seite
dem Tauschwert. Verkehrserschaffende Wirkung der Verkehrsmittel. Änderung des Charakters der Produktion. Ausgleicheung der Bodenwerte und der Lohnsätze	252
Wirtschaftlicher Charakter der Verkehrsmittel. Technische Elemente der Verkehrsmittel. Verkehrsgruppen. Die Verkehrsmittel als stehende Kapitalanlagen. Intensität des Verkehrs. Richtungslinien des Verkehrs	273
Die Verkehrsmittel als Gegenstand der Gemeinwirtschaft. Organe der Gemeinwirtschaft und ihre Betätigung: Das Mutterland. Bundesregierung. Staatsregierung. Munizipalverwaltung. Hanseatische Kolonisationsgesellschaft. Privatpersonen. Bahnkonzessionäre	285
Besonderer Teil. Die einzelnen Verkehrsmittel in ihrer Tätigkeit. Laufpikaden. Saumpfade. Fahrbare Wege. Fähren und Brücken. Fahrzeuge der Landwege. Eisenbahnen in Blumenau, Sta. Catharina, Rio Grande do Sul, Paraná, S. Paulo, Brasilien, Argentinien, Andenbahn, panamerikanische Bahn	296
Post und Telegraphie: In Blumenau, Taxen für Postsendungen und Telegramme, Post und Telegraphie in Joinville, Sta. Catharina, Rio Grande, Brasilien	318
Flußverkehr: In Blumenau, in Joinville, in Südbrasilien	324
Hafenverkehr: In Itajahy, Guaratuba, S. Francisco, Itapocu, Porto Bello, Florianopolis, Massiambu, Imbituba, Ararangua, Laguna	327
Küstenverkehr	332
Ozeanverkehr	336

Anlagen.

Weltkarte	Anlage I
Karte der Komark Blumenau	Anlage II
Budget der Paranábahn	Anlage III
Tarife der Paranábahn	Anlage IV
Kurstabelle	Anlage V
Wetterbeobachtungen in Blumenau	Anlage VIa u. b
Ortsbestimmungen brasilianischer Hafenorte	Anlage VII
Die deutsche überseeische Auswanderung von 1871—1905	Anlage VIII

Verzeichnis der Textabbildungen.

Abbildung	Seite
1. Straßenbild aus Rio de Janeiro	5
2. Die neuangelegte 30 m breite Hauptstraße in Rio de Janeiro	11
3. Hauptbahnhof in São Paulo	19
4. Neue deutsche Kolonisten in der Blumenauer Hansa	47
5. Deutsch-brasilianischer Kolonistensohn	53
6. Sohn des Botokudenhäuptlings Monjan (der Starke) Bacharel Francisco Cogogn- Topp als Kind im Urwald gefangen und von den Franziskanern erzogen	55
7. Gefangene Bugerfrauen und Kinder	57
8. Straßenleben in São Paulo	69
9. Neu angesiedelte deutsche Kolonisten in Sta. Catharina (Joinviller Hansa)	73
10. Bahnstrecke bei São Francisco do Sul	75
11. Deutsche Ansiedler in der Blumenauer Hansa	101
12. Brücke über den oberen Sellinfluß (Blumenauer Hansa)	107
13. 100 Jahre alter Kaffeebaum in São Paulo	117
14. Deutsche Kolonie bei Blumenau	141
15. Grundstückseinteilung	143
16. Blumenauer Koloniesanwesen	155
17. Geflügel auf dem Hansahof	171
18. Deutsche Ansiedlung am Braço do Norte in Tubarão (Sta. Catharina)	183
19. Ananaskulturen in São Paulo	187
20. Hauptgeschäft der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft m. b. H. (Blumenauer Hansa)	207
21. Dampfschneidemühle (alte „Gewittermühle“) bei Blumenau	215
22. Deutscher Franziskaner, Volksschullehrer, in Blumenau	241
23. Pfarrer Dr. Aldinger mit seinen Schulkindern. Im Hintergrund Schule und Kirche von Hammonia	245
24. Deutscher Kolonistenwagen und deutsche Kolonisten zu Pferd vor dem „Hotel zur Stadt Berlin“ (Blumenauer Hansa)	269
25. Gedeckte Holzbrücke (Joinviller Hansa)	275
26. Urwaldpikade Rio Plate—Moema	279
27. Schematische Darstellung des Hauptverkehrs von Blumenau	281
28. Saltobrückenpfeiler bei Blumenau, seit Jahren vollendet, aber noch immer ohne Brückenbahn	291
29. Brücke über den Raphael (Blumenauer Hansa)	302
30. Tiefliegende Brücke in der Joinviller Hansa	303
31. Kabriolett mit Zweigespann (Blumenau)	304
32. Übliche Landkutsche in Blumenau	307
33. Gedeckte Drahtseilfähre am Nordarm des Tubarão (Sta. Catharina)	325
34. Bucht von Rio de Janeiro	333

Verzeichnis der Tafeln.

Tafel	zu Seite
I. Deutsche Ansiedlung in Sta. Catharina (Titelbild).	
II. Urwald im Randgebirge von Sta. Catharina	17
III. Muschelberge bei Joinville	26
IV. Pinienwald des Hochlands von Sta. Catharina	31
V. Jagdbeute in Sta. Catharina	37
VI. Reisende Brasilianer	41
VII. Deutsch-brasilianisches Kolonistenpaar	49
VIII. Schießender Indianer.	58
IX. Brasilianische Vende (Kaufhaus)	64
X. Brasilianische Ansiedlungen in Lucena	83
XI. Municipalkammer in São Bento	91
XII. Fähre über den Itapocu	97
XIII. Brasilianische Ochsenkarrete	110
XIV. Viehzucht auf dem Hochland	124
XV. Stadtplatz Blumenau	130
XVI. Deutsches Kolonistenanwesen in Sta. Catharina	135
XVII. Tabakernte in der Joinviller Hansa	147
XVIII. Bananenpflanzung.	157
XIX. Holzarbeiter im Urwald von Sta. Catharina	163
XX. Ochsen beim Holzpuschen als Zugtiere	167
XXI. Haus eines deutschen Kaufmanns	177
XXII. Dörren des Matés	191
XXIII. Maultierkarawane in Südbrasilien	197
XXIV. Baumriese in Sta. Catharina	208
XXV. Pirahy Wasserfall bei Joinville	217
XXVI. Deutsche Kirch- und Schulgemeinde in Tubarão	228
XXVII. Saumpfad im Urwald von Sta. Catharina	251
XXVIII. Ruhende „Truppe“ auf dem Hochlande von Südbrasilien	256
XXIX. Planwagen-Verkehr auf der Joinville-Serra-Straße	264
XXX. Bahnhof in Joinville	273
XXXI. Hafen von São Francisco do Sul	289
XXXII. a) Kahnfähre bei Neu-Bremen. b) Wegbau durch Hansakolonisten	296
XXXIII. Bahn São Francisco-Joinville	313
XXXIV. Brücke (Holz- und Eisenkonstruktion) über den Natal.	320
XXXV. Hafen von Joinville	329
XXXVI. Hafenleben im Hamburger Hafen	339

Deutsche Weltwirtschaft.

Es bedeutet ein wichtiges Zusammentreffen der Ereignisse, daß unser deutsches Volk zu einer Zeit seine nationale Erhebung vollzog, in der die Anwendung des Dampfes und der Elektrizität und die dadurch ermöglichte Hebung und Umgestaltung der Verkehrsmittel völlig neue Grundlagen schuf. So wurden dem kontinental gelegenen Deutschland gleich günstige Vorbedingungen gewährt, wie sie vordem nur den weithin an den offenen Ozean grenzenden Staaten gegeben waren. Auch im einzelnen waren damit dem jungen Reich die technischen Mittel an die Hand gegeben, sich durch neue Verkehrslinien von Eisenbahnen, Dampfschiffen und nicht zuletzt durch Telegraph und Kabel wachsenden Anteil an der handelspolitischen Beherrschung der kommerziell noch nicht aufgeteilten Welt zu sichern. Der hochbedeutende Einfluß der Verkehrsmittel muß geradezu als die Vorbedingung der Entwicklung heutiger Weltwirtschaft bezeichnet werden: die modernen Verkehrsmittel geben den Schlüssel für die großen Aufgaben der jüngsten Gegenwart und der absehbaren Zukunft!

In den wenigen Jahren seines Bestehens hat sich das Deutsche Reich deshalb zum Welthandelsstaat entwickeln können und wir sind heute zu Weltwirtschaft und Weltpolitik gezwungen, wenn wir nicht im Getriebe der weltpolitischen Ereignisse als Macht untergeordneter Bedeutung beiseite gedrängt werden und auf billige Rohstoffe und günstigen Absatz deutscher Erzeugnisse verzichten wollen.

Für unsere Weltwirtschaft gebrauchen wir überseeische Stützpunkte und leistungsfähige Kolonien, um günstige Handelsbedingungen zu wirtschaftlicher Ausdehnung, dem Leitmotiv moderner Kolonialpolitik, zu erlangen.

Seit den 80er Jahren ist der Erdteil Afrika in den Vordergrund unseres Interesses gerückt, und gleichzeitig ist ein bedeutender Umschlag, ein selbst in breiteren Volksschichten wachsendes Interesse für unsere reichsdeutschen Kolonien wahrzunehmen. Dagegen sind die weit größeren Aufgaben, die „das Deutschtum im Ausland, unsere wichtigste Kolonie,“¹⁾ uns stellt, nur

¹⁾ E. v. Liebert, Die deutschen Kolonien und ihre Zukunft.

Wettstein, Brasilien und Blumenau.

von wenigen richtig erkannt worden, obwohl die Zeiten der Schlagbäume alter Art vorüber sind und die handelspolitischen Grenzen heute vielfach die staatlichen an Bedeutung übertreffen. Das Wohnen und Wirken von 400 000 Leuten deutscher Abstammung in Südbrasilien gegenüber den wenigen Tausend Weißen unserer reichsdeutschen Kolonien sollte uns doch zu Gedanken darüber anregen, wohin wir mit einseitiger Betonung der reichsdeutschen Kolonialinteressen steuern!

Bei solcher Sachlage dürfte es angebracht sein, einmal eine deutsch-völkische Kolonie Südamerikas näher zu betrachten; diese Schrift will sich deswegen mit Brasilien und der deutsch-brasilianischen Kolonie Blumenau eingehend befassen.

Aufbauend auf den geographischen Bedingtheiten des Erdteils Südamerika oder „Colombia“, soll der Bundesstaat Brasilien¹⁾ und die alte Provinz, der heutige Staat Sta. Catharina, und ableitend aus der Kolonisationsgeschichte dieser Länder und der Komark Blumenau soll die heutige wirtschaftliche Lage dieses Municipiums gemeinfaßlich behandelt werden. Auf Grund solcher Betrachtungen werden sodann die Verkehrsverhältnisse der Komark Blumenau allgemein nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten behandelt und im einzelnen in ihrer praktischen Entfaltung aufgeführt werden, so daß der Leser, dessen Gedanken hinüber übers Meer gefolgt sind, von dem Ende der letzten Urwaldspikade an auf dem Rücken des Saumtiers, der Achse des Wagens, im Zuge des Dampfrosses und an Bord zuerst des Flußdampfers, dann des Ozeanfahrrers wieder nach der Heimat gelangen kann.

Südamerika.

Der „Erdteil“ Südamerika hat sich den westwärts fahrenden Seefahrern auf ihren Wegen nach der indischen Inselwelt wie eine gewaltige Weltschranke in den Weg gestellt; und es entsprach dem geschichtlichen Zug des Weltverkehrs nach den Gewürzinseln Asiens, daß mit der Eröffnung des Suezkanals das handelspolitische Interesse für Südamerika sank, zumal die politische Aufteilung Afrikas zunehmend unser Interesse in Anspruch nahm. Sobald der Panamakanal den Durchlaß zum westlichen Verkehr eröffnet hat

¹⁾ Literatur über Südbrasilien: vgl. A. Hettner, Das südliche Brasilien. Zeitschr. d. Gesellschaft für Erdkunde. 26. Jahrg. 1891. A. Hettner, Das Deutschtum in Südbrasilien. Geographische Zeitschrift. 8. Jahrg. 1902. Im Übrigen O. Cannstatt, Kritisches Repetitorium der deutsch-brasilianischen Literatur. 1902.

und die kommerziellen Rollen in Afrika verteilt sind, wird auch der deutsche Handelspolitiker dem weit aussichtsvolleren südlichen Erdteil der westlichen Halbkugel, Südamerika, wieder sein erhöhtes Interesse zuwenden. Hoffen wir, daß dann nicht die besten Handelsstützpunkte bereits vergeben sind! Wie wechselnd die deutsche Teilnahme diesem Erdteil zugewandt war, das beweisen am deutlichsten die Wandlungen unserer Auswanderungspolitik, das beweist das schwankende Interesse, das wir bald dem „südamerikanischen Preußen“, Chile, bald dem zukünftigen Ausfuhrland en gros für Auswanderer, Argentinien, bald dem Lande zuwenden, in dem wir kraft einer starken deutsch abstammten Bevölkerung bereits eine natürlich befestigte Grundlage für deutsche Handelsbeziehungen besitzen, Brasilien.

Noch ruht das Schwergewicht des überseeischen Verkehrs von und nach Südamerika in Europa, besonders im Ärmelkanal, aber die Wirkungen des Handelspols der Vereinigten Staaten machen sich zunehmend bemerkbar, wenn sie auch noch weniger gefestigt sind als meistens angenommen wird.

Wenn sich die vorliegende Arbeit in der Hauptsache auch nur mit einer einzigen deutschvölkischen Kolonie in diesem Erdteil befassen soll, so will sie doch die Richtlinien und Ausstrahlungen des sie umgürtenden Verkehrs widerspiegeln; sie will die Kolonie als kleineren Bestandteil eines großen Ganzen und besonders auch die Wege zeigen, wie diese eine ausschlaggebende Bedeutung für die Entwicklung unserer südamerikanischen Überseeinteressen erlangen könnte, ja erlangen sollte! —

Südamerika trägt in höherem Grade als irgend ein anderer Erdteil die Kennzeichen eines einheitlichen Baues (Sueß). Aber wie der ganze Erdteil sich als Verkehrshindernis den Ostindienfahrern in den Weg legt, so versperren in seinem Innern von Nord nach Süd zweifach und mehrfach wie gewaltige Mauern die Küsten-, West-, Zentral- und Ostkordilleren den Verkehr. Um so bevorzugter erscheinen dadurch die riesenhaften Stromgebiete des Amazonas und La Plata, und sie heben mit deutlicher geographischer Keilschrift die Bedeutung des von ihnen durchfluteten oder zwischen ihren Armen eingeschlossenen Brasiliens hervor, zumal auch noch das Flußsystem des Orinoco in einer in der Welt einzig dastehenden Art an den Amazonas von der Natur angegliedert wurde und es nicht mehr eine Frage der Technik sondern nur noch der Zeit bedeutet, wann diese drei Flüsse ein Verkehrssystem der Welt abgeben, wie es großartiger kaum zu denken ist. Dadurch wird in absehbarer Zeit der Nachteil ausgeschaltet, daß der mittlere Küstenabstand Südamerikas 550 km beträgt, während er für Gesamteuropa nur 340 km, für Nordamerika 470 km mißt¹⁾. Andererseits verdankt es Südamerika diesem Stromsystem, daß es zu 45 % aus Tiefland (0 — 200 m) besteht, während im Durchschnitt die Erdoberfläche nur 32 % Tiefland besitzt.

¹⁾ Vgl. Max Eckert, Grundriß der Handelsgeographie.

Der weitaus größte Prozentsatz des Tieflandes kommt aber wiederum Brasilien zugute. Von den 135 Mill. qkm der Erdoberfläche (gegenüber 375 Mill. qkm Wasserfläche) nimmt Amerika 41 Mill., Südamerika 17 Mill. qkm ein.

Wie nun der Erdteil Südamerika, seine Landmassen von Nord nach Süd verschmälernd, sich durch alle Zonen erstreckt, ja deren Charakter besonders scharf hervortreten läßt und andererseits weit in den Ozean hineinragt, von dessen Klima es stark beeinflusst wird, so umfaßt wiederum das im breitesten Teil Südamerikas gelegene und in mächtigen kontinentalen Landmassen die natürliche Grundlage einheitlicher Gestaltung besitzende Brasilien alle Zonen mit Ausnahme der kalten und zeigt besonders im Süden, den wir näher betrachten wollen, den starken Einfluß des Ozeans auf das Klima des Landes. In ähnlicher Bildung wie der Erdteil verschmälert sich das brasilianische Berg- und Tafelland in den Südstaaten. Diese gliedern sich als Anhängsel dem übrigen großen Staatenblock an; und wenn deren Loslösung auch keine zwingende Möglichkeit bietet, einzelne geographische Vorbedingungen für eine vielleicht später zu vollziehende Trennung sind ebenso wie in Uruguay vorhanden.

Weniger günstig als die Stromsysteme des Binnenlandes zeigen an der Ostküste, besonders im Süden, lange Strecken keine verkehrserleichternde Gliederung; namentlich in dem zweitsüdlichsten Staat, Sta. Catharina, in dem die Kolonie Blumenau liegt, fehlt das für die kulturelle Entwicklung eines Staats so wichtige Zusammentreffen der Mündungen fahrbarer Ströme mit guten Häfen.

Dieser Mangel an geeigneter Küstengliederung, dieses Fehlen von Golfen, außer dem von Rio de Janeiro, mußte um so nachteiligere Folgen haben, als Brasilien wie die anderen südamerikanischen Staaten ein reines Kolonieland ist. Es mußte deshalb bei der fast gleichzeitigen Besiedelung aller dieser südamerikanischen Kolonien und bei dem ausschlaggebenden Wert, der dem Atlantischen Ozean, dem modernen Mittelmeer, für Verkehr und Umtausch innewohnt, das in gemäßigteren Breiten liegende Golfgebiet des La Platastromes eine gefährliche Konkurrenz ausüben.

Bei dem gleichförmigen Charakter des Meeres treten die natürlichen Hindernisse der Küstenform besonders deutlich hervor und je intensiver in gleichem Schritt mit den verbesserten Verkehrsmitteln die Vorherrschaft des Meeres durch dessen Geschlossenheit gefördert wird, desto zersplitternder und abwehrender wirkt gegenüber der Sicherheit der La Platomündung die Verzettlung des südbrasilianischen Küstenhandels auf ein Dutzend minderwertiger Häfen.

Wie Südamerika zur Zeit seiner geschichtlichen Geburt unter dem Zeichen des Verkehrs stand, dem es seine Doppelentdeckung durch Kolumbus, der westwärts, und Cabral, der ostwärts Verkehrswege nach Indien suchte, verdankt, so sehen wir erst recht in der heutigen Zeit wieder das Verkehrs-

wesen, die Verkehrseinrichtungen und die Verkehrsmittel von ausschlaggebender Bedeutung für die geschichtliche Entwicklung dieser Staaten.

Aber wenn auch die alte päpstlich sanktionierte Zweiteilung der überseeischen Welt einst nur portugiesisches und spanisches Amerika kannte und deshalb auch heute noch die Gegensätze zwischen Brasilianern und insbesondere Argentinern fortbestehen, so finden wir heute die eigentümliche Erscheinung, daß die Einigung aller dieser Staaten durch einen vorgeschrittenen germanischen Staat, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, im panamerikanischen Gedanken zum Ausdruck gebracht wird. Daß Freundschaft mit den Nordamerikanern diesen Bund nicht einleitete, liegt auf der Hand, und



Abb. 1. Straßenbild aus Rio de Janeiro.

die Verschiedenheit nach Abstammung, Sprachen, Religion und Lebensanschauung, nicht zuletzt der Gegensatz des weißen Mannes der Union gegenüber dem „Colored people“ des lateinischen Amerikas ließen dieses Zusammengehen bedenklich gekünstelt erscheinen, wenn nicht ein mächtiger Kitt sie alle mehr oder weniger einte: eine starke Abneigung gegen Europa!

Betrachten wir die Geschichte der panamerikanischen Kongresse. Der erste war 1824 in Panama zustande gekommen, als das spanische Amerika sich vom Mutterlande unabhängig gemacht hatte. Endete er auch mit einem Mißerfolge, so beweist er doch die antieuropäische Richtung, welche die Neuländer gegen ihre Staatenheimat Europa beseelte. Es bedurfte weiterer 65 Jahre, bis der panamerikanische Gedanke so weit erstarkt war, daß man von neuem einen Kongreß, und zwar nach Washington berufen konnte, der zur Gründung des „Internationalen Bureaus der amerikanischen Republiken“ mit

dem Sitz in Washington führte. Der Unterhalt des Bureaus sollte gemeinsam von den beteiligten Staaten bestritten werden. Die egoistischen Absichten der Vereinigten Staaten traten aber schon damals so deutlich hervor, daß die südamerikanischen Staaten mit dem Gedanken umgingen, zur Bekämpfung der wirtschaftlichen Übermacht Nordamerikas einen südamerikanischen Staatenbund zu gründen, und es bleibt bezeichnend, daß der Urheber dieses Planes, General Roca, der damalige Präsident von Argentinien, war. Dieser Plan gelangte indessen nicht zur Ausführung und einer gewandten, wenn auch durch keine Feudalherren¹⁾ vertretenen Diplomatie, mehr noch der Tätigkeit des nordamerikanischen Kapitals, das die verschiedensten Verkehrseinrichtungen ausführte und dadurch national im weiteren Sinne für die nordamerikanischen Bestrebungen den Boden vorzubereiten verstand, gelang es, einen weiteren panamerikanischen Kongreß sogar nach Mexiko, das sonst von einer gesunden Abneigung gegen den nördlichen Nachbar beseelt wird, einzuleiten, dem nur Chile fern blieb. Auf diesem Kongresse wurde das „Bureau der amerikanischen Republiken“ mit weitgehenden Befugnissen ausgestattet und erhielt unter anderem den Auftrag, monatliche Berichte über die wirtschaftlichen Verhältnisse der beteiligten Staaten herauszugeben. Auf diese Weise hat Nordamerika es verstanden, sich eine zuverlässige Erkundigungsstelle zu schaffen. Weiter wurden in Mexiko der Bau einer panamerikanischen Bahn (von New York nach Buenos Aires) und die Errichtung eines panamerikanischen Schiedsgerichts angeregt. Den letzten panamerikanischen Kongreß, der 1906 in Rio tagte, haben mit Ausnahme von Venezuela sämtliche amerikanischen Republiken beschickt; auch Argentinien, Chile und Columbien haben sich nach anfänglichem Widerstreben bereit finden lassen, daran teilzunehmen.²⁾

Während zur Zeit der Entdeckung die Jagd nach Gold und Perlen die Erforscher in das Landinnere führte, ist heute für die Entwicklung der Staaten an der Ostküste die Naturalproduktion maßgebend geworden. Die zunehmende Ausfuhrfähigkeit von argentinischem Getreide und das Sinken der brasilianischen Kaffeepreise haben ihren Teil dazu beigetragen, die Gegensätze zwischen Argentinien und Brasilien noch zu verschärfen. Der Wettbewerb Argentiniens als getreideerzeugenden Staats hüben, Nordamerikas als Hauptkaffeeabnehmers drüben hat starke Wände errichtet und die Tatsache, daß der nordamerikanische Delegierte Mr. Root im vorigen Jahre nach seinem königlichen Empfang in Rio de Janeiro in Argentinien mit Steinen beworfen wurde, beweist, daß zwischen beiden Ländern sich eine Scheidemauer für die panamerikanische Verbrüderung aufstellt. So ist auch für die panamerikanischen Schwärmer gesorgt, daß ihre Bäume nicht in den Himmel wachsen.

¹⁾ Damit wende ich mich nur gegen das fast ausschließliche Vorwiegen des Adels in unserer Diplomatie, die Algeçiras beinahe verschlafen hat. D. V.

²⁾ Vgl. Urwaldsbote Blumenau.

Mit großen Worten hat man den letzten panamerikanischen Kongreß eingeleitet: „Die Amerikaner trachten wohl danach, ihre Reichtümer auf kommerziellem Gebiete zu vermehren, sie wünschen aber dabei nicht anderer Leute Eigentum zu vernichten, sondern wollen jedermann helfen zum Besten der allgemeinen Wohlfahrt.“ Und doch hätte man den Kongreß richtiger „antieuropäisch“ genannt; ist doch die englische Kolonie Kanada zu ihm nicht zugelassen worden. Indessen sind die südamerikanischen Staaten von dem Produktionsfaktor europäischen Kapitals und dessen gutem Willen vorläufig doch noch zu sehr abhängig. Das Ziel der Vereinigten Staaten bleibt aber kein anderes als das, den europäischen Wettbewerb auf den amerikanischen Kontinente möglichst wirtschaftlich zu erschweren. Der Denkschrift, die von seiten der Vereinigten Staaten für die Eröffnung der panamerikanischen Konferenz verfaßt war, ist auch ein Bericht über den Außenhandel Gesamtamerikas für das Jahr 1905 beigegeben. Der Wert des Güterverkehrs mit dem Auslande betrug nach ihr für Ein- und Ausfuhr zusammen 5050 Mill. Dollars. Davon entfallen auf die Vereinigten Staaten nicht weniger als 2806 Mill., so daß für die sämtlichen anderen amerikanischen Staaten nur 2244 Mill. übrig bleiben. Die Einfuhr aus anderen Ländern und Erdteilen belief sich in dem genannten Jahre auf 2866 Mill. Dollars. Wieder ist der Anteil der Vereinigten Staaten mit einem Betrage von 1627 Mill. Dollars erheblich größer als der Anteil aller anderen Staaten zusammengenommen. 51% der Einfuhr, 57% Ausfuhr — das ist die Stellung der amerikanischen Vormacht im Außenverkehr des Erdteils¹⁾ und der greifbare Erfolg panamerikanischer Ideen.

Wenn Root in seiner Konferenzrede die Gründung einer rein-amerikanischen Union empfahl, um „Mißstimmungen zu vermeiden, Kriegsursachen zu beseitigen, die freien amerikanischen Staaten vor Lasten kriegerischer Rüstungen zu bewahren und so den Anbruch der wahren Freiheit zu beschleunigen“, so hat er damit offene Türen eingestoßen, denn einmal werden durch diese Union, ähnlich der Häager Friedenskonferenz, nur immer wieder die Gegensätze der amerikanischen Staaten betont und dadurch verschärft und zum anderen würde die vereinte südamerikanische Flotte, die an das Reichsheer erinnerte, das gegen den großen König auszog, keinen europäischen Staat aufhalten, vielmehr schützt jene überseeischen Länder am wirksamsten die gegenwärtige Eifersucht der europäischen Mächte und andererseits die zunehmende starke Betonung handelspolitischer Beziehungen gegenüber staatlichem Besitz.

Welch smarterer Geschäftsmann Root war, das hat er auch dadurch bewiesen, daß als Zeichen eines praktischen Panamerikanismus kurz nach der Konferenz von Brasilien weitgehende Zollvergünstigungen den Vereinigten Staaten gewährt wurden. In dem Dekret des „Diario Oficial“ wurde darauf

¹⁾ Vgl. Münchener Neueste Nachrichten.

hingewiesen, daß die Vereinigten Staaten den größten Teil brasilianischen Kaffees aufnehmen und den Kaffee zollfrei ins Land lassen.¹⁾ Die gewährte Zollvergünstigung betrug 20 0/0, und zwar für folgende Artikel: Weizenmehl, kondensierte Milch, Gummiwaren, Uhren, Farben und Tinten (mit Ausnahme von Schreibtinte), Firnisse, Schreibmaschinen, Eisschränke, Pianos, Wagen und Windmühlen. Nun, der zweite Kaffeeabnehmer Brasiliens ist Deutschland, und wenn Brasilien diesen Umstand nicht achtet — der Kaffee könnte eine deutsche Zollerhöhung wohl noch vertragen!

Nicht unwichtig aber ist das erste zollbegünstigte Erzeugnis, der Weizen. Diese Vergünstigung richtet sich in erster Linie gegen Argentinien und auch hier spiegeln sich die Gegensätze der größten Getreidelieferanten der Welt wieder.

Wenn deshalb gegenwärtig eine Freundschaft der Brasilianer für die Vereinigten Staaten auch keineswegs mehr zu leugnen ist, auch in Gesellschaftsfragen, die bei dem eitel veranlagten Brasilianer einen weitgehenden Einfluß auf sein ganzes Leben haben, der Nordamerikaner den früheren französischen Einfluß immer mehr verdrängt, so brauchen wir dies nicht gerade tragisch zu nehmen; ebensowenig, wenn bei der Konferenz, die so viele sentimentale Gefühle auslöste, ein brasilianischer Festredner — und im Reden wie im Politisieren sind sie alle groß — im Taumel des Entzückens übertreibend erklärte: „Der Panamerikanismus, der gestern noch ein Traum war, ist heute schon eine Theorie und wird morgen eine greifbare Wirklichkeit sein“. Andererseits aber erkennen wir, daß wir zu dieser Entwicklung Stellung nehmen müssen. Den kommerziellen Endkampf in Brasilien werden menschlicher Berechnung nach Deutsche gegen die Nordamerikaner führen; oder würden die beiden Wettkämpfer, die sich gegenseitig doch nicht zur Unterwerfung bringen, sich nicht besser rechtzeitig nach dem Muster der Eisenbahnkonkurrenzlinien in der Union einigen und kartellmäßig Hand in Hand arbeiten? Die Nordamerikaner haben ihren bisherigen Handelserfolgen weit vorausseilend auf der Konferenz den Mund gar voll genommen und ihre Gefühle geoffenbart. So sollten wir die nötigen Folgerungen ziehen und jedes Unternehmen, das mit nordamerikanischem Geld gebaut werden soll, durch ein deutsches aus dem Felde zu schlagen oder uns daran zu beteiligen suchen! Statt dessen sehen wir, daß selbst die vorteilhafte Bahnlinie durch die deutsche Kolonie Joinville und Hansa-Humboldt kürzlich von Nordamerikanern erworben wurde, ein schlagendes Beispiel der mangelnden Tatkraft deutschen Exportkapitals.

Über den Erfolg des letzten panamerikanischen Kongresses läßt sich folgendes sagen. Wie bei den meisten Kongressen bildeten theoretische Reso-

¹⁾ Der Präsident der Union dürfte es auch schwerlich wagen, einen Einfuhrzoll auf den Kaffee zu legen, er bekäme es nicht nur mit seinen viel Kaffee trinkenden Wählern, sondern, was für ihn noch peinlicher wäre, mit deren Frauen zu tun! D. V.

lutionen das Hauptergebnis, aber es klärte sich auch die Stellungnahme der teilnehmenden Staaten zueinander und damit verschärfte sich der latente Konflikt namentlich zwischen dem schnell aufblühenden Argentinien und Brasilien, das von den Vereinigten Staaten als „Vormacht Südamerikas“ behandelt wurde. Wohl setzte es auch auf diesem Kongreß die Union mit Hilfe Brasiliens, Mexikos und der Mittelamerikaner durch, daß von der argentinischen Dragodoktrin nur der Abschnitt der internationalen Schuldeneintreibungen vor den Kongreß kam, während Argentinien's Verlangen einer „internationalen Anerkennung der Gleichberechtigung aller souveränen Nationen“ von Anfang an abgelehnt wurde. Aber schon auf dem nächsten Kongresse können sich die Parteien zuungunsten Nordamerikas verschoben haben.

Wenn sich die Kongreßmitglieder auch stets einig zeigten, sobald sich die Beratungen gegen Europa richteten, so scheiterte doch der Versuch Brasiliens und der Vereinigten Staaten, die schon bestehenden Verträge zur Grundlage einer Kodifikation eines internationalen amerikanischen Rechtes zu machen. Ein spezifisch panamerikanisches Recht mag wohl den Vereinigten Staaten passen, nicht aber der Mehrheit der übrigen Republiken, die sich durch Hinweisen auf mögliche Eroberungspläne der europäischen Kolonialmächte nicht davon überzeugen ließen, daß sie ein besonderes amerikanisches Recht brauchen, dessen Hüter natürlich die Vereinigten Staaten zu sein hätten.¹⁾ Die Union verfolgte aber stetig ihr Ziel, sich die praktische Vorherrschaft des republikanischen Amerikas zu sichern und sie hat es erreicht, daß das „internationale Sekretariat der amerikanischen Republiken“ das „Tres Americas“ den Charakter einer dauernden Einrichtung, natürlich wie bisher mit dem Sitz in Washington, erhielt.

Die Argentinier waren denn auch mit dem Ausgang des Kongresses wenig zufrieden. Die La Plata-Zeitung (Buenos Aires) behauptet, die Delegierten hätten eine Woche früher als beabsichtigt Rio de Janeiro wieder verlassen, da „viele Mißhelligkeiten nicht mehr zu leugnen“ waren und den Delegierten „der Boden unter den Füßen zu heiß geworden sei“, und die Gegnerschaft Argentinien's wird weiter bestätigt, wenn man das Endurteil dieser Zeitung über den Kongreß liest: „Welches praktische Resultat hat denn nun der dritte panamerikanische Kongreß gezeitigt? Kein anderes, als die Gegensätze zwischen den amerikanischen Nationen, die Verschiedenheit ihrer Interessen, ihrer äußeren Politik noch stärker hervortreten zu lassen, besonders zwischen Brasilien und Argentinien. Und während die Panamerikaner tagten, während sie andächtig der überzuckerten Botschaft Onkel Sams von dem erträumten amerikanischen Friedensbündnis lauschten, während der begabte Dichter Ruben Dario eine Ode auf den nordamerikanischen Adler machte, seinen Flug durch Südamerika enthusiastisch begrüßte, von ihm verlangte, daß er aus den Söhnen der lateinischen Rasse Leute mache, die nicht nur im Halten von kilometerlangen Reden stark sind, sondern von den Yankes lernen, Beständigkeit, Kraft

und einen festen Charakter zu erhalten, und während er dem Adler als Bundesgenossen den Kondor empfiehlt, will es die Ironie des Schicksals, daß auf Cuba eine Revolution ausbricht, deren wahre Ursache heute kaum mehr zweifelhaft sein kann und die den Panamerikanern zeigt, was sie von Onkel Sam zu erwarten haben.“

Auf die Seite Argentinien zu treten, hieße unsere gesamten handelspolitischen Grundlagen in Brasilien und Chile falsch beurteilen und uns unfreundlich gegen Brasilien und gegen die Vereinigten Staaten zu stellen, hieße die Tragweite unserer aufkeimenden Freundschaft mit diesen beiden Staaten zu verkennen. Aber in der Rolle des Tertius gaudens kann es uns ganz willkommen sein, wenn die amerikanischen Staaten sich gegenseitig in Schach halten.

Eine andere Einrichtung, der lateinisch-amerikanisch-wissenschaftliche Kongreß, führt zu einer ganz anders gearteten Interessengemeinschaft mit einer unschwer erkennbaren Spitze gegen das englisch-teutonische Nordamerika. Für letztere Tatsache spricht der Umstand, daß die Bewegung von Argentinien ausging, wo im Jahr 1898 in Buenos Aires der erste derartige Kongreß stattfand, daß ferner das Nordamerika befreundete Brasilien zunächst sich nicht an dieser Vereinigung beteiligte, sondern erst den zweiten Kongreß 1901 in Montevideo beschickte, und daß bei dem dritten Kongreß 1905 in Rio de Janeiro der Kongreß mit einem feierlichen Dankgottesdienst in der großen Candelaria-Kirche eingeleitet wurde, bei dem der Erzbischof in Person amtierte. Vertreten waren auf dem Kongreß: Brasilien, Argentinien, Bolivien, Chile, Columbia, Costa Rica, Cuba, Equador, Guatemala, Mexiko, Peru, Paraguay und Uruguay. Panama und Venezuela sind nirgends genannt.¹⁾ Das Programm war aber zu groß und die einleitenden Reden zu zeitraubend; aber die wichtigste Wirkung des Kongresses wurde erreicht, die starke Förderung des Gefühls latino-amerikanischer und auch katholischer Zusammengehörigkeit. Hier sind die protestantischen Vereinigten Staaten Nordamerikas ausgemerzt.

Aber der Lebensquell des panamerikanischen Gedankens sprudelt auch hier und der Gesinnungen Strom richtet sich ebenfalls gegen das monarchisch regierte Europa. Darüber dürfen uns auch Festtage zum Empfang des portugiesischen Königs nicht hinwegtäuschen. Die beim „freien Republikaner“ besonders zutage tretende Schwäche, sich gern in königlicher Gunst zu sonnen, die Freude am Feiern von Festen, fallen sie wie sie wollen, stimmt zu solchen Tagen zwar vorübergehend ein anderes Leitmotiv an, das aber im Geräusch des Alltagslebens rasch verklingt. Mit der Monarchie ist es ein für allemal in Brasilien aus und kein ernsthafter Mensch rechnet mit einer Wiederaufrichtung des Kaiserreichs! Aus dieser Tatsache heraus müssen wir stets mit einer wesentlichen Abneigung aller lateinischen Völker gegen Europa und

¹⁾ Vgl. Echo, 21. Dezember 1905.

nicht zuletzt gegen Deutschland rechnen. Wir werden aber durch geeignete Auswahl uns den einen oder den andern latino-amerikanischen Staat trotzdem zum politischen Freund, wenn nicht gar zum Verbündeten erziehen können. In Frage kommen dabei in erster Reihe die Staaten Argentinien, Chile und Brasilien, demnächst Uruguay, auch Paraguay.

Seit einigen Jahren senden unsere beiden Hauptdampferlinien immer wieder neue Gutachter nach Südamerika, um festzustellen, welche Gebiete besonders als Absatzgebiete für das lebende Kargo, das sie aus den



Abb. 2. Die neuangelegte 30 m breite Hauptstraße in Rio de Janeiro.

Donaustaaten und Rußland beziehen, in Frage kommt. Während die Leitung der Hamburg-Amerika-Linie sich geweigert hat, die Hanseatische Kolonisationsgesellschaft (Präsident Dr. Scharlach) nochmals mit Geld zu versehen (dem verloren gegangenen „guten Gelde noch neues nachzuwerfen“?), hat der frühere Syndikus des Lloyd Dr. O. und besonders Herr Föhr, der mehrfach auch die Hansakolonie Blumenau besucht hat, gründlich Argentinien, Uruguay und Südbrasilien bereist.

Da bietet nun Argentinien mit seinen weiten, sofort ebenso für leichten Bahnbau wie sofortigen Ackerbau geeigneten Flächen von Haus aus die Möglichkeit, von schnell vorgeworfenen Bahnen aus Tausende von Einwanderern ins Land zu werfen. So sehen wir denn, daß Buenos Aires von

1840—1905 von 40 000 Einwohnern auf 1 Million gestiegen ist, während Rio de Janeiro trotz aller auch in dieser Richtung ehrgeizigen Bestrebungen der Regierung in derselben Zeit von 140 000 Einwohnern erst auf 800 000 angelangt ist.

Mit Sicherheit ist ein ähnliches, nein, ein vermehrtes Weiterwachsen von Buenos Aires zu erwarten. Sobald die Vereinigten Staaten demnächst mit Einwanderern gesättigt sind und sich gegen die internationale Bagage wehren,¹⁾ die ihnen zum großen Teil durch die Auswandererschiffe zugeführt wird, wird Argentinien das neue Absatzgebiet abgeben. (Schon im Jahre 1906 wanderten 336 309 Personen gegen 276 739 im Vorjahr ein, darunter 2178 Deutsche gegen 1836 im Jahre 1905. Argentinien verfolgt seine eigenen Zwecke, wenn es deutsche Einwanderung herbeizuziehen wünscht. Die italienische Bevölkerung, aber auch das englisch-belgisch-französische Kapital lassen es den alt eingesessenen argentinischen Machthabern angemessen erscheinen, durch deutsche Einwanderung und durch Heranziehen deutschen Kapitals diese Kräfte zu neutralisieren, um desto leichter das Zünglein an der Wage spielen zu können. Nach den „Questions diplomatiques et coloniales“ sind von den im Jahre 1904 ausgewanderten Italienern die meisten nach Argentinien gezogen; dort sind im letzten Menschenalter etwa 1½ Millionen Italiener gelandet, von denen der größte Teil in der Republik blieb, um sich am Landbau zu beteiligen; und es findet sich unter den argentinischen Grundbesitzern ein hoher Prozentsatz von Italienern, die natürlich italienische Arbeitskräfte bevorzugen.

So wünschenswert es wäre, zugunsten Argentinien Brasiliens zu „schneiden“ oder gar einmal ein deutsches Wort mit den Brasilianern zu reden, deren Gouverneure, vielfach in verbohrtem Nativismus, den Deutschen das Vorwärtstommen um so mehr erschweren, je entgegenkommender sich die Bundesregierung in den letzten Jahren und zumal unter den jetzigen Präsidenten erweist, so wertvoll es ferner erschiene, durch stärkere Betonung freundschaftlicher Beziehungen mit Argentinien einen Gegendruck gegen das Überhandnehmen des Panamerikanismus auszuüben, und je sicherer die Tatsache in Aussicht steht, daß kein Land der Welt nach menschlicher Berechnung in den nächsten 10—20 Jahren einen so großartigen Fortschritt zu verzeichnen haben wird, wie Argentinien mit seinem Großbetrieb des Getreidebaues, der Wollzucht und Fleischgewinnung und seinen zum Ackerbau fertigen, nur auf den

¹⁾ Es lag bereits (vgl. Nordd. Allg. Zeitung) ein schärferer Entwurf eines neuen Einwanderergesetzes dem Repräsentantenhaus zur Beratung vor, nach dem das Kopfgeld von 2 Dollars auf 5 Dollars erhöht werden sollte. Ebenso hat das Haus eine sogenannte Bildungs-Test abgelehnt, nach welcher die Einwanderer über 16 Jahre ausgeschlossen werden sollten, wenn sie nicht eine Sprache lesen könnten. Diese Bestimmung hätte den Hauptstrom der Einwanderer von den Vereinigten Staaten abgelenkt. Ähnliche Vorschläge werden sich wiederholen, und es bedeutet nur eine Frage der Zeit, wann sie angenommen werden.

Einwanderer harrenden großen, fruchtbaren Flächen; gerade diesem Lande gegenüber können wir nicht vorsichtig genug verfahren, denn alles deutsche Blut und deutsche Gut, das wir in jenes Land schicken, wird den Vorsprung anderer Stämme nicht einholen! **Unter einer Million Ausländern** befanden sich 1903 in Argentinien kaum 80000 Einwohner germanischer Rasse und darunter **nur 17000 Deutsche!** Wir können Geschäfte mit diesem Land treiben, aber einen ausschlaggebenden Einfluß zugunsten deutscher Überseebeziehungen dürfen wir von diesem Land nicht erwarten. Dieser Gesichtspunkt müßte unsere Politik gegenüber diesem Staat leiten! Demgegenüber bietet uns Chile mit seinem deutschsprechenden Präsidenten, seiner immerhin deutschfreundlicheren Bevölkerung und namentlich seinen nicht einflußlosen zahlreichen deutschen Abkömmlingen bessere Aussichten. Selbst die in der Entwicklung zurückgebliebenen Staaten Uruguay und Paraguay eignen sich vorteilhafter für deutsche handelspolitische Zielpunkte wie Argentinien.

Vor allem aber ist und bleibt es Brasilien, wo wir bereits starke Stellungen errungen haben und wo wir um so rechtzeitig heute eingreifen können, weil dieses Land erst später in Kultur genommen ist und infolge seiner Riesenausdehnung noch ein halbes Jahrhundert bis zu seiner Blütezeit gebraucht, uns also noch Zeit zum Eingreifen deutscher Arbeit und deutschen Kapitals beläßt. Für dieses Land sollten wir deshalb unsere besten Kräfte verwenden: deutsche Auswanderer und deutsche Verkehrseinrichtungen, deutsche Arbeit, national im engeren, deutsches Kapital, national im weiteren Sinne! Wo aber gar beides sich vereinen läßt, deutsche Verkehrsmittel in deutschvölkischer Kolonie, da muß es uns beschämen, daß man wie in Blumenau acht Jahre um eine Bahnstrecke von 75 km geschachert und glücklich fünf verschiedene Gutachter entsandt hat, bis heute endlich mit dem Bau begonnen wird. Wir müssen hier klipp und klar erklären, daß an den maßgebenden Stellen das Verständnis und damit das Interesse für das Deutschtum über See mangelt. Und in diesem Falle ist es nicht, wie bei unserer Kolonialpolitik, die große Menge, der die nötige Einsicht bisher gefehlt hat, sondern es sind leider Berliner Geheimräte und ostelbische Junker! — Mögen die Auswandererschiffe jährlich 200000 fremdländische Menschen in Buenos Aires abladen: die 10000—20000 deutschen Auswanderer sollten sie einem anderen Hafen zuführen, sei er in Chile, Uruguay, Paraguay oder in **Brasilien!**

Führen wir uns den Gesamthandel dieser Staaten vor Augen. Er betrug in Argentinien 1904: 1828 Mill. Mark, 1905: 2138 Mill.; Brasilien 1905: 1528 Mill., 1906: 1781 Mill.; Chile 1905: 578 Mill.; Paraguay 1905: 27 Mill.; Uruguay 1904: 271 Mill. Mark. Alle Werte stiegen gegen die Vorjahre, und die Ausfuhr war etwa $1\frac{1}{2}$ mal so groß als die Einfuhr. Argentinien und Brasilien ragen weit hinaus über die anderen Staaten. Das aussichtsreiche Uruguay beginnt erst in letzter Zeit sich kräftiger zu entwickeln, es hat aber

heute schon im Verhältnis zur Landgröße den doppelten Handel wie Argentinien und einen etwa siebenfach intensiveren Handel wie Brasilien. An diesem Gesamthandel beteiligte sich Deutschland im Jahre 1905 wie folgt: Nach und von Argentinien 13% aller Einfuhr dort, 27% aller Ausfuhr von dort; Brasilien 12% und 18%; Chile 28% und 30%. Wir sehen, wie Argentinien am meisten deutsches Geld behält, Brasilien schon mehr von uns kauft, und Chile gleich viel von uns kauft, wie es an uns verkauft. In Uruguay ist das französische Kapital noch vorherrschend, aber dieser Wettbewerber ist weniger zu fürchten. In Paraguay sind die natürlichen Hilfsquellen des Staats noch wenig erschlossen, um so seltener tritt unserer Entwicklung fremdes Kapital entgegen, und das paraguayensische Volk hat in den 60er Jahren in seinem Kampf gegen die überwältigende Übermacht von Brasilien, Uruguay und Argentinien bewiesen, daß in seinen Adern ein tatkräftiges Volksleben pulsiert.¹⁾

Die Tätigkeit des deutschen Großkapitals und der deutschen Industrie hat gleichfalls in Südamerika gewisse Erfolge besonders durch elektrische Anlagen errungen. So besitzen die deutschen überseeischen Elektrizitätswerke Anlagen in Buenos Aires, Valparaiso und Montevideo; von Deutschen gegründet sind die Brasilianische Elektrizitätsgesellschaft (jetzt verkauft) und die Telephongesellschaft in Rio de Janeiro. An Bahnen wurden selbständig von Deutschen unter anderem die Venezuelabahn gegründet, Arthur Koppel und Orenstein & Koppel haben im Ausland viel gebaut und bauen auch jetzt die Bahn von Blumenau nach der Hansa.

Wir erkennen, wie in späteren Abschnitten noch darzutun sein wird (vgl. Seite 113), besonders eine allmähliche Betonung unserer Interessen in Brasilien, aber andererseits ist auch eine Zersplitterung unserer Kräfte auf ganz Südamerika bemerkbar, die dann schädlich wirkt, wenn aus diesem Grunde das nötige deutsche Kapital und deutscher Unternehmmergeist für die alten deutsch-bevölkerten Kolonien Südbrasilien fehlt.

Aus demselben Grunde ist es nur bedingt zu begrüßen, daß der deutsch-brasilische Verein die Beschränkung seiner Tätigkeit auf Brasilien aufgegeben hat und sich mit den deutschen Interessen in ganz Südamerika befaßt. Hoffentlich behält er wenigstens seinen alten brasilischen Schwerpunkt bei. Da gleichzeitig eine deutsche Propagandagesellschaft für die Interessen Brasilien im Ausland zu São Paulo gegründet wurde, kann es ihm in Brasilien an Arbeit kaum gefehlt haben; aber die Syrenengesänge der Argentinier haben schon manchen betört und die Widerwärtigkeiten der Nativisten Brasilien taten das ihre, daß selbst alte Freunde Brasilien die diesem Land und seinen eingewanderten Deutschen innewohnende wirtschaftliche Kraft verkannten.

¹⁾ Vgl. Halle, Weltwirtschaft. Ferner Berichte über Handel und Industrie.

Für die kulturelle Entwicklung ist die Verteilung der Bevölkerung wichtig. Es kommen in Argentinien nur 1,93 Menschen auf den Quadratkilometer, in Bolivien 1,88, in Brasilien 2,55, Chile 4,41, Columbia 3,30, Ecuador 4,56, Panama 36,1, Paraguay 2,57, Peru 2,60, Uruguay 4,97, Venezuela 4,43. Um eine richtige Vorstellung der Wirkung dieser Zahlen zu gewinnen, müssen wir uns aber vergegenwärtigen, daß der größte Prozentsatz der Bewohner sich auf die Küste und die wichtigen Flußtäler beschränkt. Dort allein hat also eine stärkere Konzentration der Bevölkerung eingesetzt. Abgesehen von Buenos Aires, Rio de Janeiro, São Paulo und anderen Städten bleibt aber auch in diesen Landstrichen die Bevölkerungsdichtigkeit gegenüber europäischen Zahlen eine geringe. (Nach „Prometheus“ wohnen in Paris 33000, in Berlin 32200, in London 14800, in Wien 9700, in New York dagegen trotz 3716000 Einwohnern nur 4500 Menschen auf einem Quadratkilometer.) Während einst die nordwestlichen Staaten, die bereits vor Ankunft der Europäer eine dichte Bevölkerung (auf den Hochebenen der Anden nach wissenschaftlicher Schätzung teilweise 100 Menschen auf den Quadratkilometer) und eine hoch entwickelte Kultur (Inkareich) gehabt, ja, die Spanier durch ihre Kultur und ihr Gold angezogen haben, so daß der Schwerpunkt der südamerikanischen Staaten damals auf diesen Gebieten ruhte, hat sich heute der Schwerpunkt nach der südlichen gemäßigten und Getreide bauenden Zone verschoben; er scheint aber über Argentinien weiter an der Ostküste entlang nach Uruguay und Brasilien vorzurücken, bis uns die Eröffnung des Panamakanals die alten nordwestlichen Kulturländer des Erdteils wieder näher bringt. Dann wird auch deren Erschließung östlich der Kordilleren und über diese hinweg durch Bahnen ermöglicht werden, während heute noch z. B. die Reise von der Küste bis zur Hauptstadt Columbiens, Bogota, etwa 10 Tage beansprucht.

Als mehr oder minder für die Auswanderung in alle südamerikanischen Staaten gleichmäßige Nachteile wirken: persönliche Unsicherheit (z. B. in der Hansa durch Indianer), schlechte Rechtspflege, Vergewaltigung oder mangelnde Unterstützung der Behörden, hohe indirekte Steuern, schlechte Arbeitskräfte, schlechte Verkehrsmittel, zu starker Regen oder in anderen Gebieten zu lange Dürre und daneben die regelmäßige Landplage der Heuschrecken (letztere namentlich in Argentinien).

Besonders wichtig, vielfach sogar entscheidend wirkt für die tüchtigen Auswanderer, die selten über große Mittel verfügen, die Frage, wieviel Geld benötigt wird, um sich in den einzelnen Staaten eine selbständige Existenz zu gründen? In Argentinien werden 8000 Mk. verlangt, Dr. Hermann Meyer hält mindestens 1000 Mk. für die Familie, die nach Neu-Württemberg auswandert, für nötig und die Hanseatische Kolonisationsgesellschaft verlangt neben Reisegeld für die Familie 300 Mk., bei einzeln reisenden Personen 200 Mk. bares Vermögen. Die Hansakolonien gestatten es somit

auch Leuten mit ganz geringen Mitteln, sich drüben als **Bauern auf eigener Scholle** anzusiedeln und sich bei der Fruchtbarkeit des Bodens in wenigen Jahren zu wirtschaftlicher Freiheit herauszuarbeiten.

Auch aus diesem Grunde sollte der tüchtige, wenn auch unbemittelte deutsche Auswanderer die brasilianischen Kolonien anderen südamerikanischen Ländern vorziehen; vor allem sollte er sich für zu gut halten, unter fremden Händen das argentinische Proletariat zu vermehren. Aber dann darf das deutsche Kapital nicht mehr zögern, endlich, endlich diesen deutschen Kulturpionieren nach Brasilien zu folgen. Vermögen wir wenig mit strafenden Mitteln gegen die Unklugheit der nationalistischen, brasilischen Kreise auszurichten, so steht zu erwarten, daß ein kräftiges Eintreten deutschen Kapitals, gestützt auf starke deutsche Einwanderung, dem Deutschtum in Südbrasilien das nötige Rückgrat verleiht und den wünschenswerten politischen Einfluß verschafft. Den Nordamerikaner aber müssen wir, da wir ihn aus Brasilien doch nicht verdrängen werden und ihm in Argentinien nicht entgegenwirken sollten, durch Freundschaft d. h. in der Sprache dieser Geschäftsmenschen: durch gemeinsame Unternehmungen, für uns zu gewinnen suchen. Dieser Ausweg erscheint um so leichter, als neuerdings und für absehbare Zeit unser politisches Verhältnis mit den Vereinigten Staaten ein besonders freundliches genannt werden darf und der Nordamerikaner für rein praktische Gründe des Zusammengehens leicht empfänglich ist. Da gleichzeitig eine deutschfreundliche Strömung bei der Bundesregierung Brasiliens dank auch den kräftigen und erfolgreichen Bestrebungen des bisherigen Gesandten, des Herrn v. Treutler, an Einfluß gewinnt und weitschauende Männer, wie die deutschfreundlichen Senatoren Hercilio da Luz, Lauro Müller u. a. durch die Unanfechtbarkeit ihrer Gesinnung und ihres Handelns zugunsten dieser Bewegung sprechen, sollten wir bei unserer großdeutschen Politik den **Schwerpunkt unserer südamerikanischen Interessen auf die Vereinigten Staaten von Brasilien legen!** Dabei kann nur die Ausdehnung handelspolitischer Grenzen und die Gewinnung kommerzieller Stützpunkte in Frage kommen; Eroberungsgelüste in Südamerika wären gleichbedeutend mit dem Verlust unseres gesamten südamerikanischen Handels.

In folgendem soll nunmehr dazu übergegangen werden, die Republik Brasilien, einen Staatenbund, näher zu betrachten und Kreise um den zweiten Hauptpunkt unserer Betrachtungen, die deutsche Kolonie Blumenau und ihre Verkehrsmittel, zu ziehen, indem wir neben dem Municipium, Komark oder Kreis Blumenau auch den Staat, in dem es liegt, Sta. Catharina, den zweitsüdlichsten Staat der Republik, mitbeleuchten, soweit es sich um allgemeine geographische und geschichtliche Grundlagen und die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung handelt.

r
n

-
n
r
t
l,
t.
-
n
-
t
r
n
t
-
o
s
f
s
g
n
-
n
-
n
-
!
-
n
-

k
n
e
r
-
-
e



Urwald im Randgebirge Sta. Catharinas.



Urwald im Randgebirge Sta. Catharinas.

Brasilien.

Allgemeines.

Brasiliens wirtschaftliche Stärke und seine Zukunft beruht auf seinem wahrhaft kontinentalen Flächenraum und seinen großen Tiefebene, die ihm besonders im Gegensatz zu den Staaten des südamerikanischen Westrandes eine ähnlich günstige Grundlage zum Großstaate abgeben, wie sie das östliche europäische Tiefland Rußland gewährt hat.

Wie sein weit nach dem europäischen Handelspol ausladendes Nordost-eck zur Entdeckung dieses Staates zu Zeiten des Seglerverkehrs geführt hat, so bleibt auch heute beim Dampferverkehr die Tatsache für Brasilien von Bedeutung, daß es von den wichtigeren Staaten seines Erdteils Europa am nächsten liegt. Dieser Vorteil ist für Brasilien um so wichtiger, als ganz Südamerika den Nachteil empfindet, daß es keinem bedeutsamen Wirtschaftsgebiete gegenüberliegt. Im Westen liegt Australien zu entfernt und im Osten ist Afrika in der Kultur zu weit zurückgeblieben. Afrikanische Fortschritte und der Ausbau von Verkehrsverbindungen zwischen Brasilien und Afrika, die seit der Sklavenbefreiung abgebrochen sind, müßten deshalb für Brasilien von grundlegender Bedeutung sein. Einen großen Vorteil kann Brasilien noch einmal aus der Tatsache ziehen, daß es mit seiner Riesenausdehnung von Natur berufen ist, ähnlich wie der Ozean den Handel und Verkehr zwischen den zahlreichen Nachbarstaaten, die an seinem Staatenbund angrenzen, zu tragen.

In den letzten Jahren hat die Republik die bedrohlichen Reibungspunkte mit diesen Staaten Schritt für Schritt beseitigt. Dabei hat Brasilien gegen Argentinien und Französisch-Guayana bei der Grenzvereinigung gut abgeschnitten und große Vorteile von Bolivien erzielt (Acregebiet mit seinen reichen Gummiwäldern). Gegen Britisch-Guayana verlor Brasilien nur ein wertloses Stück. Freilich sind diese Grenzen heute nur roh festgelegt und es bleibt einer späteren wirtschaftlich höher entwickelten Zeit vorbehalten, die Grenzlinien erneut zu bereinigen.

Brasilien umfaßt mit seinen 8337000 qkm fünf Zehntel der Erdoberfläche seines Erdteils. Nach Einzelstaaten verteilt sich dieser Flächeninhalt wie folgt: Amazonas 1900000, Matto Grosso 1607000, Pará 1140000, Goyaz 644000, Minas Geraes 633000, Bahia 576000, Maranhão 303000, São Paulo 296000 (Abb. 3), Rio Grande do Sul 288000, Piauhý 208000, Paraná 185000, Ceará 158000, Sta. Catharina 75000, Pernambuco 94000, Parahyba do Norte 57000, Rio Grande de Norte 46000, Rio de Janeiro 44000, Espirito Santo 42000, Allagôas 29000, Sergipe 23000, Federaldistrikt 1900 qkm.¹⁾ Vergleichsweise

¹⁾ Vgl. Deutsches Jahrbuch, S. Paulo.

Wettstein, Brasilien und Blumenau.

sei Europa mit 10 Mill., Deutschland mit 540000 und das Stammland Portugal mit 90000 qkm angeführt.

Neuländer üben ihren Einfluß auf den Weltmarkt und auf die Weltpreise, z. B. Argentinien mit seinem Getreide, dadurch aus, daß sie immer neue Flächen in meist extensivem Betrieb der Kultur erschließen. Der Vorrat an Neuland spielt deshalb eine Hauptrolle; in Jahren oder Jahrzehnten ist allerdings dieser Bewegung eine natürliche Grenze gesetzt. Das entscheidende Moment für die Schnelligkeit der Ausdehnung kulturfähiger Flächen bildet dabei die Entwicklung der Verkehrsmittel. Die ungeheueren Landmassen Brasiliens stellen ein gewaltiges Grundkapital an Neuland dar. Allein in den ausgedehnten Wäldern besitzt neben anderen Staaten Brasiliens Sta. Catharina und darunter auch die Umgebung und das Hinterland der Komark Blumenau einen natürlichen Reichtum, der weitgehenden Unternehmungen der Regierung die nötige Sicherheit gewähren könnte. Aber die rückständigen Verkehrsmittel gestatten weder allgemein eine schnellere Erschließung dieser kontinentalen Landmassen noch im einzelnen, um dies Beispiel vorweg anzuführen, die Ausbeutung der Binnenländer, denn das holzreiche Brasilien führte im Jahr 1904 noch für 240000 Mk. Holz ein, während es nur für 350000 Mk. ausführte, ein deutlicher Beweis, wie die Schätze des Landes unverwertet weiterer Verkehrserschließung harren.

Innerhalb des brasilianischen Staatenbundes soll diese Schrift besonders für Blumenau im Staat Sta. Catharina Interesse erwecken, der, später in Kultur genommen und weniger von grundherrlichen Kampbaronen beherrscht, heute günstigste Gelegenheit für großzügige Entwicklung gewährt. Für die Beurteilung seiner wagerechten Gliederung ist es wichtig darauf hinzuweisen, daß es in jenem nach Süden vorgeschobenen Ausläufer des brasilianischen Kontinentalrumpfes liegt, der die am besten zu kultivierenden oder bereits am besten kultivierten Gebiete der Republik aufweist.

Die Wichtigkeit der binnenländischen brasilianischen Nordsüdbahn ist erkannt und bereits bis dicht an die Grenzen Sta. Catharinas nach Rio Negro, und Passo Fundo ist von Norden und Süden angreifend, die Bahn an diesen Staat herangeführt. Die Frage, weshalb nun gerade das Bindeglied der Bahn in diesem Staate fehlt, beantwortet sich aus seiner scharf ausgeprägten senkrechten Gliederung, auf die noch eingegangen werden soll. Vorläufig legt sich Sta. Catharina wie ein breiter Wall dem Nordsüdverkehr vor. Aber es liegt auf der Hand, daß besonders dieser Staat nach Ausbau seiner Bahnen einen sprungweisen Fortschritt machen wird, weil er bisher von der Nutznießung der Meeresküsten stärker als seine Nachbarstaaten getrennt und deshalb in der Entwicklung besonders zurückgehalten wurde. Wenn er erst einmal, und zwar binnen voraussichtlich kurzer Zeit im Norden, Osten, Süden, ja auch im Westen an den Welthandel angeschlossen sein wird, wird er von allen Seiten in der Entwicklung mit vorwärtsgerissen werden, wie ein unter

Meereshöhe gelegenes Seengebiet, in das von allen Seiten Kanäle geleitet werden, seinen Wasserspiegel zu gleicher Höhe wie das Außenmeer erheben muß, wobei die Kanäle, hier die Eisenbahnen, als kommunizierende Röhren zu wirken haben. Ist dieser Ausgleich aber erfolgt, so gewinnt seine verkehrsschaffende Wirkung wiederum durch die wagerechte Teilung der Südstaaten an Wert, weil durch Sta. Catharina senkrecht zur Küste die geradeste und kürzeste Verbindung mit Paraguay und seinen Handelsmittelpunkten Villa Rica und Asuncion gegeben ist. Dieser geographisch gewährte Vorteil wird dann mit dem Mindestverlust von Transportaufwand ausgenutzt werden, wenn von

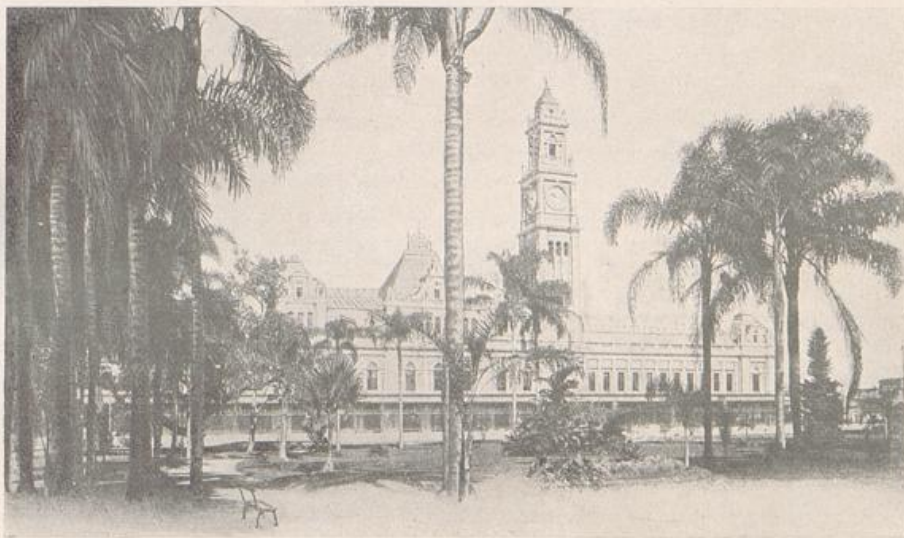


Abb. 3. Hauptbahnhof in São Paulo.

einem jedem Verkehr gewachsenen Hafen so gerade wie möglich von Ost nach West die Hauptbahn trassiert wird.

Solche Häfen besitzt der Staat in Porto Bello und besonders in São Francisco (Tafel XXXI). Die geradlinigen Wege nach Westen aber führen einmal durch das von Joinville aus erschlossene Itapocutal und zweitens durch das mehr in der Mitte des Staates gelegene Blumenauer Itajahytal. Alle Versuche, diesen ostwestlichen Durchgangsverkehr über Florianopolis-(Desterro)-Lages zu leiten, krankten an dem Mangel natürlicher Vorbedingungen, dem Mangel an tiefen und guten Häfen und am schlechten Zugang zum Hochland; alle Trassen müßten doch in nordwestlicher Richtung Boa Vista zu erreichen suchen und den Höhenzügen folgend weiter nach Westen zu laufen; das heißt, diese Linien würden durch den Ausgangspunkt Florianopolis

2*

künstlich verlängert und verlören auch durch diesen Umstand an wirtschaftlicher Bedeutung.

Daß die nördliche Linie den Staatsinteressen nicht in demselben Maße diene wie die Blumenauer Mittellinie, bedarf keiner weiteren Begründung. Letztere Linie eignet sich deshalb, was die wagerechte Teilung angeht, besonders für ein Rückgrat des ganzen Verkehrswesens des Staates und ihr fielen alle die Vorteile in den Schoß, die der Bahnbau einer Querlandlinie durch die oben erwähnte Lage des Staates Sta. Catharina gegenüber den brasilianischen Nachbarstaaten, auch Paraguay und den Missiones gegenüber bieten muß.

Schon 1540 hatte der spanische Statthalter der La Plataländer, Alvaro N. Cabeça de Vacca den Weg vom Hafen São Francisco—Itapocutal—Rio Preto nach Asuncion(!) benutzt. Ja, dieser Weg erwies sich schon damals bei den schlechten Landtransportverhältnissen als so vorteilhaft, daß die Regierung das Durchmarschieren durch portugiesisches Gebiet auf diesem Wege im Jahre 1553 durch eine Verfügung verbot. Inzwischen ist keinerlei Anregung zu einem geregelten Verkehr mit seinem Hinterland vom brasilianischen Staat ausgegangen, aber hier wartet ein natürlicher Zugang nach Asuncion auf eine erneute Entdeckung. —

In senkrechter Gliederung hat Brasilien den Vorzug vor anderen südamerikanischen Ländern, östlich der Kordilleren und deren weithin über 4000 m hohen Gebirgszügen auf der Sonnenseite des Weltverkehrs zu liegen. Das brasilianische Berg- und Tafelland erhebt sich nur bis zu rund 3000 m absoluter Höhe und im Süden z. B. in Sta. Catharina überschreitet es nirgends die Höhe von 1000 m.

Indessen sehen wir an der Ostküste, namentlich im Staat S. Paulo, Paraná und Sta. Catharina das Hochland hinter einem schmalen Küstensaum steil zum Meere hin abfallen und diese Tatsache mußte sehr verkehrshemmend wirken. Wir sehen, wie nur unter großen technischen Schwierigkeiten eine Drahtseilbahn zwischen dem modernen Hafen Santos und der durchaus modernen Handelsstadt S. Paulo eine Bahnverbindung gewähren konnte. Die Zugangsbahn zu dem Staat Paraná galt zeitweise in ihrer kühnen technischen Überwindung von Felswänden und Schluchten als Muster moderner Technik, und die Unterhaltung der Betriebskosten dieser Bahn steht wegen der häufigen Erdbeben bei allen brasilianischen Betrieben obenan. In Sta. Catharina aber ist man erst am Fuß des einen Aufstiegs, im Itapocutale, angelangt. Nur entwickelte Technik konnte diese Aufgaben, die der steile Abfall des Tafellandes stellte, lösen, mithin blieben diese Aufgaben der jüngsten Gegenwart vorbehalten.

Weiter südlich dagegen in Rio Grande liegt das Randgebirge, der Hochlandrand, weit zurück und von Porto Alegre aus greift ein Fünf-Strömesystem weit hinein in leicht gewelltes offenes Hügelland und verjüngt dessen

oft greisenhafte Natur. Kommen dann noch Verschiedenheiten in der Pflanzendecke hinzu, trat einst in Sta. Catharina der dichte Urwald bis hart an das Meeresgestade im Blumenauer Tal des Itajahy heran, während in Rio Grande gleich an der Küste offene Kampos weithin wie den Blick so auch die Bewegung freigaben, so erklärt sich aus diesen natürlichen Grundlagen die Tatsache, daß Rio Grande und einzelne leichter zugängliche Teile Sta. Catharinas wie die Insel Sta. Catharina selbst, ebenso Lages, Curitibanos und dessen Hinterland Jahrhunderte früher in Kultur genommen wurden, wie das Urwaldgebiet desselben Staates. Erst nachdem das offene Land Rio Grandes von seinen Kampbaronen besetzt war und man am Rande der Kampos an die Urwälder der Randgebirge stieß und seine physische Unfähigkeit erkannte, den Kampf mit diesem Element aufzunehmen, rief man nach Völkern mit stärkerer Lebenskraft und größerer wirtschaftlicher Tatkraft und fand sie im Waldvolk der Germanen und teilweise, wenn auch mit sichtbar geringerem Erfolge, in den Bewohnern Italiens. Bildet aber in Rio Grande die Erschließung des Urwaldes die äußerste und letzte Kulturausdehnung dieses Staates, da das durch fahrbare Ströme leichter erschlossene Steppenland bereits unter eine, wenn auch sehr extensive Kultur genommen ist, so erschließt die erfolgreiche Durchquerung des Urwaldgebietes in der nördlichen Hälfte des Küstengebietes von Sta. Catharina überhaupt erst richtig das dahinterliegende Hochland. Ist also der Urwaldverhau genommen und die Hochlandsmauer gewonnen, so steht diesem Staate ein durch natürliche Verhältnisse bedingter, nahezu eine neue Zeit schaffender Aufschwung bevor, zumal dieser Staat sich etwa dreimal so tief wie breit in das Hinterland ausstreckt, nach Eröffnung des Hochlandes noch zwei Drittel des Staates zu kultivieren bleiben und sich deshalb Ausichten auf starke Verkehrsentwicklung bieten. Auf die Bedeutung dieser Erschließung des meist offenen verkehrserleichternden Hochlands wird noch in einzelnen zurückzukommen sein.

Auf die mangelhafte Küstengliederung ist im Vergleich zu dem La Plata-Golf schon hingewiesen worden. Fast jeder Hafen Südbraziens hat seine störende Barre, und während in früheren Zeiten für Schiffe mit dem damals üblichen geringeren Tiefgang die Lagoa dos Patos, die sich in der nördlichen Küstenhälfte dem Festland von Rio Grande vorlagert, verkehrserleichternd gewirkt hat, müssen die mittelgroßen Ozeandampfer bei ihrem größerem Tiefgang oft tagelang vor der Barre liegen, um nachher abseits der Stadt Rio Grande in einem Vorhafen vor Anker zu gehen. Nach der Hauptstadt und dem Sammelpunkte des Binnenschiffsverkehrs, Porto Alegre, gelangen diese Ozeandampfer nicht und die großen Ozeanfahrer vermögen überhaupt nicht die Barre, die Sandanstauung von Rio Grande, zu passieren. So sind im Laufe der Zeit auch in dieser Hinsicht durch die Zufahrtsverhältnisse die natürlichen Handelsbedingungen dieses südlichsten brasilianischen Staates zu seinen Ungunsten verschoben worden, und sie verschlechtern sich weiter mit der zu-

nehmenden Größe der Ozeandampfer. Eine gründliche Besserung der Verhältnisse wäre vielleicht durch eine unmittelbare Seeverbindung Porto Alegre-Tramandahy zu erwarten, doch scheint nach den neusten Feststellungen auch dieser Ort, ebenso wie Torres, sich nicht für große Hafenbauten zu eignen. Auch dürften widrige Winde aus den einflußreichen Zonen von Rio de Janeiro wehen, die den politischen Machthabern in Porto Alegre durch eine Verstärkung des Schiffsverkehrs im Hafen von Rio Grande gerne entgegenarbeiten möchten. Die Verbesserung der Barre in Rio Grande sollte vor etwa einem Jahr an eine nordamerikanische Gesellschaft vergeben werden. Wie mir ein wohl unterrichteter Kaufmann des Südens mitteilte, verzichteten aber die Nordamerikaner auf die Ausführung, weil im letzten Augenblick noch ein sehr erhebliches verkapptes Trinkgeld für die brasilianischen *Compadres* verlangt wurde.

In Sta. Catharina hat der Hafen der Residenz und Inselstadt Florianopolis auf eine Länge von 8—9 km seichte Zugänge und kann die Bedürfnisse eines gesteigerten Verkehrs nur schlecht befriedigen. Die Häfen des Festlands, Ararangua, Laguna, Itajahy und Itapocumündung haben ihre seichten Barren, die oft genug Dampfer hereinlassen, sie aber tagelang zurückhalten, wenn Landwinde das Wasser aus der Lagoa treiben oder in den beiden letzten Fällen östliche Winde auf der Barre einen gefährlichen Brandungsgürtel aufwerfen. Der Hafen Porto Bello besitzt aber kein großes Hinterland und S. Francisco hat erst durch die deutsche Kolonisation ein kultiviertes Hinterland erhalten. Die beiden letztgenannten Häfen, besonders der von der Natur besonders begünstigte, durchaus gegen Seegang geschützte, geräumige und tiefe Hafen von S. Francisco, besitzen von Haus aus die nötigen natürlichen Vorbedingungen zu einem Seehafen, und da die Erfahrungen in allen Weltteilen lehren, daß sich der Ozean nur mit ganz ungeheueren Mitteln an Stellen, die in ihrem tektonischen Aufbau nicht die Hand dazu bieten, in Kaimauern eindämmen läßt, tritt die Bedeutung von Porto Bello, mehr noch von S. Francisco klar in den Vordergrund. Alle anderen genannten Häfen Südbraziliens lassen einen uneingeschränkten Ozeanverkehr zu jeder Zeit, für jeden Tiefgang der Dampfer und für jede Zahl von kommenden und gehenden Schiffen nach ihrem Aufbau nicht zu.

Leider münden in beide Häfen keine größeren fahrbaren Ströme. Gewiß ist durch dieses Fehlen eines Stromes, der weithin das Innere erschlösse, und durch den Mangel eines guten Hafens in Itajahy die Ausnutzung des 45 km landeinwärts bis Blumenau schiffbaren Itajahy neben anderen Gründen, wie den Einflüssen der Urwaldvegetation und der Unfähigkeit des damals kolonisierenden, zu wenig volkreichen Portugiesenvolkes, die Erschließung dieser ganzen Landstriche um Jahrhunderte aufgehalten worden. Aber wir wollen uns mit dieser Tatsache heute nicht nur abfinden, sondern darin das sittliche Walten einer höheren Naturordnung erkennen, die solche

schweren Aufgaben lebensfähigeren Völkern und Stämmen mit größerer nationaler Spannkraft aufgehoben hat und sollten uns freuen, daß wir heute, vor solche kolonisatorische Aufgaben gestellt, durch die Fortschritte der Technik in die Lage gesetzt sind, nicht nur die Hindernisse des Urwaldes zu überwinden, sondern auch seine Schätze üppigster Fruchtbarkeit auszubeuten.

Wie viele Gebiete Brasiliens auf eine ozeanische, so weisen andere auf eine potamische Kultur hin. Allein der Amazonasstrom besitzt ein Wasserstraßensystem von 40 000 km, d. h. rund 27mal die Strecke Paris—Königsberg. Schon heute kann man von der Orinocomündung durch den Amazonasstrom und bis zur Mündung des La Plata mit dem Boot¹⁾ über 40 Breitengrade hinweg gelangen. Der S. Francisco ist im oberen Gebiete 230, im unteren 40 Meilen schiffbar. Im Staate Sta. Catharina fehlen aber solche großen Wasserstraßen, der Itajahy ist heute 5, der Iguassu 47 deutsche Meilen zu befahren. Zu hoch wollen wir freilich für frühere Zeiten die potamische Kulturentwicklung Südamerikas nicht einschätzen, denn erst seit den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts, also erst mit den verbesserten Verkehrsmitteln, den Dampfern, hat sich auf dem Riesenstrom des Amazonas das Bedürfnis zu geregelterm Verkehr eingestellt. Politische Motive der Eroberer beherrschten nur die Küsten, und wenn auch heute die Gesamtgrenzen des inneren Brasiliens festgelegt oder eben noch der Grenzbereinigung unterworfen sind, von einer tatsächlichen politischen Durchdringung des Riesenreichs ist selbst heute noch nicht die Rede. Religiöse Anziehungskraft spielte eine nebensächliche Rolle und religiöse Ausdehnungskraft lag den Portugiesen weniger inne als den Spaniern. Von den natürlichen Anziehungskräften fehlte das Gold am Amazonas, und Kautschuk und Gummi, Ausfuhrerzeugnisse, die heute das Amazonasgebiet bewerten, hatten noch keine Bedeutung erlangt. So lag kein Verkehrsbedürfnis vor. Heute aber beginnt die Kultur das Innere des Landes zu durchdringen, die natürlichen Schätze werfen hohe Renten ab, darum steht eine große Verkehrserschließung, eine intensive potamische Kultur Brasiliens bevor. Aber gegenüber dem genannten Riesenstrom spielt der Itajahy selbst der Iguassu eine nur sehr bescheidene Rolle. Um so ausschlaggebender muß für den Staat Sta. Catharina die Entwicklung der Eisenbahnen werden!

Die Arbeit der ostwärts fließenden Flüsse, wie des Itajahy, Itapocu, Tubarão u. a. ist aber in anderer Hinsicht nicht zu unterschätzen. Begünstigt durch das feuchte Klima und genährt durch die starken Niederschlagsmengen haben sie von der Küste her sich weit in das Hochland hineingearbeitet. Namentlich der Itajahy ist in drei weitauslangenden Armen, Nordarm oder Hercilio, Westarm und Südarm hier mit Erfolg tätig gewesen. Er wird im Norden und Süden von Flüssen (Rio Negro und Rio das Canoas)

¹⁾ Vgl. A. Jonin, Durch Südamerika.

umfaßt, die zwar nur etwa 50—80 km von der Ostküste entspringen, ihr Wasser aber in weitem Bogen durch den Uruguay dem Meere zuführen. An der Wasserscheide dieser Flüsse hat der Ostabhang des Tafellandes nur kurze Bergflüsse erzeugt. — Daß einst das Hochland weiter zur Küste gereicht hat, beweisen die stehen gebliebenen Sockel. Im Namen „Sargberg“ liegt ebenfalls der tafelförmige Charakter des oberen Randes, der alten Hochlandfläche, ausgedrückt und überall, wo ich vom Hochland einen Überblick hatte, erkannte ich allenthalben fast wagerechte oberste Horizontlinien; keine Berggipfel ragten auf und keine Paßfurchen hoben sich ab.

In dieses tafelförmige Hochland hat der Itapocu und der Itajahy natürliche Stufen gearbeitet und es ist nur natürlich, daß der längste Fluß, welcher den längsten Entwicklungsraum bietet, für das Ersteigen des Hochlandes, vor allem für die technische Trassierung der Bahnen von wichtigster Bedeutung sein muß. Mit anderen Worten, wie kein anderer Fluß Sta. Catharinas gewährt der Itajahy, zumal in seinem Westtal, das in der Längsrichtung des Staates und der Hauptrichtung des Binnenlandsverkehrs streicht, natürliche Vorbedingungen für eine günstige Bahntrassierung.

Die an der Küste in steilem Abfall von Hochland zum Küstensaum scharf ausgesprochene senkrechte Gliederung ist durch die Vorarbeit der Zugang schaffenden Flüsse in einer Weise im Itajahytale ausgeglichen, wie es die Natur nur in seltenen Fällen gewährt. Diese Verkehrserleichterung muß um so stärkeren Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung ausüben, weil mit der senkrechten Gliederung der Erdoberfläche und dem 600—1000 m betragenden Höhenunterschied innerhalb desselben Staats, ja innerhalb desselben Munizips Blumenau und gleichzeitig infolge des Klimas eine scharfe Trennung der Vegetation, in deren Folge auch der Naturalproduktion und damit des ganzen Wirtschaftslebens herbeigeführt wurde. Im Verlauf dieser Schrift wird des öfteren auf diese grundlegende Tatsache hinzuweisen sein. Ist mittels der genannten Natursteige das Randgebirge Sta. Catharinas überschritten, so bieten sich keine absoluten Hindernisse mehr für Handel und Verkehr, und neben den Quellengebieten des Uruguays und Paranás zeigt in der Ferne das unerschlossene Absatzgebiet Paraguays Richtpunkte großzügigen Verkehrs.

Erinnern wir uns noch der Vorteile, die die wagerechte Gliederung für Sta. Catharina und im besonderen für Blumenau mit seinem Hinterlande verheißt, so tritt aus dem Rahmen südbrasilianischer Geländeformen der Zugang durch das Blumenauer Itajahytal als künftige Hauptverkehrslinie querdurch von Osten nach Westen ausgeprägt hervor und die Frage der Verkehrseinrichtungen der deutschen Kolonie Blumenau erlangt eine den ganzen Staat, ja ganz Südbrasilien beeinflussende Bedeutung.

Die archaischen Gesteine eines alten Faltengebirges verschwinden abgesehen vom Küstensaum Sta. Catharinas und treten nur in einzelnen Fällen auch im Innern der Komark Blumenau und der Blumenauer Hansa zutage.

Roter Sandstein, oben in dicker anstehender Schicht zu Lehm verwittert, wechselt besonders im Oberlauf des Itajahy häufig mit Schiefergestein ab und hier und da zeigt sich Porphyr. Mit dem Hochland beginnt Trapp- und Mantelstein. Wir haben also hier einen ähnlich einfachen Bodenbau wie in S. Paulo, Paraná und Rio Grande. Wie im übrigen Brasilien der Mangel an Bergschätzen, namentlich an Gold, mit dazu beigetragen hat, daß die Erschließung des Innern erst spät einsetzte, so lockten auch in Sta. Catharina weder Gold noch Perlen die portugiesischen Händler zum Eindringen in den Urwald. — Erst 37 Jahre nach der Entdeckung des Landes wurden in dem Staate Minas Geraes Diamanten entdeckt. Die hauptsächlichsten Diamantgruben liegen bei der Stadt Diamantina längs der Serra de Espinhação. Auch heute ist dort noch europäisches Kapital tätig. Die erste Entdeckung von Gold erfolgte im Jahre 1680; die Ausbeute wurde jedoch erst mit dem Beginn des 18. Jahrhunderts bedeutender. Die heute wichtigsten Gruben liegen im Distrikte Ouro Preto, namentlich bei Congoseco, Morro Velho und bei Passageru; letztere sind seit Ende des 18. Jahrhunderts in Betrieb. Die Mineralförderung dieses Staates ist gegen früher gesunken; die Eisenvorräte werden nicht ausgebeutet. — Im Staate Matto Grosso finden sich ebenfalls an vielen Orten Reichtümer an Gold und Diamanten, doch beträgt die jährliche Ausbeute nur gegen 100:000; Eisen, Kupfer und Salpeter sind ebenfalls vorhanden, werden aber nicht gewonnen. — Ganz Brasilien förderte nach J. Soetbeer in der Zeit von 1691—1875 für 2893 Mill. Mark Gold und seit 1875 ist die Gewinnung ständig gesunken. — Die Kohlenformation beginnt im nördlichen S. Paulo, nahe der Grenze von Minas Geraes, erstreckt sich südlich durch die Staaten Paraná, Sta. Catharina und Rio Grande do Sul und setzt sich aller Wahrscheinlichkeit nach in Uruguay und Argentinien fort (Berichte über Handel und Industrie). Über die brasilianischen Kohlen berichtete der Verkehrsminister Dr. Lauro Müller: „Untersuchungen an Ort und Stelle und die Analysen ergaben, daß das brasilianische Kohlenbecken von ungeheurer Ausdehnung ist und einen zusammenhängenden¹⁾ Komplex bildet; sie haben ferner ergeben, daß diese Kohle industriell verwertbar ist.“ Die in Nordamerika angestellten Analysen haben gezeigt, daß die Kohle sich zur Brikettfabrikation eignet. Im Jahre 1889 wurden in Rio Grande 17 000 Tonnen Kohlen gefördert, die freilich stark schwefelhaltig waren. — Auf Kupfer schürft gegenwärtig in Caçapara (Rio Grande) ein deutscher Kaufmann, Wiedemann. 1904 führte Brasilien 610 Tons Kupfer aus. — Petroleum ist in abbauwerten Mengen vorhanden. — Aus Blumenau wurden Gesteinsproben mit 90% Eisengehalt ausgeführt. — Ein Neger soll aus dem Urwald wiederholt Schwemmgold mitgebracht haben, das Zahnarzt Hertel in seinem Besitz hat. Auf Silber, das auch in Lages gefunden wurde, sollen Jesuiten am Moro Tayol im Nordarmgebiet geschürft

¹⁾ Soll wohl heißen: wenig unterbrochenen Komplex? D. V.

haben. Unweit Blumenau besitzt W. Schäfer 121 000 qm Tonlager, die der kapitalistischen Ausbeute harren (die Analyse von Seger und Kramer in Berlin lautete: Quarz 28,25%, Feldspat 2,55%, Tonsubstanz 69,20%). In der Nähe von Itajahy haben wir Marmorbrüche und Kalklager, die um so wichtiger für die Bautechnik werden können, als man im Hinterlande bisher noch an keine Kalkablagerung gelangt ist und vielfach Kalk der Muschelberge (Tafel III) benutzt. Es fehlt aber an eigenem Kapital zur Ausbeute und das fremde Kapital tritt nicht gern an die Hebung brasilianischer Bodenschätze heran. Wenn schon andere Industriezweige zuerst volle Freiheit für ihren Erwerb erfuhren, aber, sobald sie einen zu intensiverer Tätigkeit anspornenden Gewinn abwarfen, von den einzelnen Staaten mit Ausfuhrsteuern erstickt wurden, so gilt diese Erfahrung besonders von der Bergindustrie, die bei steigenden Einnahmen um so stärker geschröpft wurde, als es meist fremdes Kapital war, das in ihr arbeitete. Es fehlt eben dem Bergbau ein „ehrliches Glück auf“ der brasilianischen Regierungen!

Von Einfluß auf die Verkehrsverhältnisse sind deshalb die Bodenschätze, einschließlich der Rio Grandekohlen, nur in Einzelfällen gewesen, wie z. B. in Sta. Catharina, wo die erste Bahn von der Küste bis zu den Kohlenlagern am Tubarão geführt wurde. Es scheint, daß die Kohlenlager bei Tubarão neuerdings bessere Ware liefern. Der Vertrag für eine neue Bahn vom Hafen von Massiambu nach den Kohlenrevieren ist bereits im vorigen Jahre unterzeichnet, und da an die Gegenzeichnung der Regierung die Bedingung geknüpft werden konnte, diese Bahn bis zum Anschluß des Bahnnetzes von Rio Grande weiterzuführen, so zeigt sich sogar in unmittelbarer Weise der Einfluß der Hebung von Bergschätzen auf die Verkehrsmittel.

Seit der Einwanderung deutscher Ackerbauer sind dagegen andere Bodenschätze wichtiger geworden, ich meine das fruchtbare Schwemmland, das wir in zahlreichen Tälern des Staates finden. Diese fruchtbaren Ländereien geben in der Zusammensetzung des Bodens die nötigen Vorbedingungen für eine dichtere Bevölkerung.

Hohe Bedeutung müssen wir ferner den umfangreichen Wasserkraften des Randgebirges beimessen. Beim Übergleiten der verschiedenen Stufen, die sich die östlichen Flüsse in den Hochlandsrand hineingearbeitet haben, entstanden zahlreiche Wasserfälle, die an Wert gewinnen, weil dies Gebiet das ganze Jahr hindurch reichliche Niederschläge erhält und die Flüsse regelmäßig Wasser führen. Allein an einer einzigen solchen Schwelle fällt der Hauptarm des Itajahy bei einer Wasserbewegung von 300—500 cbm in der Sekunde auf 18 km um rund 300 m, der Rio Cedro, dessen Wasserkraften ich gleichfalls im Urwaldgebiete feststellte, fällt sogar auf nur 3 km um etwa 300 m, und zwar in Absätzen bis zu 10, 15, ja an einer Stelle bis zu 40 bzw. 60 m. Den Wechsel der Wassermassen dieses Flusses stellte ich bei gewöhnlicher Wassermenge auf 40 cbm in der Sekunde fest. Im Rio dos Pombas, Plate, oberen Wiegand, Raphael, Hercilio, Benedetto sind mir weitere große nutzbare Wasserkraften be-



Muschelberge (Sambarquis) bei Joinville,
in denen alte Indianerskelette gefunden wurden.

kannt und ich möchte die Wasserkräfte der Ostseite Sta. Catharinas auf mehr als 3 Mill. Pferdekkräfte einschätzen. Das Vorrecht, diese bisher „freien Güter“ wirtschaftlich auszunützen, ist der deutschen Blumenauer Eisenbahn durch die Konzession v. Skinner im ganzen Staat Sta. Catharina übertragen worden, eine Konzession, von deren Umfang sich kaum der konzessionierende Staat und schwerlich die gegenwärtigen Konzessionsbesitzer, wohl aber der die Konzession suchende Oberingenieur v. Skinner eine richtige Vorstellung gemacht haben.

Zur Ausnützung dieser Wasserkräfte bedarf es ebenso wie zur Ausbeute des Holzreichtums der Wälder großen Importkapitals, der Anlage von Verkehrsverbesserungen und einer belangreichen Industrie, für die es an den nötigen Vorbedingungen nach der Anlage von Bahnen nicht mehr mangelt. Hier können deutsche Kapitalisten deutsche Ausdehnungskraft erproben.

Klima.

Während die Hauptmassen Brasiliens in den Tropen liegen, finden wir die drei südwärts abgezweigten Staaten, das sogenannte „Südbrasilien“, in dem klimatisch milderen und für germanische Besiedelung wohl geeigneten subtropischen Gürtel, an den im Norden der für deutsche Überseeinteressen ebenfalls hochwichtige Staat S. Paulo grenzt, den man klimatisch und politisch zu Südbrasilien rechnen sollte. Es würden dadurch die diesen vier südlichen Staaten gegenüber den Nordstaaten gemeinsamen Gegensätze schon im Namen gekennzeichnet. Das gemäßigtere Klima führt zu einer dichteren Besiedelung durch Weiße und gestattet eine intensivere Arbeitsentfaltung, als wir sie in dem heißen Norden und seiner in Bahia vorwiegend schwarzen, in Pernambuco mehr rot abgetönten, in beiden Gebieten aber tropisch faulen Bevölkerung vorfinden. Durch das Klima und seine völkerscheidende Wirkung ziehen sich deshalb für das Wirtschafts- und Volksleben wichtige Grenzen quer durch Brasilien, und wir dürfen von den südlichen Ländern, darunter von Sta. Catharina, mehr nationale Spannkraft als von dem sonngebrannten Norden mit seinen farbigen Bewohnern erwarten.

Die subtropischen Gebiete Brasiliens verbinden ein gemäßigteres, auch für den Germanen höchst zuträgliches Klima angenehmer Mittelwärme mit der leicht ergiebigen, geringste Mühe lohnenden Fruchtbarkeit tropischer Zonen, die vielfach eine geradezu verschwenderische Fülle der Naturerzeugung aufweist. Tropische Krankheiten sind in Blumenau unbekannt, und die Nachkommen sind, was die physische Seite anbelangt, größer und stattlicher als ihre Eltern. Auch diesen bekommt das mildere Klima vorzüglich, und der Minister do Rio Branco sagt mit Recht von dem Klima der südbrasilianischen Kolonisationsgebiete: „Ici on a vu des femmes immigrées se rajeunir en peu de temps“. Das wärmere Klima ist jedenfalls kein Hindernis, sondern ein anregendes Moment für eine dichte Bevölkerung.¹⁾

1) Vgl. W. Ewald, Das technische Deutschtum in Brasilien.

Für die Gestaltung der Pflanzenwelt, der einheimischen sowohl wie der eingeführten, zieht sich durch Südbrasilien eine scharfe Linie, die Frostgrenze. Im Stadtplatz Blumenau ist in den letzten 19 Jahren nach den zuverlässigen Beobachtungen des Meteorologen Scheidemantel nur zweimal die Temperatur unter $+2^{\circ}$ gesunken, nämlich 1895 und 1904 auf $+0,3^{\circ}$ bzw. $0,0^{\circ}$. Dieses Sinken der Temperatur genügte aber, um in kälteren nach Süden gerichteten Tälern Kaffee, Zuckerrohr, Bataten und Inhame gänzlich erfrieren zu lassen. Nach den Reifnächten vom 17., 18. und 25. Juni 1904 habe ich es selbst beobachtet, wie in ihrer Folge Futtermangel einen empfindlichen Rückschlag für die Butterausfuhr herbeiführte. Auf dem Hochlande in Lages wurden damals, am 16. Juni 1904 — 3° Kälte beobachtet, das Minimum stand aber noch tiefer. An der Küste in Itajahy sanken die Temperaturen dagegen nur auf $+5^{\circ}$, während es damals in den Bergen der Blumenauer Hansa vielfach Eis gab. In Neu-Württemberg war zu derselben Zeit in Elsenau die Temperatur auf -7° , in Setta Branca auf -10° gesunken. Die niedrigste Temperatur in Curitiba war am 19. Juni 1904 mit $-8,2^{\circ}$ festgestellt worden. Solche niedrigen Temperaturen vernichten jahrelange Versuche, in nicht frostfreien Gebieten tropische Pflanzen einzubürgern und ziehen deshalb absolute Grenzen für die Wirtschaftlichkeit bestimmter Naturerzeugnisse.

Die klimatischen Verhältnisse des Berg- und Tafellandes von Brasilien im einzelnen klarzulegen, würde mich zuweit außerhalb des Rahmens dieser Schrift führen, und ich möchte deshalb die auf Einzelheiten gerichteten Mitteilungen der Wetterverhältnisse auf die Beobachtungen in Blumenau beschränken. Der Stadtplatz Blumenau liegt in südlicher Breite von $26^{\circ}55'26''$ und in einer Länge von $49^{\circ}3'32''$ westlich Greenwich. Die Abweichung des Kompasses betrug in Blumenau 1861 $3^{\circ}40'$ östlich, 1888 $0^{\circ}0'$; 1905 $2^{\circ}25'$ westlich. Das Maximum der täglichen Schwingungen ist $8'$. Im Jahre 1905 zeigte die Nadel im Südarm Itajahy 2° westlich, Pouso Redondo $1^{\circ}56'$ und in Lages $1^{\circ}13'$ westlich. Geographische Ortsbestimmungen der brasilianischen Hafenorte siehe Anlage VII.

Entscheidend wirkt für Temperatur wie Feuchtigkeit und Niederschläge der nur von westlichen oder südwestlichen Winden unterbrochene Südostpassat. Das Maximum des Luftdrucks ist in Juni und Juli, das Minimum zwischen Dezember und Februar. Herrschen die westlichen Landwinde, deren große Höhe zum Teil festgestellt ist, vor, so zerflattern die aus den Tälern aufsteigenden Gewitterwolken und werden in kürzester Zeit aufgesaugt. Gleichzeitig verstärken die Landwinde, die in hohen Breiten mehr aus südlicher Richtung wehen, die Falklandströmung und führen im kühleren Wasser, das aus höheren Breiten kommt, vielfach Eisberge an der Küste entlang. Das Vorherrschen der Westwinde, Trockenheit, kältere und stärkere nördliche Meeresströmung und das Vordringen von Eisbergen nach niederen Breiten

fallen deshalb zusammen und beide sind besonders in Jahren mit länger vorherrschenden Westwinden, wie 1892 und 1906, deutlich beobachtet worden. Im Jahre 1892 trieben Eisberge bis in die Höhe von Sta. Catharina.

In gewöhnlichen Jahren weht, abgesehen vielleicht von größeren Höhen, das ganze Jahr hindurch fast regelmäßig und nur kurz unterbrochen der Südostpassat und, wenn dieser auch in ebenen Landstrichen seine Feuchtigkeit seltener abgibt, gerade in Blumenau und seinen Randgebirgen, die die Winde zum Aufsteigen, Verdichten der Feuchtigkeit und dadurch zur Wasserabgabe zwingen, bringt dieser Passat häufig starke Niederschläge und ein regenreiches Klima, wobei die kühlere Temperatur weithin zusammenhängender Urwälder ihren Teil zur Steigerung dieses regenschaffenden Vorgangs beiträgt.

Wir finden daher, nur zur Zeit der Westwinde kurz unterbrochen, **das ganze Jahr hindurch starke Niederschläge**. Diese Tatsache bildet das entscheidende Moment für das heutige Wirtschafts- und Volksleben, und nur vollkommene Transportmittel können hier eine vom Wetter unabhängige Gestaltung schaffen.

Die kleinste Regenmenge fiel zwar z. B. in den Jahren 1900—1906 stets in den Wintermonaten Mai bis September (niederste Jahresmenge in den letzten Jahren 20 mm im Monat und 1,762 m im Jahr). Es sind aber z. B. im Jahre 1900 und 1901 im Mai bzw. Juli auch die größten Regenmengen gefallen (höchste Menge 449 mm im Monat und 2229 mm im Jahr. Als Ausnahmefall ist zu nennen, daß vom 18.—19. April 1901 in einer Nacht 404 mm fielen.

Dem Mond kommt für das Wachsen der Pflanzen, die mit zunehmendem Mond ein stärkeres Aufsteigen ihrer Säfte, mit abnehmendem Mond ein Zurücktreten der Säfte unverkennbar zeigen, jedenfalls eine wesentliche Bedeutung bei. Einen gesetzmäßigen Einfluß des Mondes aber auf den Witterungswechsel konnte Ingenieur Odebrecht trotz jahrelangen auf solche etwaigen Vorgänge gerichteten Beobachtungen nicht feststellen.

Die niedrigste Temperatur in den letzten 17 Jahren betrug im Stadtplatz Blumenau, wie erwähnt, $+ 0,0^{\circ}$ (1904), die höchste $+ 41,0^{\circ}$ C (1895). Das Jahresmittel belief sich von 1888—1899 auf $21,5^{\circ}$ C und von 1900—1906 auf $+ 21^{\circ}$ C (vgl. Anlage VIa und VIb).

Auf dem Hochland (600—1000 m Höhe) sinkt die Temperatur naturgemäß etwa um $\frac{1}{2}^{\circ}$ C auf 100 m. In Curitiba ($25^{\circ}26'$ s. Br., $49^{\circ}16'$ w. v. Gr., 904 m), das etwa $2-5^{\circ}$ wärmere Temperatur als das Hochland westlich Blumenau haben mag, betrugen 1904 die Temperaturextreme¹⁾ $+ 32,6^{\circ}$ und $- 4,0^{\circ}$ C und 1905 $+ 34,4^{\circ}$ und $- 6,4^{\circ}$. Die Änderung in den höchsten Temperaturen übt geringen wirtschaftlichen Einfluß aus, aber das Sinken der Temperatur unter

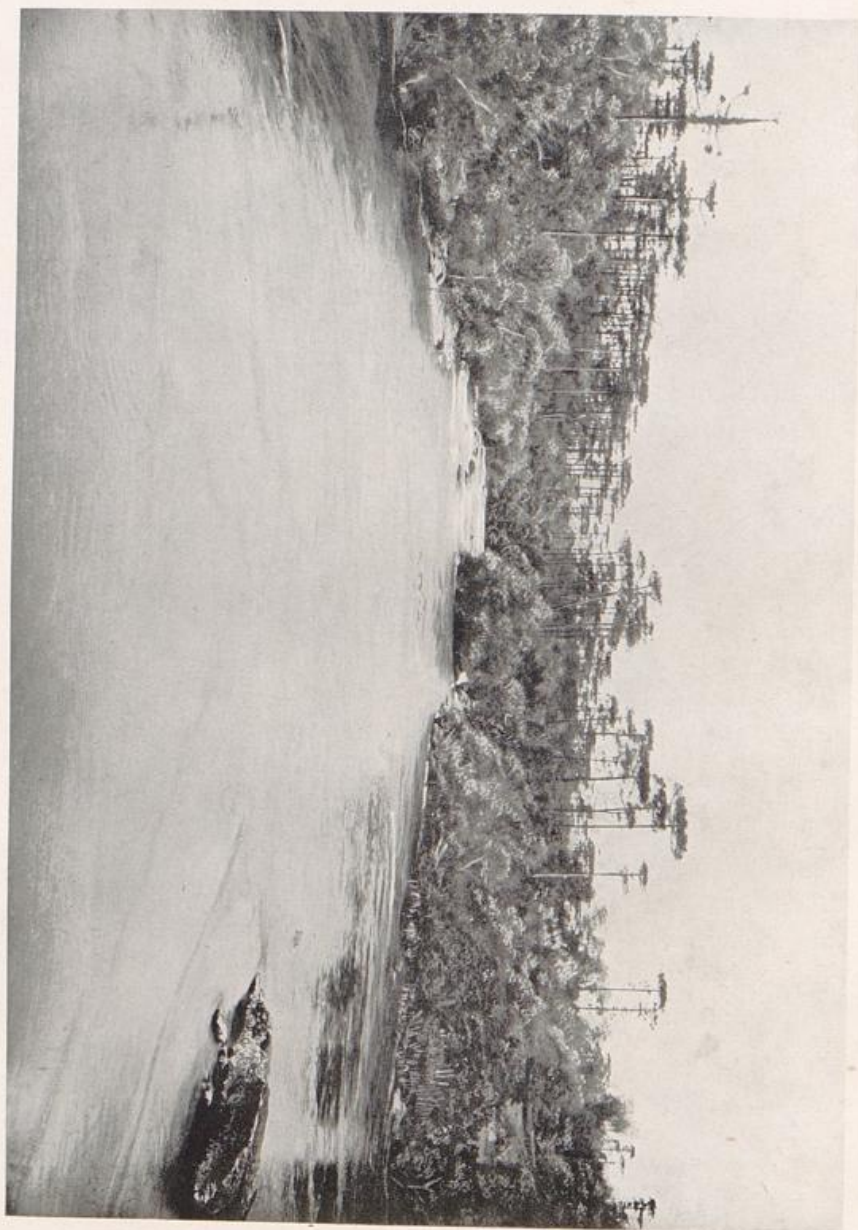
¹⁾ Beobachtungen von Fr. Siegel, veröffentlicht in der Meteorologischen Zeitschrift.

0° schafft eine ganz andere Pflanzenwelt. Neben der kühleren Temperatur, schlechterem, oft sandigem Boden sind es dann noch die heftigen Winde des fast ebenen Hochlands, die mit dazu beitragen, den Pflanzenwuchs auf dem Hochlande aufzuhalten, ja stellenweise fast zu unterbinden, und die natürlichen, offenen Kampos (natürliche Grasfluren) finden in der Gesamtwirkung dieser Faktoren ihre ursprüngliche Begründung.

Das regenreiche Klima in der Komark Blumenau wirkt auch auf die heutigen Verkehrsverhältnisse und damit auf den Umlaufsmechanismus des ganzen volkswirtschaftlichen Lebens geradezu entscheidend. Dauerregen, die die heutigen Lehmwege unpassierbar machen und tage-, oft wochenlang jeden Frachtverkehr hindern, sind täglich möglich. Bringen die Niederschläge im allgemeinen im Sommer größere Regenmengen mit, weil die wärmere Luft der Passatwinde relativ mehr Feuchtigkeit hat aufnehmen können, so fehlt im Winter die intensivere, senkrechter einfallende Sonnenstrahlung, die wie im Sommer rasch wieder die Lehmwege trocknete, und doppelt störend wirken deshalb andauernde Winterregen auf die Verkehrswirtschaft.

Scharfe Regengüsse, Wolkenbrüche, verursachen jährlich großen Schaden an zerstörten Brücken, weggeschwemmten Dämmen, fortgewaschenen Kanälen und umgerissenen Stützmauern. In einer einzigen Nacht richtete in Blumenau in diesem Jahr vom 18. bis 19. April 1907 das bereits erwähnte Unwetter einen Wasserschaden an, der auf 18:000\$000 geschätzt wurde, ungeachtet der Nachteile, die durch Nichtbenutzbarkeit der Straßen entstanden. Diese 18:000\$000 Unkosten müssen um so empfindlicher wirken, da der Wasserschaden der einen Nacht 28% der Ausgabe für öffentliche Arbeiten und 18% aller kommunalen Ausgaben überhaupt erforderte.

In Laguna wurde der Schaden dieses einzigen Unwetters auf 100:000\$000 geschätzt; viele Pflanzungen wurden zerstört, und die Reisernte vollständig vernichtet. In Tubarão verursachte der heftig strömende Regen eine verheerende Überschwemmung; Brücken wurden fortgerissen, Wege verschüttet, Pflanzungen unter Wasser gesetzt; eine Menge Vieh ertrank. Der Verkehr war an vielen Stellen unterbrochen. In Ararangua trat der Fluß über die Ufer und verwüstete die Felder. Die Staatsregierung wurde um Hilfe angegangen, erklärte sich aber außerstande, etwas zu tun, da ihr die Mittel fehlten. In den Jahren 1856, 1869, 1880 und 1907 richteten in Blumenau starke Überschwemmungen großen Schaden an. 1880 führten mehrtägige Regen zu einem Steigen des Itajahy in Blumenau von +6,0 m über M. N. (mittlere Höhe) auf +21,70 m und in Itoupava Secca von +6,50 m auf +23,0 m. Das Wasser stieg also, freilich unterstützt durch eine Hochflut, im Stadtplatz Blumenau um rund 16 m. Der angerichtete große Schaden wurde damals aber durch Staatsmittel annähernd ausgeglichen.



Pinienwald des Hochlands von Sta. Catharina.



Pinienwald des Hochlands von Sta. Catharina.

Pflanzenwelt.

Während „Regen zu allen Jahreszeiten“ die Verkehrsformen sehr einschränkt, dadurch die Entwicklung der Kolonie hemmt und deshalb bei zunehmender Intensität der Betriebe kategorisch ein Ausschalten der bisherigen, vom Klima abhängigen Transportmittel fordert, wirkt das durch Wärme bevorzugte regenreiche Klima für den Pflanzenwuchs besonders günstig, da kein dürerer Sommer die Fluren versengt und kein trockener oder kalter Winter das Wachstum unterbricht.

Indessen teilt sich Sta. Catharina scharf in zwei Gebiete, das heißfeuchte tropische Tiefland der östlichen Täler mit ihren Urwaldregionen und das trockene und gemäßigt-warme Hochland. Diese Tatsache läßt sich noch anders ausdrücken, um ihre große Bedeutung hervorzuheben: **es schneiden sich im Staat Sta. Catharina die tropischen und subtropischen Vegetationszonen**, letztere auf dem Rücken des stehengebliebenen und weit in die Täler hineingreifenden Tafellandes, nur getrennt von Berg zum Tal.

Die erste Zone in den Tälern weist Mais als Hauptkornfrucht, Orangen und Zitronen, ferner Kaffee, Zuckerrohr¹⁾ und Bananen auf: die andere, wagenrecht nur wenige Kilometer, senkrecht 600—1000 m davon geschieden, erzeugt auf dem Hochland wiederum Mais, daneben Kernobst, Roggen, Hafer und Maté. Diejenigen Gebiete, in denen sich beide Zonen schneiden, wie dies namentlich auch in der Komark Blumenau und ihrem Hinterland der Fall ist, sind deshalb von Natur für den regsten Austausch dieser Erzeugnisse berufen, und es ist nur natürlich, daß ein Wunsch alle Blumenauer Geschäftsleute beseelt: eine gute Verbindung mit dem Hochland zum Austausch der zonenweit verschiedenen Erzeugnisse.

Das Engelbrechtsche Schema von 8 Landbauzonen, das Hereingreifen der Zone des Zuckers in den Norden und die Mitte des Staates Sta. Catharina und ebenso im Süden der Anschluß der Maiszone paßt eben nur allgemein auf das Vorherrschen gewisser Erzeugnisse und kann erst recht nicht so eigenartigen Naturverhältnissen gerecht werden, wie sie das genannte Ineinandergreifen von Hochland und Tiefland in Sta. Catharina darstellt. Während man z. B. in Humboldt (Kolonie Hansa) mit Erfolg Zuckerrohr, Kaffee und Bananen pflanzt, aber alle Versuche des Haferbaues fehlschlügen, gedeiht bei Bechelbronn, nur etwa 30 km mittels Straße entfernt, der Hafer ausgezeichnet; freilich trennt beide Orte ein Höhenunterschied von einigen hundert Metern.

¹⁾ In Rio Grande lassen die häufigen Fröste den Anbau des Zuckerrohrs als Regel nur für den Verbrauch als Grünfutter zu und in den geschützten Tälern rechnet man durchschnittlich in Rio Grande 5% Zuckergehalt, während in Richtung nach dem Äquator die Güte des Zuckerrohrs zunimmt, so daß man in Bahia und Pernambuco 18—22% Zuckergehalt festgestellt hat.

Es erweist sich somit die Pflanzenwelt an den Landescharakter gebunden, und in den Gegensätzen einzelner Naturerzeugnisse spiegeln sich die großen Gegensätze der gesamten Vegetation wieder: vom Meer herauf bis zum Hochland begleitet die fruchtbaren Talgründe dichter Urwald und auf dem Hochland geben die inselartig mit Wald (Capões) durchsetzten Campos der Landschaft ihr Gepräge. Und so ist es der Kampf mit der überwuchernden Fruchtbarkeit des Urwalds einerseits und das behagliche Dasein auf der lichten Campanha andererseits, das zu geschichtlich voneinander getrennten Anfangspunkten der Kulturarbeit führte, ja verschiedene Volksstämme zu der verschieden gearteten Arbeit rief und in einem scharf voneinander getrennten Wirtschafts- und Volksleben endigen muß.

Da die Flora an und für sich schon in Südamerika ausgesprochene Eigenart zeigt, wirkt der eben genannte Gegensatz noch schärfer. Dicht an der Küste laufen, häufig im Unland, benetzt vom Tau der Salzflut Mangrovengebüsche entlang. Es folgt der Urwald mit seiner gleichförmigen oberen Laubgrenze, mit seinem stellenweise dichten, undurchdringlichen Unterholz und seinen Lianen und Schmarotzern in üppiger, tropischer Fülle und natürlicher Pracht. An Nutzhölzern finden wir: die Araça, Araribà, Canella, Canjerana, Garuba, Jacarandà, Ipé, Louro, Oleo, Peroba, Piquià, Sassafras, Tajauva, Urucurana, Zeder; an Brennhölzern die Figueira, Larangeira, Lateira u. a.; an Palmen die Jeriva, Indaya, Ripa, und zu Flechtarbeiten geeignet die strickartige Cipo-Pão,¹⁾ Philodendren mit Luftwurzeln, Bromeliaceen, 2—3 m hohen Baumfarnen, verschiedenen Rohrarten und Kakteen. Die Nutzhölzer sind an Abarten reich, an relativem Vorkommen selten; dabei werden die guten Hölzer, z. B. die Zedern, viel von Würmern zerfressen und fallen nach wenig Jahrzehnten bei der großen Feuchtigkeit und in der Treibhausluft des Waldes als Opfer der zahllosen Schmarotzerpflanzen. Erst mit wachsender Bodenhöhe, etwa in einer Höhe von 300—400 m, nimmt die Zahl der Nutzhölzer zu, das Feuchtigkeitsbedürfnis der Schmarotzer wird nicht befriedigt, die zerstörenden Kräfte treten zurück, und zwischen 500 und 600 m Höhe über dem Meere fand ich das beste Holzmaterial, das die Urwaldgegenden Nord-Catharinas besitzen. Zedernbäume nahmen anfangs am stärksten an Zahl zu, es folgten die Imbuvas und es zeigten sich vereinzelt, besonders auf vorspringenden Kuppen, wohin Vögel den Samen schleppten oder wo ausschauende Indianer ihre wichtige Nahrung, die Pinienkerne, verloren, die Pinien (*Araucaria brasiliensis*). Plötzlich, sobald das Hochland selbst erreicht ist, ein wenig vermittelter Wechsel wie Tag und Nacht: das Vorherrschen der Pinien. Stärkere Winde, schlechterer Boden, kühlere Temperaturen und die Wechselwirkungen dieser drei Faktoren schufen eine andere Pflanzendecke mit geringerem Feuchtigkeitsbedürfnis ihrer Bäume, eine Vegetation, anders geartet bis ins Mark. Statt des eisenharten

¹⁾ Vgl. H. Leyfer, Deutsches Kolonistenleben.

Holzes der Tieflandcanella wächst schlank gen Himmel strebend der leicht zu bearbeitende tannenähnliche Pinienstamm. Und daneben grünt der buschige Matébaum, der in Paraguay nach Warburg 1897 eine Ernte von 60 Mill. Kilogramm Maté gewährte. — Während oben auf dem fast ebenen Hochland zahlreiche ruhig dahingleitende Flüsse das Flößen des leichten Pinienholzes gestatten, genügen, um vom Hochland das Holz zur Küste zu schaffen, die heutigen Transportmittel nicht, und auch hier muß erst das Randgebirge des Tafellandes gewonnen sein, bevor Sta. Catharina seinen natürlichen Reichtum hergibt.

Der Urwald tritt uns zunächst als Unland entgegen. Im Municipium Blumenau mit seinen rund 11 000 qkm finden wir in der alten Kolonie 8,5%, in der bisher vermessenen neuen Hansakolonie 0,2% des Gesamtbesitzes in Kultur genommen. Das übrige ist Urwald, freilich in der Nähe der Kolonien vielfach in seinen Holzschätzen für den Hausbau und in der Nähe des Dampfverkehrs für die Ausfuhr ausgebeutet. Oben auf dem Hochland ist der Boden sehr wasserdurchlässig, häufige Fröste im Winter und dauernde Dürre im Sommer unterbrechen die Vegetation. So hat es z. B. in Neu-Württemberg 1906 sieben Wochen lang während heißester Jahreszeit nicht geregnet. Ich sah dort auf mehreren Morgen großen Maisfeldern das Kraut mannshoch in die Höhe geschossen ohne einen einzigen Kolben Mais, Ödland finden wir als Inseln des Kamplandes. Über sein Verhältnis zum nutzbaren Gebiet läßt sich bisher keine Zahl ermitteln. (In Europa beträgt das Öd- und Unland etwa $\frac{1}{5}$ der Erdoberfläche des Erdteils.)

Diese Grundlagen, Urwald bis hinauf zum höchsten Talrand, dann Pinienwäldungen mit Inseln von natürlicher Weide, schließlich offene Weide mit Inseln von Wald, zeigen sich ebenso maßgebend für die Vorbereitung der Feldkulturen wie für die Arten der Viehhaltung. Der Einfluß der wirtschaftlichen Kräfte der eingewanderten Völker wird in einem späteren Abschnitt zu behandeln sein. Letztere müssen um so entscheidender wirken, als der Urwald selbst, nur von fast tierischen Indianern bewohnt, uns nichts lehrt, es sei denn, aus den Bugerpfaden in dem schlecht übersichtlichen Waldgelände die kürzesten Paßübergänge zu finden, wie ich sowohl auf meiner Urwalddurchquerung von São Bento bis zur Platemündung, wie auf dem Marsch Plate-Moema solche paßweisenden Bugerpfade in den Paßscharten des Waldes erkannte.

Auf dem Kampland dagegen, das wie alle Steppen, Savannen, Prärien oder Pampas weithin die Bewegung freigibt, zu Verkehr anreizt und dadurch die Kulturentwicklung fördert, haben schon die alten Indianer höhere Kultur erreicht, und der portugiesische Einwanderer, dessen wirtschaftliche Tatkraft ebenso wie die des alten höher kultivierten Indianers an der Urwaldgrenze Halt gemacht hat, übertrug in diese Gebiete natürlicher Weide seine Viehzucht

samt dem Verkehr mit der knarrenden Ochsenkarrete und mit seinem „lieben Eselein“.

Keine ausgedehnten, mit Millionen von Lianen verknüpften Urwälder hemmen auf dem Hochland die Bewegung, keine wilden Schluchten, höchstens von Eselkarawanen zertretene Flußübergänge hindern den Verkehr, der sich meist ohne Eingriff von Menschenhand zu vollziehen vermag, während im Urwald, abgesehen von fahrbaren Flüssen, ohne vorherige Arbeitsleistung keinerlei Verkehr möglich ist. Ja selbst in den Rodungen des Urwalds treibt die Sonnenstrahlung, Wärme und Feuchtigkeit so mächtig in den Lebenssäften der Vegetation, daß längs den Wegen in einer Breite bis zu 40 m durch jährliches oder wenigstens häufiges Roden die Straßen luftig und schattenfrei gehalten werden müssen, falls sie nicht binnen kurzem verwachsen oder ohne Trocknung unpassierbar werden sollen. Mächtig bekämpft der Urwald die Verkehrsmittel, ohne die an eine Gütererzeugung im Urwald nicht zu denken ist. Dadurch aber wirkt der Urwald anregend, und kräftig pulsiert das Wirtschaftsleben in den jüngeren Kolonien, die erst den Urwald bekämpfen, um ihn dann auszubilden. Ist aber die für ein sorgenloses, beschauliches Dasein nötige Gütererzeugung erreicht, dann fehlt oft der Übergang zum Gütererwerb, und wir finden leider zu häufig einen wirtschaftlichen Stillstand, der, abgesehen von der Tätigkeit einiger weitschauender Kolonisten und Kaufleute leider das Kennzeichen für das Wirtschaftsleben der alten Kolonie Blumenau geworden ist. In der deutschen Nachbarkolonie Brusque hat zeitweise die Mäßigkeit der Epigonen bereits einen prozentualen Rückgang des Wirtschaftslebens verursacht, obwohl es auch dort nicht an deutschen Männern wie Renaux, Bauer, Büttner u. a. fehlt, die durch neue Ziele neue Tatkraft wecken möchten.

Eben tritt die andere volkswirtschaftliche Wirkung der Verkehrsmittel in den Vordergrund. Es gilt nicht mehr wie einst im zusammenhängenden Urwald die Gütererzeugung erst zu ermöglichen (das trifft nur für die neuesten Kolonien, wie die Hansa zu), sondern durch technischen Ausbau anregend und fördernd auf die Entfaltung wirtschaftlicher Tätigkeit zur Warenerzeugung zu wirken. Daß diese Aufgabe nur die Bahn lösen kann, wird noch darzutun sein.

Unter dem Einfluß der Menschen gewinnt nun das Land, selbst der Wald, eine ganz anderes Antlitz. Der nachwachsende Wald, die sogenannte „Capoeira“, ist kein Urwald alter Art; ganz neue Bäume, neue Abarten wachsen ohne menschliche Nachhilfe hier heran. Unter den eingeführten Pflanzen gedeihen von Genußmitteln Tabak und Wein auf dem Hochland und in den Tälern, der einheimische Maté in der Höhe und der eingeführte Kaffee im geschützten Talgrund. Von Gespinstpflanzen wachsen auf dem Hochland der Hanf, der in diesem Jahre in einer brasilianischen Spielart auch mit Erfolg in der alten Kolonie Blumenau angebaut wurde, und jahr-

gangsweise lohnt sich eine mit hängenden Blüten versehene Baumwollstaude zum Anbau in den wärmeren Landstrichen. Die Hauptfrucht aber ist im ganzen Gebiet der Mais, der neben Mandioka(-Farinha) als Brotgetreide gepflanzt wird und im Tale des Sellin bei den Kolonisten E. wiederholt 260fachen Erfolg gebracht hat.

Auf dem Hochland werden mit Erfolg gepflanzt: Äpfel, Aipim (strichweise), Aprikosen, Bataten (strichweise), Birnen, Bohnen (besonders die landesüblichen, sehr nahrhaften „schwarzen Bohnen“, die tagaus tagein die ständige Kost der Mehrzahl der Bevölkerung bilden), Buchweizen, Erbsen, Erdnüsse, Flachs, Futtergräser, alle einheimischen und europäischen Gemüse, Gerste, Hafer, Hanf, Kartoffeln, Kopfklee, Kernobst, Kürbisse, Luzerne, Mais (besonders weißer Mais), Pfirsiche, Quitten, Raps, Roggen, Rüben, Tabak, Wein, Weizen, Zierpflanzen und an einzelnen Orten Zitronen und Orangen.

Im Tiefland gedeihen: Abacatas (*Persea gratissima*), Abobares, Aipim, Ameixas de Pará (schwarze Pflaumen), Ananas (zwei Sorten wachsen hier wild), Anonas (*Muricata* und *Cherimaya*), Äpfel (*Araça*), Apricots (etwas ganz anderes als Aprikosen), Arrowroot, Bananen, Bataten, Baqueburi (veredlungsfähiges Urwaldobst), Baumwolle, Bohnen, Cara, Camboca, Caja, Cocos de Sta. Catharina (*Butin-Palme*), Erdnüsse, Feigen, Fruta de Conde (*Anona*), Fruta de Contesse (*Anona cherimaya*), gelbe *Araça*, gelbe Kirsche (*Uralha*), Gemüse (Blumenkohl, Erbsen, Kartoffeln, Knoblauch, Kohlrabi, Kopfkohl, Melonen, Möhren, Radieschen, Rettiche, Salat, Sellerie, Tomaten u. a.), Gewürze (Kardamom, Lorbeer, Maschuschus, Pimente, Senf, Vanille, Zimt u. a.), Goajabas, Grommen, Guyabas in fünf Sorten, Hanf, Jaca, Jaboticabas, Ingwer, Inhame, Kaffee, Maça de Macaco (veredlungsfähiges Urwaldobst), Mais (meist gelber Mais), Marmellos, Mangaritas, Mandioka, Mispeln, Orangen, Paranüsse, Pitangas, Pfirsiche (mäßig), Ramin, Rote Kirsche, Reis, Rizinus, Sapoti, Schwarze Kirschen, Sonnenblumen, Tabak, Tangerinen, Tajas, Tabioka, Wein (bisher mäßig), Yamalak, Zitronen, Zuckerrohr, Zwiebeln und etwa 30 aus anderen Ländern eingeführte und gut gedeihende Obstsorten. Die Kartoffel kam erst über Europa in diese Gebiete Südamerikas und heißt deshalb „Batata inglesa“. Der Kaffeebaum ist 1762 durch Vizekönig Meorgins de Lavradio eingeführt.

Im Tiefland begleitet die Kultur die Täler und vervollständigt damit das abgeschlossene, oft engbegrenzte Bild der Urwaldkolonie. Die Entwicklung der Kolonie gleicht dem Wachstum eines Baumes, der im Ozean wurzelt, und in einem einzigen Stamm vom Meere und zum Meere nach und von dem im Binnenland gelegenen Ausgangspunkt der ganzen Kolonie Blumenau, dem gleichnamigen Stadtplatz Blumenau, seine Lebensäfte kreisen läßt. Von hier aus laden seine Äste und Zweige seitwärts in die Täler aus. In einzelnen Knotenpunkten des Verkehrs, wie in Hammonia, bilden sich dann wieder neue Zweigsysteme, aber jede Lebenskraft tauscht sich in dem Lebensbaum über Blumenau und den Wurzeln des Ozeanverkehrs aus.

Nur 180 km von Blumenau entfernt hat ein anderer Kulturbaum, der der Kolonie Joinville, Wurzeln im Meere geschlagen und seine Äste, ebenfalls in entgegengesetzter Richtung zu dem Flußsystem ausgebreitet. Mit der seitlichen Verästung berühren sich endlich nach 57jähriger Kolonisation heute immer inniger die Nachbarbäume dieser Schwesterkolonien. Allmählich verschiebt sich der natürliche Charakter einer jungen Kolonie, der uns bei deren scharf eingeschnittenen Tälern gar nicht deutlich genug in der eben geschilderten Form vor Augen stehen kann. Einzelne Seitenäste erreichen nach und nach die Stärke des Stammes, und damit hört der lokale Koloniecharakter auf. Dieser Vorgang steht in absehbarer Zeit den beiden Nachbarkolonien bevor. Nun heißt es, Sonderinteressen fallen zu lassen, über die die Zeit doch hinwegschreitet, und jetzt kommt es darauf an, die gemeinsamen Richtlinien vereinten Verkehrs zu erkennen und auszubauen!

Noch ein anderer mittelbarer Einfluß sei erwähnt, den der gebirgige, schluchtenreiche Urwald ausübt und der erkannt sein muß, will man das Wirtschafts- und Volksleben der Blumenauer Kolonisten richtig einschätzen: dort, wo zwischen urwaldgekrönten Bergen Felswände und Schluchten Hof von Hof scheiden, da ist die richtige deutsche Bauerngegend, und dort wird es zu allen Zeiten nur echte deutsche Kleinbauern geben. Wo aber, wie in den breiteren Tälern des Testo und Benedito oder gar auf dem Hochland weite Flächen den Charakter verflachen, da werden auch die Gegensätze der Bevölkerung sich ausgleichen, und unter dem Einfluß der Industrie wird der Besitz an Kapital die unterscheidenden Merkmale kennzeichnen.

Schon heute scheidet sich die Wirtschaftsweise in den Tälern von dem ganz extensiven Viehzuchtbetrieb des Hochlands. Nicht der Getreidebau ist heute dort vorwiegend, sondern der Hochländer bietet Fleisch, Felle, Tabak und Maté zum Tausch gegen Salz und industrielle Erzeugnisse an. So aussichtsreich die eingeführte Pflanzenwelt für die fruchtbaren Landstriche des Hochlands erscheint, so daß sie strichweise die Möglichkeit großer Masseneinwanderungen in Aussicht stellt, heute noch und solange die Bahn das Hochland nicht erreicht hat, stellen die natürlichen oder die gebrannten Weiden des Kamplandes und die halbwilde Viehzucht der Kampbewohner die Vorbedingungen für den Handel. Eine gründliche Untersuchung der für Getreidebau und damit für Massenbesiedelung geeigneten Landstriche des gesamten Hinterlandes von Blumenau bleibt daher die wichtigste Aufgabe, die der Staat, das Munizip, die kolonisierende Gesellschaft und die interessierten Dampferlinien alsbald zu stellen und unentwegt zu lösen hätten! Dem ersten fehlen Verständnis und Interesse, dem Munizip die Mittel, der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft, die erst kürzlich wieder zu liquidieren gedachte, das nötige Klein- und Großgeld, und die Dampferlinien — glauben erst wichtigere Aufgaben lösen zu müssen, bis sie hier zu spät kommen, statt sich schon

er
-
r
e
-
n
-
h
r
n
t
-
e,
s
:
f
t
;
-
e
d
n
-
-
-
t
e
r
e
-
n
s
n
-
-
e
-
n



Jagdbeute in Sta. Catharina.



Jagdbeute in Sta. Catharina.

heute die besten Hinterlandsplätze für fähige und neue Kolonisationsgesellschaften zu sichern. Hand in Hand müßte freilich ein großzügiges Bahnunternehmen der Ostwestbahn gehen.

Erwähnt sei noch, daß Dr. Blumenau zahlreiche Zierpflanzen, Ziersträucher, Schmuck-, Schutz- und Nutzbäume in Blumenau eingeführt hat. Aber das freundliche Gepräge, das solch abwechslungsreicher Schmuck manchen älteren Kolonien verliehen hat, erfuhr wenig Nachahmung bei den Epigonen. Nur die Einführung der Pinien fand allerorts in der Ebene Anklang, weil die jungen Stämme, die in den ersten 20 Jahren anders wie später eine unserer Tanne sehr gleichende Gestalt zeigen, als Weihnachtsbäume verwandt werden.

Tierwelt.

Südamerika weist neben Australien die altertümlichste Tierwelt auf (Fauntier, Gürteltier, Alpaca); aber die einheimische Tierwelt, die in jenen Gegenden entstanden und den natürlichen Verhältnissen bereits in jahrtausendlangem Ringen angepaßt ist, hat für die Entwicklung der Kolonie Blumenau nur in der ersten Zeit der Kolonisation einigen Wert, in der mangels anderer Nahrungsmittel Fischfang und Jagd eine größere Rolle spielen. Dabei haben es namentlich die Italiener verstanden, in kürzester Frist jedes eßbare Wesen von der Ante bis zum kleinsten Singvogel in ihrer Nähe umzubringen.

An Fischen finden wir den Bagre (Wels), Dourado (wohlschmeckend), Mandi (Forelle), Tainha (Wels), Trahira (Hecht) und an der Küste Austern und Camerões, daneben lebt vereinzelt das Yacaré (Alligator). Eins sah ich unweit Blumenau am Flußufer liegen, Größe $1\frac{1}{2}$ —2 m, und bei Neu-Bremen wurde 1905 ein Yacaré von etwa 1,5 m Länge geschossen, dessen Haut ich mitgebracht habe.

Waldtiere sind: Affen (Macaco, Zebus und Stentor), Agutis (Hasen), Anten, Ferreiras (Ochsenfrösche), Gambas, große Eidechsen, Hirsche, Iraras, Nasenbären (Coatis), Pacas (Coelogeneis), Pumas, Rehe, Sandhasen (Preyas), Tatus (Gürteltiere), Tigerkatzen, Unzen, Wasserschweine (Capivaris), Wildschweine (Peccaris); Eulen, Ferradores (Schmiede), Finken, Habichte, Kolibris, Meisen, Papageien, Rebhühner (Ivós, Inhambús, Urús), Reiher, Sabiás (Drossel), Schnepfen, Spechte, Sperlinge, Tucane, Urubús (Aasgeier), Wachteln, Waldhühner (Jacus, Jacutingas, Jacupembas, Macucos u. a.), Wasserhühner (Seracuras), Wildenten. — Eingeführt sind kürzlich die Ratten.

An Ungeziefer gibt es: Ameisen (rote und schwarze), Baratten (*Blatta orientalis*), Bichopernas, Borischudos, Heuschrecken, Carapaten, Mosquiten, Sandflöhe, Schlepperameisen, Termiten. Die Heuschrecken kommen seltener nach Blumenau, während sie in Rio Grande wiederholt zur Hungersnot geführt haben, und in Argentinien der freie Ansiedler soviel Kapital besitzen muß, um zwei- bis dreimal zu Anfang seiner Wirtschaft eine völlige Vertilgung seiner Ernte durch Heuschrecken ertragen zu können. Die gesamte Getreideproduktion Argentinien's ändert sich jedoch durch die Heuschreckenschäden

nicht, vielmehr verteilt sich die Heuschreckenplage annähernd gleichmäßig jedes Jahr auf dieses Land.

Ferner finden wir in Sta. Catharina die Jaraca, Korallenschlange, Mauseschlange, Wasserschlange und mehrere giftige Spinnen, z. B. die Buschspinne (Vogelspinne).

Bis zum vorigen Jahrhundert war der Fischfang, namentlich der Walfischfang bei der Insel Sta. Catharina ergiebig. Früher strichen die Wale dicht an der Insel entlang, heute wandern sie (in den Monaten August und September) weiter von der Küste entfernt, bis sie sich zwischen dem Hafen Caravelhas und der Bai von Bahia der brasilianischen Küste nähern. 1905 wurden nach einem Bericht, in dem der amerikanische Generalkonsul in Rio de Janeiro zu einer rationellen Ausbeute riet, da seither Haut, Blut, Fischbein, Flossen und Knochen nicht verwandt wurden, in der Nähe der Insel Itaparica 30—40 Wale erlegt.

Die Kolonie Blumenau, die sich in den Urwald hineingearbeitet hat, zeigt eine ins Ausland fertig übertragene Kultur mit allen Haustieren und mit den gewohnten Transportmitteln von der Schubkarre bis zum Planwagen. Wir finden als Haustiere Bienen, Enten, Gänse, Haushühner, Hunde, Kaninchen, Katzen, Perlhühner, Pfauen, Maultiere, Pferde, Rinder, Schafe, Schweine, Truthühner und Ziegen. Nach der letzten Zählung verfügte die Kolonie Blumenau im Jahre 1906 über 30 028 Rinder, 8158 Pferde, 451 Mulos, 1187 Schafe, 200 Ziegen, rund 90 000 Schweine und rund 180 000 Stück Geflügel.¹⁾

Es beträgt vergleichsweise die Zahl der Rinder in Deutschland:²⁾ 19 Mill., Österreich-Ungarn 16 Mill., Rußland mit Polen 36 Mill., Großbritannien 11½ Mill.; die Zahl der Schweine in Deutschland 17, in Österreich-Ungarn 12, Rußland 13, Großbritannien 3½; der Schafe in Deutschland 10, Österreich-Ungarn 11, Rußland 52, und die Zahl der Pferde in Deutschland 4, Österreich-Ungarn 4, Rußland 21 und Großbritannien 2 Millionen. Während in Deutschland auf 100 Einwohner etwa 32 Rinder, 28 Schweine und 7 Pferde fallen, kommen in Blumenau auf 100 Einwohner 71 Rinder, 214 (!) Schweine und 19 Pferde.

Unbekannt ist das Lama und das Alpaca, die einzigen von Indianern gezähmten Haustiere. Noch nicht ausgenutzt wird die Seidenraupe, von deren Zucht man sich, meiner Ansicht nach mit Recht, große Erfolge in der Kolonie des Dr. H. Meyer in Neu-Württemberg verspricht, zumal der Maulbeerbaum in Südbrasilien wie Unkraut wuchert. Feindlich stellen sich die giftigen Schlangen und zahlreiches Ungeziefer dem Eindringling im Wald gegenüber, aber diese Tiere weichen der vorwärtsdringenden Kultur.

Als lebende Nutzung der Tierwelt tritt uns in Blumenau Milch und Butter maßgebend entgegen, während die stark vorwiegende Bereitung von

¹⁾ Bericht der Munizipalkammer 1907.

²⁾ Vgl. Gruber, Wirtschaftliche Erdkunde.

Schmalz dem ganzen Haus- und Feldbau Neu-Württembergs seinen Landescharakter verleiht. Honig ist als Eßware und zur Wachsbereitung ein ausfuhrfähiges Erzeugnis für eine rationelle Landwirtschaft. Die Hautbedeckung der Tiere wird fast gar nicht ausgebeutet. Selbst vom Schaf verwendet man bisher, ein Zeichen unrationellen Betriebs, nur das Fell selbst. Dagegen wird die Gans, die übrigens ihren Geschmack unter der Tropensonne einbüßt, eigens der Federn willen gehalten oder darum, weil manche Bauern bei der Physiognomie ihres Hühner- und Federviehhofs ungern die deutsche Gans vermissen. Dünger wird nur ausnahmsweise benutzt.

Über die Kraftleistungen der Tiere im Tragen und Ziehen wird bei den Transportmitteln noch zu sprechen sein. Verwunderlich scheint es, daß in der Kolonie Blumenau, die sich ausgesprochen auf Butterbereitung geworfen hat, nicht mehr das Rind an Stelle des Pferdes zur Kraftleistung herangezogen wird. Der Kolonist zieht aber nicht gern Ochsen auf, die als Kälber ihm zuviel Milch kosten. Nur zum „Puschen“ (Schleifen) großer Hölzer aus dem Walde (Tafel XX) und zum Betrieb der Zuckermühlen verwendet der deutsche Kolonist Ochsen. Das feuchte Klima und den glatten Lehm Boden möchte ich für diese Tatsache mit verantwortlich machen. Das zweihufige Rind eignet sich besonders in trockenen, sandigen und felslosen Gegenden für Kraftleistungen, daher die bevorzugte Verwendung in Südafrika und die Verwendung auf den südamerikanischen Kampos. In feuchtlehmigem Boden greifen die scharfen Hufe der Maultiere besser ein, während ein Ochse auf solchem Gelände mit seinem eigenen Gewicht gerade genug zu schleppen hat. Im Widerspruch zu dieser Auffassung steht freilich die Tatsache, daß in Kolumbien auf den schwierigsten Stellen des Gebirges Ochsen, nicht Maultiere, als Saumtiere verwandt werden. Ihre phlegmatische, immerhin bedachte Art in der Auswahl der besten Saumpfadstellen mag für die Gewöhnung des Ochsen zu solcher Tätigkeit die Veranlassung gegeben haben. Aus diesem Grunde sehe ich mit Interesse den Erfolgen der Buren entgegen, die in feuchte Gegenden Ostafrikas den Ochsenwagenverkehr verpflanzen wollen.

Die Nutzung toter Tiere wird in Rio Grande vollgültig geübt. Auch in Sta. Catharina werden Xarque (gesalzene und dann meist in der Sonne getrocknete Fleisch), Häute, Horn, Haare und Knochen transportfähig werden und wertvolle Ausfuhrartikel darstellen, sobald die Bahn das Hochland mit seiner dort überall verbreiteten Viehzucht erreicht hat.

Bevölkerung.

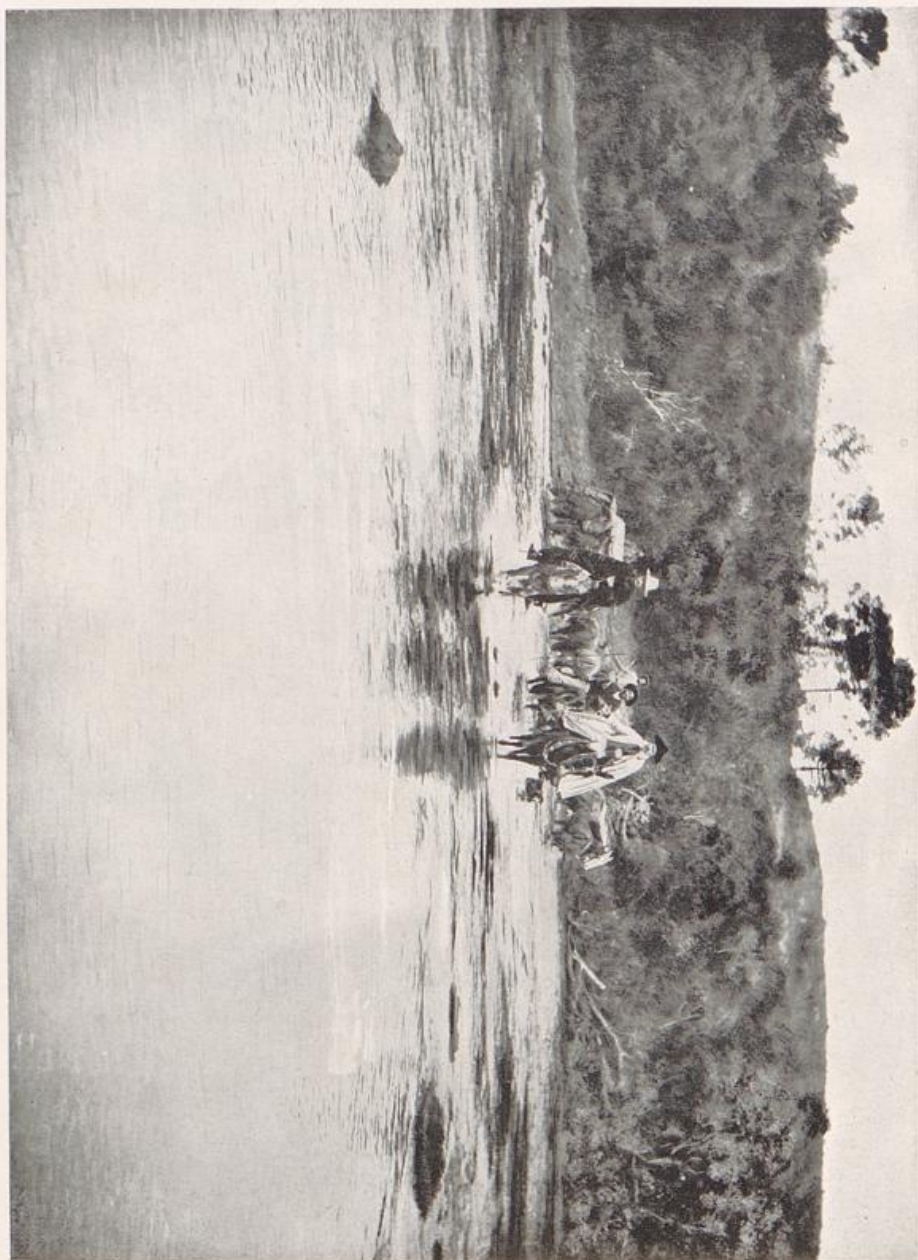
Der Zahl nach betrachtet stellt sich uns die Bevölkerung Brasiliens viel zu klein für das Riesenreich und seine Aufgaben dar, zumal wir gesehen haben, daß namentlich in Südbrasilien die Fruchtbarkeit des Landes eine dichte Bevölkerung zuläßt und andererseits das Klima eine starke Besiedlung nicht hindert. Die nötige Vermehrung der Bewohner kann in befriedigender

Weise nur durch starke Einwanderung geschehen, wenn Brasilien nicht ewig dazu verurteilt bleiben soll, mit unzulänglicher Bevölkerung in seinem gewaltigen Land die Rolle der Kirchenmaus zu spielen. Es äußert sich denn auch in seinem Ressortbericht über das Jahr 1905 der Verkehrsminister Dr. Lauro Müller wie folgt: „Um unsere landwirtschaftliche und industrielle Erzeugung steigern, unsere Ausfuhr vermehren und unsern Handel hochbringen zu können, müssen wir unbedingt eine Vermehrung der Bevölkerung durch Neuansiedlung herbeiführen, die Heranziehung und Anlage von Kapitalien erleichtern und die Transportverhältnisse zu Wasser und zu Lande besser ausgestalten. Es muß also durchaus darauf hingearbeitet werden, daß der Bund, die Staaten, die Bahngesellschaften und die besonderen Kolonisationsunternehmungen bei der Besiedlung unseres Bodens Hand in Hand arbeiten. Das große nationale Problem ist für Brasilien, die Besiedlung seines weiten Gebietes“ (Blumenauer Zeitung). Brasilien hat heute 21 278 Mill. Einwohner, d. h. auf den Quadratkilometer kommen durchschnittlich rund 2,5 Menschen. In Deutschland entfallen 104 Einwohner auf 1 qkm, während in unseren gesamten Kolonien (2 560 000 Quadratmeilen) erst auf 500 qkm ein Deutscher kommt.

Nach freilich wenig zuverlässigen Schätzungen belief sich die Einwohnerzahl Rio de Janeiros:

Im Jahre 1588	auf	3850
„ „ 1710	„	12 000
„ „ 1750	„	25 000
„ „ 1780	„	30 000
„ „ 1799	„	43 000
„ „ 1808	„	50 000
„ „ 1821	„	113 000
„ „ 1838	„	137 000
„ „ 1849	„	226 000
„ „ 1870	„	235 000

Im Jahre 1872 wurde zum ersten Male eine Volkszählung vorgenommen, die für Rio 274 972 Einwohner ergab. Die zweite Volkszählung von 1890 ergab 522 651, die dritte von 1900 431 000. Die letztere wurde bekanntlich, da sie unmöglich richtig sein konnte, für nichtig erklärt. Nach der letzten Zählung im April vergangenen Jahres hatte die eigentliche Stadt Rio de Janeiro 355 501 Einwohner männlichen, 266 433 Einwohner weiblichen Geschlechts, die Vororte: 101 909 Einwohner männlichen, 81 493 Einwohner weiblichen Geschlechts und die Inseln: 6013 Einwohner männlichen, 65 Einwohner weiblichen Geschlechts; das sind im ganzen 463 453 Personen männlichen und 347 990 weiblichen Geschlechts, zusammen 811 433 Einwohner. — Im Jahre 1905 belief sich die Zahl der in Rio über See zu-



Reisende Brasilianer.



Reisende Brasilianer.

gereisten Personen auf: 27 729, der nach überseeischen Häfen abgereisten 19 973; nämlich

Portugiesen zugereist	13 675,	abgereist	7 830
Italiener	4129,	"	4 757
Spanier	3 269,	"	2 371
Brasilianer	2 263,	"	1 492
Franzosen	678,	"	648
Deutsche	652,	"	616
Engländer	645,	"	632
Türken	580,	"	338
Österreicher	297,	"	142
Amerikaner	267,	"	267
Argentinier	146,	"	229
Urugayer	82,	"	53
Chilenen	63,	"	65
Belgier	54,	"	31
Griechen	18,	"	37
Niederländer	25,	"	9
Verschiedene	388,	"	239

Während im Jahre 1905 nur 7 751 in Rio blieben, ließen sich im Jahre 1906 mitbeeinflußt durch die umfassenden Sanierungsmaßnahmen 22 258 Einwanderer in Rio nieder, obwohl die Gesamtzahl der Einwandernden gegen 1905 zurückgegangen war. Im Jahre 1906 wurden in Rio 27 147 Einwanderer gelandet, die sämtliche Kosten der Überfahrt selbst bezahlt haben. 16 795 waren Portugiesen, 4 318 Italiener, 4 071 Spanier, 1 110 Türken, 225 Deutsche, 190 Russen, 105 Franzosen, 101 Österreicher, 72 Engländer, 29 Amerikaner, 15 Belgier, 14 Argentinier, 10 Schweizer und 18 gehörten anderen Nationalitäten an. Die Zahl der Einwanderer männlichen Geschlechts betrug 23 344, die der Einwanderer weiblichen Geschlechts 3 803. Dem landwirtschaftlichen Beruf gehörten 17 542, dem Handwerkerstande 2 296 an. Von den Einwanderern blieben 22 258 in Rio, die übrigen reisten nach den Staaten, und zwar 11 62 nach Minas, 10 79 nach S. Paulo, 600 nach Rio Grande do Sul, 350 nach Amazonas, 285 nach Rio de Janeiro, 276 nach Espirito Santo, 255 nach Pará, 255 nach Pernambuco, 197 nach Bahia, 135 nach Alagoas, 131 nach Paraná, 93 nach Rio Grande do Norte, 92 nach Parahyba, 55 nach Sta. Catharina, 45 nach Ceara, 31 nach Maranhão, 16 nach Matto Grosso und 6 nach Sergipe. Im Bundesdistrikt ließen sich 17 nieder (Urwaldsbote). Der Gesundheitszustand in Rio de Janeiro hat, wie erwähnt, früher viele Einwanderer abgeschreckt. Noch im Monat Oktober 1905 betrug die Durchschnittssterblichkeit 42,46. Im November sank sie auf 40,46, es sind aber trotzdem im November in Rio 31 Personen mehr gestorben als geboren wurden. Es kamen 1,183 Geburten

und 1,214 Todesfälle vor, und es starben allein an der Tuberkulose 240 Personen, an der Beulenpest 33, am gelben Fieber 8, an den Pocken 12, an Grippe 30, an typhösem Fieber 8, an Sumpffieber 19. Im selben Zeitraum waren 241 Eheschließungen zu verzeichnen, für eine „Millionenstadt“ viel zu wenig. (Die Sterblichkeitsziffer im ganzen preußischen Staate betrug im Jahre 1905 19,8 auf je 1000. Am ungünstigsten standen die Bezirke Breslau mit 25,7 (im Jahre 1906 = 23,5) auf je 1000, Oppeln mit 24,5 und Danzig mit 20,4). Man begann deshalb in Rio de Janeiro Sanierungsmaßnahmen aller Art. Im Jahre 1906 war infolge hiervon die Sterblichkeitsziffer auf 21,7 gefallen. Die 30 m breite Zentralstraße (Abb. 2) durch Rio wurde in der Hauptwindrichtung angelegt und gibt die Grundlagen frischzuströmender gesunder Seeluft. Und wie im kleinen gearbeitet wird, das beweisen folgende Mitteilungen: die Gesundheitsdelegaturen nahmen im November vergangenen Jahres 17755 Häuserinspektionen, das Zentraldesinfektionsamt 2647 Häuserdesinfektionen vor. Bis zum November belief sich die Zahl der getöteten Ratten auf 688134. Die „Mosquitos-Brigade“ entfaltet eine große Rührigkeit. So wurden in 111 Fällen völlig verschmutzte Häuser gründlich gereinigt, 8094 Larvenherde vernichtet, 489 Dächer und Rinnsteine, 52838 Kanalgitter und 58611 Bottiche gesäubert. Dazu wurden verbraucht über 206 kg Moskitenpulver, 2965 kg Schwefel, 198 l Petroleum, und 458 l Karbolin. —

Das Wachstum von Buenos Aires geben folgende Zahlen an:

1801:	40 000	Einwohner
1810:	46 000	"
1820:	55 000	"
1840:	74 000	"
1850:	119 000	"
1860:	186 000	"
1880:	270 000	"
1890:	547 000	"
1900:	821 000	"
1905:	1 000 000	"

In einem Jahrhundert vermehrte sich die Bevölkerung der Stadt also um das 25fache, in einem einzigen Jahrzehnt, 1880—1890, auf das Doppelte. Es war die „goldene Zeit“, da man die Pfunde „auf der Straße“ fand; freilich kam der Höllenkrach hinterdrein.¹⁾ Dabei ist in den Jahren 1895—1905 die Geburtsziffer von 40 auf 33,5 zurückgegangen, dem etwa 20 Todesfälle vom Tausend gegenüberstehen. Die Tatsache, daß Buenos Aires sich viel stärker als Rio de Janeiro vermehrt, kommt einmal daher, daß Buenos Aires weit mehr wie Rio de Janeiro das Haupteingangstor des Staates darstellt, dort zum

¹⁾ Vgl. Hamburger Nachrichten.

Teil das minderwertigste Proletariat im Großstadtnetz zur Ablagerung bringt und andererseits das argentinische Hinterland dem armen Einwanderer so gut wie keine Aussichten zur selbständigen Existenz bietet und ihn deshalb in der Großstadt festhält, während der fleißige Mann in Brasilien jederzeit sein eigener Herr auf eigener Scholle draußen im flachen Lande werden kann. Nicht Stadtluft, nein Landluft macht im Neuland wahrhaft frei und deshalb gereicht Buenos Aires die Millionengröße weniger zur Ehre als Rio de Janeiro der dezentralisierende Charakter des fruchtbaren Landes. Die Hamburger Nachrichten sagen treffend zu der Zunahme von Buenos Aires, es liege gleich einer „Riesenspinne“ am großen Eingangstor des Landes und sauge den Hauptstrom der Einwanderer auf. Dadurch werde aber die Kultivierung des Hinterlandes aufgehalten. Wörtlich sagt die genannte Zeitung: „In Buenos Aires wird der modernen Zeit, dem Fortschritt in Technik, Wissenschaft und Kunst in jeder Hinsicht Rechnung getragen: Prächtige Paläste, neueste Beleuchtung, Hygiene, Straßen mit Granit-, Holz- oder Asphaltpflaster, Pferdebahnen, elektrische Trams in einer Ausdehnung wie in keiner anderen Stadt der Welt; Hafenanlagen von wirklich imponierendem Umfang; Schulanstalten und Theater zu Dutzenden . . ., kaum 5 Minuten von der Peripherie des Municipiums fängt aber die Wildnis an mit Ursümpfen in den sog. Wegen, mit weidenden Viehherden und anderen ländlichen Attributen. Es wäre besser, es bestünden im Lande 10 Städte mit 100 000 Seelen oder 50 mit 20 000, als diese einzige Superba, die gleich Paris die „Provinz“ nicht aufkommen läßt.“ —

Betrachten wir die brasilianische Bevölkerung ihrer Abstammung nach, so finden wir, daß sich an der Küste und entlang den fahrbaren Strömen als Oberschicht der Bevölkerung eine Anzahl portugiesischer Eroberer ausgebreitet hat. Die Zahl dieser Portugiesen war aber eine geringe, da bis zum letzten Jahrhundert Portugal keinen Überschuß der Bevölkerung zu Auswanderungszwecken zur Verfügung hatte. Daher bestand diese Bevölkerung neben einigen Adligen und Beamten aus alten Söldnern, deren Zahl aber so gering blieb, daß man zu einem eigenartigen Mittel der Kolonisation, zum Ansiedeln mit Strafgefangenen griff, die besonders auch in Desterro, „Verbannungsort“, dem heutigen Florianopolis, angesiedelt wurden. Es ist deshalb nur vorteilhaft gewesen, wenn dieser Menschenschlag sich mit kultivierten Indianern kreuzte. Ja man darf, abgesehen von den wenigen reinblütigen, besseren Familien des Landes sagen, daß diese „Mestizen“ sich heute als aussichtsvolle Mischung darstellen, während die Einfuhr von Negern der Bevölkerung ein träges Element niedrigster Stufe zugeführt hat. Daß einzelne Neger, wie Castilho, sich um den Staat hochverdient gemacht haben, spricht nicht gegen die Regel, sondern beweist nur eine völlige Vorurteilslosigkeit der brasilianischen Bevölkerung gegenüber dem farbigen Element, die ich, rein theoretisch betrachtet, für spätere Zeiten als Ideal bezeichnen möchte, und die, praktisch betrachtet, ausnahmsweise in Brasilien zu einem weiteren harmonischen Ausgleich der weißen,

roten und schwarzen Rassen zu führen scheint. Nur widerspricht es diesen grundlegenden Anschauungen, wenn dieselben Leute Gleichberechtigung der Farbigen mit den Weißen predigen, sich aber gegen reine weiße Rassen, wie z. B. gegen die „deutsche Gefahr“, wenden. Es zeigt sich hier ein Auswuchs farbiger Rassengesinnung, wie denn auch die stärksten „Nativisten“ (Angehörige einer „über“brasilianischen politischen Partei, die alles Fremde, besonders alles Deutsche, mit jedem Mittel bekämpft) in der Regel auch von der Natur am dunkelsten angestrichen sind.

Betrachten wir uns die brasilianische Bevölkerung näher. Sie hat meiner Schätzung nach 80—90% farbiges Blut, oder mit anderen Worten, im 16. Jahrhundert lebte von 80—90% aller Brasilianer mindestens ein farbiger Ahnherr oder eine farbige Ahnfrau, ob schwarz oder rot ist nicht festzustellen. Die letzten 10—20% besitzen reines portugiesisches, oder wie man es mit Stolz nennt „lusobrasilianisches“ Blut. Was bedeutet denn solche Tatsache? Doch nur wieder ein buntes Gemisch von Iberern, Kelten, Romanen, Germanen und Arabern: ihre Stammbäume führen nach allen Richtungen Europas auseinander. — Heute ist die oberste Schicht alter portugiesischer Feudalherren, wie sie in den sog. Kampbaronen z. B. in Rio Grande noch vorhanden ist, durch die republikanischen Homines novi durchbrochen, aber noch ruht die ideelle Führung dieses Volkes auf dem Rat dieser Männer; und die große Masse läßt sich auch heute noch zur Wahlurne „freiwillig“ transportieren. Es fällt deshalb schwer, ein Gesamtbild des brasilianischen Charakters zu geben, da eine Abklärung weder der Rassenmischung noch den Klassenunterschieden nach erfolgt ist. Man kann nur aus der Entwicklung vorgeschrittener Kreise schließen, wie der Gesamtcharakter des Brasilianers sich in nächster Zeit entwickeln wird. Diesen Charakter zu skizzieren sei hier versucht.

Das brasilianische Volk, beeinflusst durch das portugiesische, gehört zu den „weiblichen“ Völkern mit weichem Charakter und weniger ausgeprägter Eigenart. Diese Tatsache äußert sich auch in ihren Wirkungen: der Brasilianer ist in vielen Gebieten zu Hause, in keinem Meister; und sie äußert sich in einer süßlichen Verschlagenheit und Erschrockenheit vor einem lauten kräftigen Manneswort. Im einzelnen finden wir manche Gegensätze des Charakters: Natürliche Intelligenz und hohe Bildungsfähigkeit, ausgesprochenes Nationalitätsbewußtsein, ritterliche Gesinnung, weitgehendste Freundschaft und Gastfreiheit, Anmut der Sünde, behagliches als berechtigt dargebotenes Nichtstun findet sein Pendant in einem Mangel an gewerblicher Tatkraft und einem Mangel an landwirtschaftlichem Sinn, ja, in einer gänzlichen Unfähigkeit des typischen brasilianischen Politikers wirtschaftlich zu denken, da bei seinen politischen Betrachtungen wirtschaftliche Fragen keinen Raum finden. Es zeigt sich ein Anflug von Donquichotterie, vor allem aber immer wieder eine kaufmännische Skrupellosigkeit, und diese Gegensätze werden bedenklich, wo die Politik den

Charakter zu verderben droht. Politischer Größenwahn, demokratisches Intrigantentum, das in parteigeleiteten Republiken noch viel, viel charakterloser zutage tritt und noch schwerer zu unterdrücken ist als an Fürstenhöfen, und auf der anderen Seite ein aalglattes Verhalten der Machthaber, die selbst ihren Feind höflich empfangen, alles mündlich versprechen aber nichts halten und es deshalb als erste Pflicht des Politikers ansehen, auch wenn er nach europäischer Diplomatenart orakelhaft abgefaßt wäre, keinen Federzug von sich zu geben. So vollzieht sich auch der Ausfluß der Charaktere in heftigen Schwankungen: Man rechnet mit „Imponderabilien“ und handelt mit „Paciencia“ und ist nicht fähig, allein sein Land kulturell zu entwickeln, aber verschlagen, arglistig genug, um die kulturelle Entwicklung z. B. durch Deutsche zu hintertreiben!¹⁾

Das brasilianische Volksleben zeigt eben heute noch, und das ist 28 Jahre nach Aufhebung der Sklaverei und bei einem farbigen Element von 80—90% der Bevölkerung gar nicht wunderbar, ein unfertiges Gemenge und noch keine innere Verbindung vom unfreien Negerstaat hinüber zu einer übermodernen Republik. Die starke farbige Bevölkerung betrachte ich dabei, wie erwähnt, als etwas nur zeitlich Schlechtes. Wenn Brasilien seinen Stolz darein setzt, der erste buntfarbige Staat der Welt zu sein und zu bleiben, so kann es noch einmal berufen sein, in der Weltgeschichte in hervorragendem Maße zur Lösung der ernstesten Konflikte zwischen weißen und farbigen Rassen beizutragen, die die Welt voraussichtlich noch einmal im Kriege versetzen werden, deren Blutigkeit alle seither dagewesenen Kämpfe übertreffen dürfte. Wenn deshalb zu brasilianischen Flottenkundgebungen in anderen Ländern die farbigen Matrosen ausgemerzt worden sind, so bedeutet das eine Verspottung des eigenen Landes, der selbstgewählten Verfassung und des eigenen Volkslebens! Mögen nach Aufhebung der Sklaverei wirtschaftliche Gründe zu einer freiwilligen Verschickung der Schwarzzfarbigen nach dem wärmeren Norden, besonders nach Bahia, geführt haben, der brasilianischen Republik fällt — will sie sich nicht selbst verleugnen — die Aufgabe zu, alle ihre Bewohner gleichmäßig zu behandeln!

Muß das Urteil über den Brasilianer diesem zwar berechnete Hoffnungen zuerkennen, aber auch tadelnd auf seinen unfertigen Charakter verweisen, so finden wir gerade in diesem Volk nicht wenige hochgebildete Männer, ja hervorragende Kräfte, die weit aus der Menge hervorragen. Es ist eben die alte Oberschicht, die wie eine Lage Öl immer wieder nach oben kommt, auch wenn der Strudel der Revolution sie nach unten gerissen hat. Es sind die wenigen Männer, die die gewaltigen Aufgaben Brasiliens erfaßt haben und imstande wären, das brasilianische Volk in 40 bis 50 Jahren zu wirtschaftlicher Blüte zu treiben.

¹⁾ Dieser Vorwurf wird mehrfach in dieser Schrift belegt werden. D. V.

Die Notwendigkeit einer starken Einwanderung ist, wie erwähnt, vielfach auch von maßgebenden brasilianischen Staatsmännern betont worden, und trotzdem hat man es durch eine verfehlte Einwanderungspolitik soweit gebracht, daß die Einwanderung in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist. Sie spiegelt sich in folgenden Zahlen wieder. Es wanderten in Brasilien ein:

Jahr	Italiener	Spanier	Portugiesen	Österreicher	Deutsche
1901	56000	7493	5637	660	816
1902	29463	2076	4817	606	992
1903	9888	1930	3367	367	903
1904	4161	4780	2060	213	563

Die Frage, ob eine stärkere europäische, namentlich eine starke deutsche Einwanderung in Brasilien zu erwarten steht, läßt sich nur im Rahmen unserer gesamten Überseeinteressen in allen südamerikanischen Staaten mit gemäßigterem Klima beantworten, und ich habe mich deshalb eingangs dieser Schrift länger mit diesen Interessengegensätzen beschäftigt. Entscheidend aber bleibt das Entgegenkommen, das die brasilianische Regierung der Einwanderung entgegenbringt!

Die deutschen Einwanderer sind als Abkömmlinge des heute bestgehaßten Volkes der Erde und andererseits wegen ihren wirtschaftlichen Erfolgen weitmehr von der großen Menge der Brasilianer angefeindet und nur widerwilliger geduldet, als man gewöhnlich annimmt. Gebildete Brasilianer dagegen, wie Lauro Müller und Hercilio da Luz haben der deutschen „leicht lenkbaren“ Bevölkerung in öffentlichen Ansprachen häufig Gerechtigkeit widerfahren lassen.

Im folgenden werden einige dieser brasilianischen Kundgebungen wörtlich wiedergegeben, damit sie in ihrer ganzen Eigenart unmittelbar wirken können. Der hervorragende Publizist Olavo Bilac äußert sich in der „Noticia“ zu Schillers 100. Todestag:

„Das deutsche Volk, welches eins der praktischsten der Erde und heute vielleicht dasjenige ist, welches mit der höchsten positiven Intelligenz die Industrie und den Handel ausbeutet, ist gleichzeitig ein Volk von inniger und tiefer lyrischer Neigung. In dieser starken und heiteren Rasse haben die Liebe zu den Geschäften, die Fähigkeit Geld zu erwerben und die außerordentliche und instinktive Geschicklichkeit für kommerzielle Expansion nicht die Liebe zu poetischen Fiktionen ertötet. Es scheint unverständlich, daß ein Volk, welches so wunderbar für militärische und kommerzielle Eroberungen begabt ist, welches sich so sehr für die Angelegenheiten des Krieges und des praktischen Lebens interessiert, in der Seele diesen natürlichen Fonds von Innigkeit und Unschuld wahrt, ohne den der Kultus der Poesie unmöglich ist. Dieses Wunder wird durch die wunderbare Methode des deutschen Unterrichts erklärt. — In Brasilien ahmen wir, ob mit großem moralischen Nutzen weiß ich nicht, immer Frankreich nach. Neuerdings erscheint eine sehr ausgesprochene Tendenz für die Nachahmung der Vereinigten Staaten. Und wir beginnen für die Trockenheit jener Zivilisation der Verehrung des goldenen Kalbes zu schwärmen, wie wir uns vorher durch die französische „Grivoiserie“ blenden ließen. Wenn wir schon zum Nachahmen gezwungen sind, warum ahmen wir

denn nicht Deutschland nach? Deutschland hatte, um zu seiner gegenwärtigen Situation als mächtige Militär- und Handelsmacht zu gelangen, es nicht nötig, sich ausschließlich dem Kultus des Geldes zu widmen. Und immer wäre es noch besser, dieser Nation nachzueifern, die gleichermaßen das Geld und die Lyrik verehrt, als jene insolente Zivilisation Nordamerikas zu imitieren, die so robust, aber auch so trocken und so hart ist, so ganz ergeben der aufzehrenden Liebe zur Macht und zum Gelde.“¹⁾

Im vorigen Jahre hielt bei Gelegenheit der Geburtstagsfeier unseres Kaisers in Anwesenheit des Governadors der Direktor des öffentlichen Schulwesens, Horacio Nunes Pires, an die Kinder der deutschen Schule in Florianopolis folgende Rede:

„Es ist mir eine Freude, unter euch — Kinder eines anderen Vaterlandes — zu sein, die ihr gekommen seid, um zum Wohle Brasiliens mitzuarbeiten, das euch als



Abb. 4. Neue deutsche Kolonisten in der Blumenauer Hansa.

ausdrückliche und ergebene Freunde betrachtet. Die Freundschaft zwischen Deutschland und Brasilien kann nur treu und ehrlich sein, so zahlreich und so groß sind die Interessen, welche beide Völker verbinden. Diese Interessen wachsen von Tag zu Tag und verlangen die vollständigste Solidarität. Die beiden Sprachen, in denen Goethe und Chamões dichteten, müssen Seite an Seite gehen, wie zwei gute Brüder, die nichts zu trennen vermag. Daraus ergeben sich zwei Vorteile, einer für den Unterricht, nämlich die Kenntnis zweier Sprachen, und einer für die Beziehungen zweier Völker untereinander, nämlich das Erstarken der gegenseitigen Sympathie und Achtung.“ Der Redner schloß mit folgenden Worten: „Euch, Söhne der Heimat des sagenhaften Bismarck, danke ich, ein Sohn der Heimat des sagenhaften Osorio, für die Aufmerksamkeit, mit der ihr mich angehört habt, und ich bitte euch, mit mir einzustimmen in ein Hoch auf mein und euer Vaterland. Es lebe Brasilien! Es lebe Deutschland!“

¹⁾ Vgl. Deutsche Zeitung, S. Paulo.

Auch in militärischen Kreisen, die wie im äußeren Zuschnitt der Uniformen, so in ihren Gesinnungen früher sehr zu Frankreich hingeneigt waren und damit gegen Deutschland unfreundlich empfunden haben, hat sich ein Umschwung zu unseren Gunsten geltend gemacht. Dafür spricht auch die Tatsache, daß kürzlich mehrere brasilianische Offiziere in die preußische Armee zur Ausbildung kommandiert wurden; und ein brasilianischer Offizier aus Sta. Catharina, Vieira da Rosa, äußerte sich in seiner Chorographia de Sta. Catharina wie folgt:

„Blumenau ist das bedeutendste von unseren Munizipien. Seine Bevölkerung besteht aus Deutschen und Nachkommen von Deutschen, sowie aus einer Anzahl von Italienern. Blumenau ist unter uns ein Koloß und nach der Meinung eines italienischen Schriftstellers die bedeutendste Kolonie in Südamerika. Manche wollen in diesem blühenden Munizip eine Gefahr für unser Volkstum erblicken und zwar deshalb, weil dort die Landessprache nicht gelehrt wird und ausschließlich deutsche Sitten herrschen. Es ist doch ein törichtes Verlangen, daß jeder, der in fremdem Lande unter seinen Stammesgenossen lebt, eine andere als seine Muttersprache sprechen soll, und wir selbst würden, wenn wir in Deutschland in größerer Anzahl an einem Punkte abgeschlossen für uns lebten und nicht gezwungen wären, die Sprache Goethes zu erlernen, nur portugiesisch oder vielmehr unser brasilianisch sprechen. Ich glaube nicht, das Deutschland Eroberungsgelüste hat. Darüber Erörterungen anstellen, heißt Furcht zeigen. Sind wir denn nicht ein zahlreiches und starkes Volk, fähig, einer großen Macht ernsten Widerstand zu leisten und sie sogar zu besiegen? Wie dem auch sei, jedenfalls ist es eine offenkundige Tatsache, die sich nicht in Abrede stellen läßt, daß wir den ganzen Fortschritt unseres Staates den Deutschen und Italienern verdanken, in weit höherem Grade jedoch den ersteren als den letzteren. Für uns steht es außer Zweifel, daß der amerikanische Imperialismus eine größere Gefahr darstellt als der deutsche Ehrgeiz, von dem soviel geredet wird. Die Brasilianer dürfen die alarmierenden Telegramme amerikanischen, französischen und englischen Ursprungs nicht vergessen, dieser drei Nationen, die uns nicht kennen und uns für undisziplinierte Massen halten, unfähig, uns selbst zu regieren. Wir haben noch keinen Konflikt mit dem Lande Moltkes gehabt. Aus allen diesen Gründen glauben wir, daß die Deutschen, die sich hier niedergelassen haben, gutgesittete und gesetzliebende Leute, keine Gefahr für uns darstellen. Wir halten es für unsere Pflicht, ein Volk zu verteidigen, dessen Abkömmlinge, geborene Brasilianer, schon den dritten Teil der Bevölkerung unseres Staates bilden.“

Mögen solche Männer mit Erfolg unter ihren brasilianischen Landsleuten für das Erfassen deutschen Charakters arbeiten! Jedenfalls muß es mit Freuden begrüßt werden, daß der neuernannte Bundespräsident, Moreira Penna, dieser für die Zukunft Brasiliens entscheidenden Frage die nötige Aufmerksamkeit dauernd zuwendet und in Sta. Catharina öffentlich erklärt hat, eine „deutsche Gefahr“ bestehe für Brasilien nicht, es gäbe keine besseren Bürger als die Deutsch-Brasilianer. Der Minister für Industrie und öffentliche Arbeiten, Dr. Müller, sei doch als Sohn deutscher Eltern ein Muster brasilianischer Vaterlandsliebe. —

Aus dem neuen Einwandererreglement, das eben ausgearbeitet und vom Verkehrsminister bereits durchgesehen wurde, erkennen wir, daß Landwirte ganz besonders gesucht werden, daneben Handwerker und Arbeiter.



Deutsch-brasilianisches Kolonistenpaar.



Deutsch-brasilianisches Kolonistenpaar.

Ausgeschlossen bleiben wohlweislich Leute, die über 60 Jahre alt sind und zu keiner arbeitsfähigen Familie gehören. Vom brasilianischen Standpunkt aus vollberechtigt sind folgende Bestimmungen,¹⁾ die das Aufgehen der Einwanderer in der einheimischen Bevölkerung anregen sollen: Dem Einwanderer, der Landwirt ist und sich innerhalb zweier Jahre mit einer Brasilianerin verheiratet, wird ein Kolonielos mit provisorischem Titel zur Verfügung gestellt. Er erhält den definitiven Titel ohne jede Zahlung, wenn er ein Jahr lang einwandfrei mit seiner Frau gelebt und fleißig gearbeitet hat. (Vorsichtig sind die brasilianischen Staatsmänner stets gewesen!) Dieselbe Vergünstigung genießt der Einheimische, der sich mit einer Eingewanderten verheiratet, die noch nicht zwei Jahre im Lande ist. Wollen Leute in oben angeführten Verhältnissen ein Kolonielos sofort nach der Heirat endgültig erwerben, so erhalten sie es für die Hälfte des festgesetzten Preises.

Die Regierung geht aber noch einen wichtigen Schritt weiter: Sie verspricht freie Reise vom Auslandshafen bis zur Kolonie. Das ist ein Entschluß von entscheidender Bedeutung. Das neue Reglement bestimmt: „Solange nicht eine genügende Anzahl von Einwanderern eintrifft, die auf eigene Kosten reisen, wird die Union den Einwanderern, die Landwirte sind, folgende Vergünstigungen gewähren: 1) Freie Reise III. Klasse vom Ausgangshafen bis zum brasilianischen Hafen. 2) Freie Verpflegung bis zur Abreise nach der Kolonie, freie ärztliche Behandlung, freie Beförderung von Personen und Gepäck und freie Reise nach der Kolonie. Das Gepäck sowie landwirtschaftliche Geräte sind zollfrei. Die Einwanderer haben vollständige Freiheit bei der Auswahl ihres Bestimmungsortes; es wird keinerlei Druck ausgeübt. Jede gewünschte Auskunft wird den Einwanderern bereitwilligst erteilt; auch werden stets Dolmetscher, wo es nötig sein sollte, zur Stelle sein. Die Regierung vergütet selbst Einwanderern, die auf eigene Kosten ankommen, die Reisekosten, wenn sie Landwirte sind und Familie haben, die aus wenigstens drei Personen von über 12 und unter 50 Jahren besteht. Ferner sollen alljährlich für die am weitesten vorwärtsgekommenen Einwanderer, die über ein Jahr und weniger als fünf Jahr im Lande sind, Prämien ausgesetzt werden. Diese Prämien können nur solchen Einwanderern zugesprochen werden, die bereits definitive Besitztitel ihres Landes in Händen haben, und sollen in freier Reise nach der Heimat bestehen. Die Zahl dieser Prämien soll alljährlich festgesetzt werden.“ (Nachrichten.)

Die Gewährung dieser Vorteile wird aber von der Erfüllung gewisser Vorbedingungen abhängig gemacht, die den kolonisierenden Organen gestellt werden. Das Einwanderungsgesetz sieht dabei vier Arten der Kolonisation vor: 1) durch die Bundesregierung, 2) durch die Staatsregierungen,

¹ Vgl. „Nachrichten, Petropolis“.

Wettstein, Brasilien und Blumenau.

3) in Verbindung mit Eisenbahnunternehmungen und 4) durch besondere Kolonisationsgesellschaften oder durch Privatleute.

In den beiden ersten Fällen läßt der Bund auf seine Kosten die Einwanderer kommen. Während er im ersten Falle selbst die Besiedlung fördert, ersetzt er im zweiten Falle den Staaten 20 % der Kosten, welche die Besiedlung diesen gekostet hat, doch dürfen die Kosten 800 \$ für die vom Ausland eingeführte und sesshaft gemachte Familie nicht überschreiten. Die Erlaubnis der staatlichen Besiedlung ist von der Vorlage eines Kolonisationsplanes abhängig gemacht. Bei Besiedlung durch Bahn- oder Kolonisationsgesellschaften und durch Privatleute verlangt der Staat mit Recht die Erfüllung gewisser verschärfter Vorbedingungen, bevor er die Reisen und teilweise die Besiedlungskosten ersetzt. Die Auswahl des Geländes muß von der Bundesregierung gebilligt und die nötigen Vorkehrungen zur Aufnahme der Einwanderer müssen getroffen sein. Auch die Landpreise und Zahlungsbedingungen bedürfen der Zustimmung von seiten des Bundes. Für Kolonisationsgesellschaften und Private, die keine Bahn bauen, sind diese Bedingungen durch Sonderbestimmungen verschärft, und das mit Recht! Die Koloniebezirke, die sich zur Einwanderung eignen, liegen heute meistens weit ab von der Küste. Ihre wirtschaftlich-kräftige Entwicklung ist somit in der Regel ohne Bahnverbindung nicht möglich, und deshalb drückt der Bund durch das neue Gesetz auf diese Kolonisatoren, damit sie Bahnen bauen. Aus demselben Grund werden in allen Fällen der Kolonisation für jeden dem Betrieb übergebenen Kilometer Bahn 6:000\$ einmalige Entschädigung vom Bund an Staat, Eisenbahn, Kolonisationsgesellschaft oder Private bezahlt.

So berechtigt dieser Gesichtspunkt ist, aus den neuen Bedingungen geht auch hervor, daß der Bund die eigene oder staatliche, d. h. die offizielle gegenüber der privaten Kolonisation bevorzugt, und damit ist ein falscher Weg eingeschlagen. Die Erfahrung hat in Brasilien gelehrt, daß Privatgesellschaften die Aufgaben der Kolonisation praktischer lösen, und auf der andern Seite dürften die Entschädigungsgelder bei der offiziellen Bundes- und Staatskolonisation leicht in den unrechten Taschen hängen bleiben. Eine staatliche Verwaltung, die bisher keinen Eisenbahnbetrieb pflichttreu verwalten konnte, wird erst recht bei Gelegenheit der Kolonisationsentschädigungen, sagen wir — das eigene Interesse zu stark betonen.

Mit dem neuen Fremdenausweisungsgesetz beabsichtigt die Regierung scheinbar nur eine Handhabe gegen das internationale Verbrechergesindel zu erhalten, das in den größeren brasilianischen Städten, namentlich in Rio, sein Unwesen treibt. Diese Absicht beweisen besonders die Artikel 1: „Der Ausländer, welcher aus irgend welchem Grunde die nationale Sicherheit oder die öffentliche Ruhe gefährdet, kann aus einzelnen Teilen oder dem Gesamtgebiet des Nationalterritoriums ausgewiesen werden“, und Artikel 3: „Nicht ausgewiesen werden kann derjenige Ausländer, der hintereinander zwei Jahre

oder länger im Bundesterritorium lebte, wenn er a) mit einer Brasilianerin verheiratet ist, b) verwitwet ist und Kinder hat, die Brasilianer sind, c) Immobilien in den Grenzen der Republik besitzt.“ (Germania.)

Für Blumenau sind die wenigen gebildeten einheimischen Brasilianer, die im Munizip wohnen oder mit ihm Verkehr haben, nur als öffentliche oder private Vertreter und Hauptparteiläufer der Regierung, d. h. in politischer Hinsicht, von Bedeutung. Da aber in Brasilien keine Bohne ohne Politik gekauft wird, dürfen wir den mittelbaren Einfluß dieser Wenigen auf das Wirtschaftsleben dieser Kolonie, besonders in passiver Wirkung, nicht zu niedrig einschätzen.

Unmittelbar als Arbeiter, Diener, auch als Produzent, jedenfalls als Konsument nehmen die einfachen Brasilianer, „Schlammbuger“ genannt, häufig als Intruços (widerrechtlich Eingesessene) am Wirtschaftsleben teil, ohne aber bei ihrer geringen Anzahl und ihrer Bedürfnislosigkeit Handel und Verkehr in bestimmter Richtung zu beeinflussen. Ganz anders liegen dagegen die Verhältnisse bei den Kampleuten, den „Caboclos“. Auch sie sind im ganzen heute noch bedürfnislos, aber die Naturalprodukte, Felle, Haare, Tabak, Maté, zeitweise im Jahr der Kampkäse, vor allem lebendes Vieh, Rinder und Pferde, und andererseits das Bedürfnis der Caboclos an Salz und gewerblichen Erzeugnissen bestimmen und erweitern die Handelsbedingungen auch der deutschen Talbewohner; ja auf diesem regeren Austausch, auf der natürlichen Erhöhung der Kaufkraft der zahlreichen, wenn auch weit verstreuten Kampleute beruht mit die berechtigte Hoffnung eines intensiven Bahnverkehrs zum Hochland.

Die Italiener, mit ihrem ausgesprochenen Heimatsdrang und Erwerbsinn (die Weinschenke in Italien erfüllt den Traum von vielen!) haben sich trotz ihrer Arbeitskraft als wünschenswertes Einwanderermaterial nicht bewährt. Die Sociedade promotora do imigração in S. Paulo hat schon vor einigen Jahren die italienische Einwanderung angehalten und — wie gnädig — 5000 deutsche Einwanderer gestattet.

Auch in Italien hat das Dekret Prinetti, ein Gegenstück zu dem von der Heydtschen Reskript (s. unten), die Auswanderung nach Brasilien vergeblich zu hindern gesucht. Man hat auch dort nur erreicht, was sich in Deutschland immer noch zeigt, daß der Auswanderer nur zum Teil Vertrauen in die staatlich unterstützten Auswandererbüreaus hat und sich lieber auf den kleinen Agenten verläßt, der ihm seit Jahrzehnten oft heimlich den Weg zum Auswandern gezeigt hat.

Neuerdings nimmt sich aber und zwar mit großer Energie auch die italienische Diplomatie der italienischen Auswanderer an. Jener kommt es freilich in der Hauptsache auf Sicherung des Arbeitslohnes an, und der italienische Gesandte, Fürst Caviati, verlangte vor allem ein „Spezialgesetz zur Sicherstellung des Lohnes“. Daneben fordert er die „Möglichkeit“, Land zu erwerben.

Letzteres ist aber für die Mehrzahl deutscher Einwanderer, denen die

Selbsthaftigkeit auf eigener Scholle als Hauptziel in Südbrasilien vorschwebt, die wichtigste Vorbedingung.

Durch ein neues Dekret der italienischen Regierung ist inzwischen folgende Bestimmung getroffen worden: „Auf Grund eines Arbeitskontraktes mit entsprechenden Garantien kann der Auswanderungskommissar die Auswanderung von Landarbeitern nebst ihrer Familie gestatten, wenn ihm von dem betreffenden Grundherrn freie Reise gewährt wird.“ Nach dem Dekret Prinetti vom Jahre 1902 hatten nur die Fazenda Santos Dumont und ein amerikanisches Unternehmen die Erlaubnis, eine beschränkte Anzahl italienischer Arbeiter unter Gewährung freier Reise einzuführen. Jetzt wird die Erlaubnis auf die übrigen Fazendeiros ausgedehnt, vorausgesetzt daß sie einen Kontrakt mit dem italienischen Auswanderungskommissar abschließen.

Unter reger Beteiligung der Italiener fand 1904 zugleich mit dem deutschen Volksfest in S. Paulo ein Kongreß der italienischen Vereine statt. Die Tagesordnung umfaßte folgende Punkte: Politische und rechtliche Beziehungen der in Brasilien ansässigen Italiener zu ihrem Vaterland und zu Brasilien; Maßregeln zur Verbreitung der italienischen Sprache in Brasilien und Gründung italienischer Schulen; Unterstützung der Bedürftigen und Arbeitsunfähigen; Gründung von Konsum-, Kredit- und Produktionsgenossenschaften; Zusammenschluß und Organisation aller Italiener zur Förderung nationaler und wirtschaftlicher Interessen; Beteiligung an dem in Italien stattfindenden ersten Kolonialkongreß. —

In Blumenau wandern nur vereinzelt heute noch italienische Auswanderer ein.

Das Hauptelement in Blumenau, die Deutschen, hat sich natürlich den Verhältnissen je nach ihrer Eigenart, Selbstbewußtsein, nationaler und wirtschaftlicher Spannkraft angepaßt (vgl. unten „deutsch-brasilianisches Volksleben“ S. 228). Wie man aus den Beipflanzen das Alter der Gesteinsablagerungen erkennt, so weisen die verschiedenen Gezeiten der Einwanderung und ihrer Träger Bruchstücke deutscher Heimatgeschichte, deutscher Sitten und Gebräuche auf: wohlgeordnet nach den Jahren der Auswanderung. Die ältesten Auswanderer nahmen als letzte Erinnerung aus der Heimat die Erlebnisse des Jahres 1848 mit hinüber, jedenfalls aber brachten die wenigsten aus der Heimat in die brasilianische Kolonie den richtigen Maßstab mit von der Größe unseres heutigen Vaterlandes. Zwischen das brasilianische Volk, das oben charakterisiert wurde, trat als Kolonist der Deutsche mit seinem noch bis vor kurzer Zeit¹⁾ bemerkbaren Mangel an ausgeprägtem Nationalitätsbewußtsein,

¹⁾ Ich betrachte es als die segensreiche Wirkung des sogenannten „Krüger-telegramms“, das wie ein Fanfarenstoß die Deutschen im Ausland, namentlich in englischen Kolonien, weckte, daß seitdem der Deutsche im Ausland sich auf sich selbst besinnt. Deutsche, die zuvor wie geborene Englishman freundschaftlichst unter ihren Nachbarn verkehrt hatten, wurden plötzlich als „verdammte blutige Deutsche“ gemieden. Und nun stellten sie sich immer mehr auf eigene Füße! Und da die Fort-

seiner Nachahmung des Fremden, dafür aber auch mit seiner physischen Kraft, seiner angeborenen Lust zum Kampf mit dem Wald, seinem lebhaften Sinn für wirtschaftlichen Betrieb, seiner Freude am Selbstgeschaffenen — im Gegensatz zum Italiener, der sich mehr am Barerworbenen erfreut.

So stoßen die verschiedenen Stämme auch im Blumenauer Gebiet hartgedrängt im Raum aufeinander: an den Flußläufen im Unland und Ödland die „Schlammbuger“, Mulatten, Zamos und Mestizen niederer Sorte bei Fischfang und Jagd; in den fruchtbaren Talgründen des gerodeten Urwaldes eine Musterkarte aller deutschen Stämme und Mundarten, der deutsche Kolonist,



Abb. 5. Deutsch-brasilianischer Kolonistensohn.

teilweise untermischt mit dazwischen wohnenden Italienern bei Feldgras- und Weidewirtschaft; oben auf dem Kamp die Caboclos, Mestizen und Mulatten, mit mehr oder weniger portugiesischem Blut bei halbwilder Viehzucht und

schritte deutscher Weltpolitik und deutschen Welthandels unverkennbare waren, erklären heute immer mehr Leute, die vordem sogar ihren Namen verweltscht hatten: „Ich bin ein Deutscher!“ Sie wissen dabei das Interesse unseres Kaisers für die überseeischen Deutschen hoch zu schätzen und können nur wünschen, daß sich das sogenannte „persönliche Regiment“ in größerem Interesse der Herren Geheimen Räte für das Deutschtum im Auslande äußerte! Selbst Preußens absoluter König hat namentlich in sozialen Fragen nicht überall gegenüber einem rückständigen Bureaukratismus durchzudringen vermocht. In der konstitutionellen Monarchie aber findet scheinbar das Bureaukratentum erst recht Mittel und Wege, unseres Kaisers weitblickendes Streben für ein Deutschland, dessen Zukunft auf dem Wasser liegt, zu neutralisieren?

daneben vereinzelte ackerbautreibende europäische Ansiedler, Deutsche, Polen, Russen und Italiener. Aber gerade dieses Gegenüber der Geschicklichkeit, Erfahrung und Denkweise, diese Verschiedenheit an Gestalt, Sitte, Bildung, Religion, sittlicher Auffassung von Pflicht und Treue, dieser Wechsel von Temperament und Anlage, dieser Gegensatz der Interessen, dieser Austausch von Produktion und Konsumtion kann anregen, beleben, ja einen gegenseitigen Verkehr im weiteren, wie engeren Sinn anbahnen, wie er selten in der Welt zu finden sein wird. Aber eins ist dazu Vorbedingung: Die zeitgemäße Entwicklung der Verkehrsmittel! Dann werden die einzelnen Teile der Bevölkerung ineinander eingreifen, wie Teile eines Uhrwerks und werden dem Lande den Charakter eines ebenso wohlbedachten wie festgefügtten Mosaikbildes mannigfaltigsten Gesteins verleihen!

Als Maßstab für die wirtschaftliche Tätigkeit der verschiedenen Bevölkerung mag gelten, was sie ihren Nachkommen hinterläßt. Der einfache Brasilianer in den Tälern hinterläßt eine halbverfallene Palmitenhütte, eine kleine Kulturfäche, etwas Capoeira, d. h. Brachland, geringes Hausgerät und daneben Schulden, soweit überhaupt der Kredit gereicht hat. Der deutsche Kolonist, meist arm eingewandert, hinterläßt in der Regel ein Fachwerkhaus, Ställe, geräumige, eingefriedigte Weide, gutkultiviertes Land mit Obstbäumen, ferner Pferde, Rinder, Schweine und Fuhrwerk. Skinner berechnet den Wert der Haushaltungen durchschnittlich mit 4:450\$000 und schätzt die baren Mittel auf rund 1:000\$000 und die einzelne Kolonie im Durchschnitt von 405 Kolonien, deren Wert er je nach der Nähe zum Verkehrsmittelpunkt Blumenau zwischen 500 und 5000 Mark festsetzt, auf 1:900\$000. Danach hinterläßt der deutsche Kolonist im Durchschnitt 7:400\$000. Einzelne wenige Landwirte haben es in den 56 Jahren, die die Kolonie besteht, zu 50:000\$000, mehrere altangesessene, fleißige und kinderreiche Bauern zu 20:000—40:000\$000 Vermögen gebracht, die sie nur durch landwirtschaftlichen Betrieb erworben haben. Ein gewiß beredtes Zeichen wirtschaftlicher Fähigkeit der Kolonienatur und der Kolonistenarbeit! Freilich haben es in derselben Zeit einzelne Vendisten (Kaufleute) nach langsamem Erwerb des ersten Kapitals zu mehreren hunderttausend Mark Vermögen gebracht, wie der verstorbene Jensen, Asseburg, Kondor und erst recht der Großkaufmann Höpke, der sich von klein auf durch Weitblick, kaufmännisches Geschick, Tatkraft und Reellität ein auf mehrere Millionen geschätztes Vermögen erworben hat.

Es ist die geistige und moralische Höhe der deutschen Einwanderer, die hier ihren Siegeszug hält. Aber ohne dauernde geistige Nahrung sinken sie zurück und lassen sich von dem Schlendrian anstecken, der ringsumher herrscht.

Eine für jede Kolonisation grundlegende Frage bleibt noch zu beantworten: War in der Kolonie eine ursprüngliche, einheimische, dichte Be-

völkerung vorhanden, der der Einwanderer Rechnung zu tragen, der er sich selbst anzupassen gehabt hätte? In Brasilien finden wir ein völliges Gemenge aller möglichen völkischen Bestandteile und auch weiterhin für die Zukunft liegt es im Interesse der regierenden Kreise, alles neu zuwandernde Blut aufzusaugen selbst auf die Notwendigkeit hin, daß z. B. in entgegengesetzter Richtung wirkend die bisherige Bevölkerung von 21 Millionen in einer Zuwanderung im Laufe der nächsten Jahrzehnte sagen wir von 25 Millionen aufgeht. In Sta. Catharina ist man der zufließenden deutsch abstammten Bevölkerung, trotzdem sie $\frac{1}{3}$ beträgt, freilich so gut wie gar nicht gerecht geworden. Andererseits hat sich aber in dem abgeschlossenen allein für sich liegenden Blumenau die eingewanderte Bevölkerung so gut wie rein deutsch erhalten. Dem umwohnenden oder politisch beherrschenden Brasilianer hat sich Wirtschafts- und Volksleben weniger als anderswo anzupassen gehabt.

Eine Bevölkerungsrasse ist dabei bisher

noch gar nicht erwähnt worden: der alte Bewohner der Urwälder, der Botokude oder, wie man die Indianer gewöhnlich nennt, der Bugar. Von diesem halbwilden Urwaldbewohner, der unbekleidet, vielfach noch mit Steinbeilen ausgerüstet, von Schnecken und Gewürm und von Erde als Zukost lebt, in rein okkupatorischem Gewerbe als Sammler, Fischer und Jäger das Hinterland von Blumenau durchstreift und keinerlei Handwerk, sondern nur tierischen Kampf ums Dasein kennt,



Abb. 6. Sohn des Botokudenhäuptlings Monjan (der Starke) Bacharel Francisco Cogogn-Topp als Kind im Urwald gefangen und von den Franciskanern erzogen.

trennt uns abgrundtief die Verschiedenheit der Kultur. Im gebirgigen Urwaldland haben hier kleine Stämme Schlupfwinkel gefunden, in denen sie sich bis auf den heutigen Tag in wilder Ursprünglichkeit erhalten konnten, während sich rings um sie herum auf den angrenzenden Kampländern erst höhere indianische, dann europäische Kultur verbreitet hat. Während die kultivierten Indianer bei Ankunft der Europäer wenigstens das Lama und Alpaka gezähmt hatten, kennen die Buger des Urwalds von Sta. Catharina auch heute noch keine Haustiere, es sei denn, daß jenen „Jägererzählungen“ zu glauben ist, nach denen die Buger vereinzelt Hunde hielten, denen sie die Zunge herausgeschnitten hätten, damit sie nicht bellen könnten. Bisher haben diese Buger jeden Anschluß von sich gewiesen. Von Zeit zu Zeit überfallen sie die äußersten Kolonisten, mehr mordend als raubend und an der Straße von der Subida nach Pouso redondo sprechen zahlreiche Kreuze, alte und ganze neue, eine ernste Sprache, wie diese Wilden den Verkehr auf diesem so wichtigen Zugangspfad zum Hochland durch ihre blutigen Überfälle auf die Maultierkarawanen lebensgefährlich gestalteten. Sie fördern nie, sie hemmen stets! Wo die einen Platz greifen, müssen die andern hier weichen. Es ist ein tragisches Geschick für die alte indianische Bevölkerung Blumenaus, die Boto-kuden, daß als schlimmste Feinde ihnen ähnlich wilde Buger, die Corvados, entgegentreten.

Man weiß von beiden Stämmen wenig. Während sonst der gebirgige Wald kräftigere Völker erzeugt, finden wir hier nur einen ganz verwilderten, heruntergekommenen, zwar zähen, aber wenig kräftigen Menschenstamm mit ausgesprochen mongolischem Typ (Tafel VIII). Aus der Nähe von Itajahy, von einem gegen Wind wohl geschützten Bergvorsprung der früheren Küste, brachte ich Skelettreste alter Indianer mit, die auf ein hohes Alter schließen lassen. Maschinist I. Gall und Hauslehrer E. Kick hatten von Gebeinfunden bei Schotterabgrabungen gehört und sich in dankenswerter Weise mit weiteren Ausgrabungen beschäftigt. Im ganzen legte man drei Skelette bloß. Es fanden sich daneben zahlreiche Fischknochen, einzelne spitze Steine und eine versteinerte Holzkeule. Die Funde wurden von mir zur Untersuchung nach Deutschland gebracht und befinden sich im palaiozoischen Institut der Heidelberger Universität. Bekanntlich sind auch in der Nähe von Itajahy in den Muschelbergen, Sambarquis (s. Taf. 2), Skelette gefunden worden. Und im Juli dieses Jahres entdeckte der Kolonist Reuter in der Nähe des Südarms des Itajahy alte Kulturschichten mit Feuerstellen und gutgebrannten Tonscherben. Über das Alter der Funde ist bisher nichts ermittelt worden. Abgesehen von diesen drei Funden weiß die Geschichte rein gar nichts von den Bugern dieser Gegend zu berichten und schon heute sehen wir, wie dieses Urvolk ausstirbt, bevor es erforscht ist. Vielleicht regen diese Zeilen zu einer Erforschung dieses in seiner Wildheit weit zurückweisenden Volkes an.

Interessant ist, daß vor zwei Jahren sich eine sogenannte Buger-

schlacht zwischen Corvados und Botokuden in der Nähe von Brusque abgespielt hat. Die Feindschaft dieser beiden Stämme, die im Unland von Blumenau heute um ihr Dasein kämpfen, zeigte sich auch deutlich, als vor etwa einem Jahr in Florianopolis neu gefangene Bugerkinder zu alten Gefangenen gebracht wurden: selbst die kleinen Kinder dieser feindlichen Stämme gingen wie wilde Tiere aufeinander los, und bei der letzten „Bugerjagd“ im Dezember fand man gefangene Botokudenkinder, die einen Pflock in der Unterlippe trugen, als Gefangene unter den scheinbar von Nordwesten vordringenden Corvados vor, die einzelne portugiesische Worte von sich gaben, also bereits mit europäischer Kultur in Berührung gekommen waren.



Abb. 7. Gefangene Bugerfrauen und Kinder.

Für gewöhnlich läßt man diese Buger ganz in Frieden, aber sobald ihre Überfälle auf Kolonisten Menschenblut gekostet haben, wird eine Strafexpedition ausgesandt, die in der Regel Frauen und Kinder mitbringt, welche letztere dann an Kindesstatt angenommen und von den Deutschen oder Brasilianern erzogen werden (Abb. 6). So waren wieder einmal die Buger Ende vorigen Jahres in die Kolonie Hansa eingefallen. Sie drangen in das Haus des Kolonisten Krause ein, erschlugen mit Knüppeln ein 13 Jahre altes Mädchen, während dessen kleiner Bruder mit geringen Verletzungen davon kam, und raubten die Decken und Kleidungsstücke im Gegensatz zu früheren Überfällen, bei denen sie nur Werkzeuge mitnahmen, freilich möglichst den gesamten Hausrat zerstörten.

Eine unter dem Waldläufer Marcellino Martinho nachgesandte Strafexpedition faßte die Räuber nach langen Streifzügen im Walde ab und brachte zwei Weiber und acht Kinder, nämlich sieben Corvados und drei Botokuden als Gefangene zurück (Abb. 7). Etwa ein Jahr früher waren zwei Frauen und zwölf Kinder der Corvados zwangsweise zur Kultur geführt worden.

Die armen Geschöpfe, diese Opfer der Kultur, mag man bemitleiden, auch wenn sie in Blumenau noch so sorgfältig gepflegt werden. Aber hier besteht ein latenter Kriegszustand, der die Fortschritte europäischer Kultur ernstlich schädigt, die Kolonisation erschwert und zeitweise den Hochlandsverkehr unterbindet oder ihn auf andere Straßen, nach Lages-Florianopolis, ableitet. Es muß deshalb geradezu als ein Hohn auf die Kolonisationsbestrebungen des Bundespräsidenten betrachtet werden, wenn in Florianopolis kürzlich eine „patriotische Liga“ zum Schutze der Buger gebildet wurde! Als Zweck der Liga wird angegeben, die Indianer zu schützen und zum Christentum zu bekehren. Die Regierung soll um ihre Unterstützung gegangen und die öffentliche Meinung soll durch die Presse, durch Vorträge und sogar durch die Schule zugunsten der „sympathischen“ Buger bearbeitet werden. Hohe Protektion wurde nachgesucht und zugesichert. Der Gouvernador und der Vizegouvernador des Staates sind zu Ehrenpräsidenten der Liga gewählt worden, eine Reihe angesehener Männer ist im Vorstande vertreten. Der Urwaldsbote „Blumenau“ schreibt dazu mit vollem Recht: „Die Buger stören die Kolonisation und den Verkehr zwischen Hochland und Küste. Diese Störung muß beseitigt werden und zwar so schnell und gründlich wie möglich. Sentimentale Betrachtungen über die ungerechte Praxis der Bugerjagden, die den Grundsätzen der Moral widersprechen, sind hier ganz und gar nicht am Platze. Will man sich aber auf dieses Gebiet begeben, so liegt es unserm Empfinden näher, Mitleid mit den Opfern der Wilden zu bekunden, anstatt mit den Mördern zu sympathisieren. Ehe nicht für den Schutz der Kolonisten und Tropeiros, welche Werte schaffen und austauschen, hinreichend gesorgt ist — und davon sind wir noch weit entfernt — dürfte von einem Schutz der Buger, die nichts schaffen, sondern nur zerstören, gar nicht die Rede sein. Die vagabundierenden Stämme müssen durch ein großes Aufgebot von Bugerjägern und Waldläufern aufgehoben und so mit einem Schlage unschädlich gemacht werden. Der aufgehobene Stamm muß verpflanzt und unter strenger Bewachung interniert werden. Dann mag die Katechese beginnen, die vorher ziemlich aussichtslos ist, da die Wilden in freiem Zustande die friedliche Annäherung der Missionare kaum dulden werden.“ Diesen Vorschlägen muß man grundsätzlich beipflichten. Dazu kommt die Tatsache, daß die „gezähmten“ Indianer vermisch mit kultivierter Bevölkerung sich erst nach Jahrhunderten als erwünschter Bevölkerungszuwachs erwiesen haben. Dr. Hermann v. Jhering, der Direktor des staatlichen Museums in S. Paulo, äußert sich in seiner Schrift: „Die Anthropologie des Staates S. Paulo“ mit den



Schießender Indianer (Sta. Catharina).



Schießender Indianer (Sta. Catharina).

Worten: „Die im Staate S. Paulo lebenden Indianer können nicht als ein Element der Arbeit und des Fortschrittes angesehen werden und ihre Vermischung mit den eingewanderten Portugiesen hatte schlechte Folgen“, und auch in Paraná hat man gute Erfolge nur erzielt, solange man die Indianer völlig ernährte. Es bedarf schon einer einheitlichen Zusammenfassung vereiner staatlicher und kirchlicher Religiosität, wie sie in hohem Maße die Jesuiten in den Missiones¹⁾ ausübten, um Erfolge wie diese zu erzielen. Aber selbst diese Erfolge brachen wie ein Kartenhaus zusammen, sobald die treibende Kraft und der feste Zusammenschluß der Jesuiten aufhören mußte.

Es liegt nach allen Erfahrungen deshalb keine Berechtigung vor, diesen kulturunfähigen Bugern kulturfähige und kulturfreudige deutsche Ansiedler zum Opfer zu bringen, und es entbehrt nicht eines tragikomischen Beigeschmacks, daß sich kürzlich, ausgerechnet ein geborener Pole und ausgesprochener Deutschenfeind, namens Fric, der sich als Vertreter der Liga mit dem wohlklingenden Namen auf seiner Visitenkarte vorstellte: „Pacificador dos Índios de Sta. Catharina“²⁾ in Blumenau zur Katechese der Buger eingefunden und ausgerüstet mit „deutschen Berliner Empfehlungsschreiben“ (!) eine Hetze gegen die deutschen Kolonisten Blumenaus eröffnet hat!

Der Ausgangspunkt Florianopolis, seine nativistische, antideutsche Richtung, das Interesse der dortigen brasilianischen Kaufleute an der Störung des Hochlandsverkehrs mit Blumenau und der deutschen Kolonisation durch die Buger und gar die Entsendung dieses Polen beweist wiederum den Satz, daß auch solche brasilianischen Parteileute, die Positives nicht zu leisten verstehen, Meister sind im Hemmen der Fortschritte Dritter. Dem Deutschtum aber erwächst die Aufgabe, durch mittelbare Hilfsmittel, durch verbesserte Verkehrsmittel, namentlich Bahnen, das Unwesen der Buger unschädlich zu machen und durch schnell vorwärts geführte Kolonisation diese wilden Völker in rückständigere Nachbargebiete abzuschieben.

Geschichtliche Grundlagen.

Die durch Ozeanbreite von der alten Welt getrennte geographische Lage Amerikas hat die Geschichte der beiden Erdteile der westlichen Halbkugel mehr als bei einem anderen Landkomplex der Erde bedingt. Spät, und dabei nur wenige Jahrzehnte der Erforschung voneinander getrennt, begann die Geschichte der einzelnen Länder Amerikas als Kolonialgeschichte. Höhere europäische Kultur wurde in dies Land von Europa übertragen und es sind deshalb zwei Dinge für die geschichtliche Entwicklung der neuen Welt von besonderer Bedeutung: einmal, in welches europäischen Staates Machtgebiet die einzelnen amerikanischen Länder fielen, zum andern, welche geo-

¹⁾ Vgl. E. Gothein, Der christlich-soziale Staat der Jesuiten in Paraguay.

²⁾ Vgl. Urwaldsbote.

graphische Lage und natürlichen Beschaffenheiten den Einwanderern zum Teil zwingende Möglichkeiten boten?

Die vorangegangenen Kapitel haben die letztgenannten Grundlagen, soweit es für diese Schrift erforderlich schien, behandelt. Es erübrigt noch, sich die Frage der Machtgebiete der Landesherrschaft und die Wechselwirkung mit Lage und Naturbeschaffenheit des Landes in einigen geschichtlich bedeutsamen Ereignissen widerspiegeln zu lassen.

Während der südamerikanische Kontinent unter Columbus und den von westwärts den Weg nach Ostindien suchenden Spaniern entdeckt wurde, stießen unerwartet unter Pedro Alvarez Cabral am 22. April 1500 Portugiesen auf dem östlichen Seeweg nach Ostindien (sie hatten auf dem Weg zum „Kap der guten Hoffnung“, oder, wie es damals hieß, zum „Kap der Stürme“, stark südwestlichen Kurs eingeschlagen, um die gefürchtete Zone der Windstille möglichst zu umgehen) auf die Ilha da Vera Cruz und landeten in der späteren Provinz Espirito Santo.

Auf der einen Seite verlegte, rund 20 Breitengrade weiter als Afrika nach Süden vorragend, Südamerika bis zur Magalhanstraße den Westwärtsfahrern den Weg, und das kräftigere Binnenvolk der Spanier warf sich mit einem gewissen nationalen Eifer auf die amerikanischen Neuländer und förderte mehr als die Portugiesen die Kulturentwicklung der in ihren Machtkreis gelangten Gebiete. Auf der anderen Seite fanden die Ostwärtsfahrer, weniger durch Afrika gehemmt und auf kürzerem Ozeanwege vom südlichsten afrikanischen Kap nach der ostindischen Inselwelt gelangend, dort eine diesem Küstenvolke mehr entsprechende, es aber fast ganz in Anspruch nehmende Betätigung: Handel mit dicht gescharten Völkern und bequeme Bereicherung an deren aufgestapelten Schätzen blieben die Hauptziele des portugiesischen Volkes und so sehen wir, wie es mit dem kontinentalen Riesenbesitz Brasilien trotz dessen Europa zugekehrter Lage wenig anzufangen verstand. Es ist dasselbe portugiesische Volk, das auch aus Deutsch-Südwestafrika nichts zu schaffen wußte und das noch heute in seinem Stammland zu 45% unproduktives Land besitzt, während Großbritannien 18%, Italien 16%, Frankreich 15% und Deutschland nur 9% unproduktives Land aufweist.¹⁾

Brasilien ist durch dieses portugiesische Volk künstlich aufgehalten worden; ängstlich wehrten die selbst wenig Positives leistenden Portugiesen jede Entwicklung fremder und selbst brasilianisch-einheimischer Fortschritte. Namentlich betrachteten sie die Küstenschiffahrt merkantilistisch als portugiesisches Monopol und monopolisierten damit den ganzen Handel.

Die Unabhängigkeitserklärung Brasiliens am 7. September 1822 hat um so weniger eine innere Umwandlung geschaffen, als einmal die bei ihrem bunten Gemenge in sich nicht genügend abgeklärte dünne Bevölkerung

¹⁾ Vgl. Th. Gruber, Wirtschaftliche Erdkunde.

mit dem Riesenland nichts anzufangen wußte und andererseits der brasilianische Staat unter seinem schlafenden Kaisertum zu denkendem Selbstbewußtsein nicht erwachen konnte. Er schuf nichts selber, er kopierte nur als „Kolonie“. Es bedurfte eines Ereignisses von größerer Tragweite, um die in portugiesischer „Paciencia“ schlummernden Volkskräfte sich auf sich selbst besinnen zu lassen. Ausgehend von humanitären und in ihrer Absicht anzuerkennenden Grundgedanken, die schon am 28. September 1871 grundsätzlich zu einer allmählichen Abstreifung der Sklaverei (der Übergang zur Freiheit sollte sich allmählich vollziehen und die neugeborenen Sklavenkinder sollten frei sein) geführt hat, benutzte die stellvertretende Regentin, Isabella, ihre Vollmacht, die Sklaverei am 13. Mai 1888 von heute auf morgen aufzuheben. Die Regentin war von dem ehrgeizigen Bestreben geblendet, eine Tat, wie die Sklavenbefreiung, mit ihrem Namen zu verknüpfen, und war in dem Wahn befangen, daß man lediglich durch Wollen ein gut regiertes Staatswesen und aus Sklaven über Nacht freie, innerlich freie Männer schaffe, wie sie ein moderner Staat gebraucht. Das Ergebnis war ein ungewolltes. Man feiert zwar noch heute die Sklavenbefreiung in öffentlichem Festtag, der Name der Regentin wird aber dabei nicht genannt. Die mittelbaren Folgen ihres Erlasses wirkten aber geradezu umwälzend! Das ganze Wirtschaftsleben war wie vom Blitz getroffen. Die einzige damals gegen bar abzusetzende größere Ausfuhrware war der Kaffee. Die Ernte stand gerade bevor, da wurden die Sklaven frei und verspotteten ihre alten Herren: die Ernte konnte nur teilweise eingebracht werden. Das ganze Wirtschaftsleben versumpfte, das gesellschaftliche Leben war in hellem Aufruhr und so war es gegenüber diesem verfehlten Idealismus eines Weibes auf dem Kaiserthron, gegenüber diesem Spielen mit den wirtschaftlichen Daseinsbedingungen dieses Staates nur der folgerichtige Akt des der Unmündigkeit entwachsenen brasilianischen Volkes, als am 15. November 1889 ohne Blutvergießen der Kaiser mehr höflich als bestimmt zur Abdankung veranlaßt und die Republik erklärt wurde.

Nicht in jeder Hinsicht war dieser Umschwung zu begrüßen! Das demokratische Intrigantentum der Republik ist noch gemeiner als das feinpolierte Schmarotzertum an Fürstenhöfen, und an Stelle selbst eines berechtigten Ehrgeizes nach höchster Anerkennung trat die Vergötterung des Mammons, der Kultus des Dollars, während die im Kaiser verkörperte Pflichtauffassung aller Beamten leider vielfach durch Arbeit in eigene Taschen ersetzt wurde. Für das Ehrgefühl, auf das sich die Monarchie stützt, war man eher reif wie für die Tugend, die ein Freistaat voraussetzt. Auf der anderen Seite aber trat erst jetzt nach dem Bruch mit dem portugiesischen Fürstenhaus der selbständige Charakter des Landes hervor. Allerdings fehlte es in diesem Neuland an eigenen älteren Kulturstätten und Vorbildern der Entwicklung. Man suchte sie, zumal der Gegensatz zwischen dem von Europa technisch und kommerziell abhängigen Neuland durch die Riesenfortschritte Europas im 19. Jahrhundert grell in die

Erscheinung trat, und glaubte die Vorbilder in dem bereits leicht abwärtssteigenden Frankreich gefunden zu haben. Außer der französischen Diplomatensprache, dem Zylinder, dem selbst in tropischer Hitze in Rio de Janeiro getragenen schwarzen Gehrock und den Pariser Halbweltdamen ist wenig von dieser französischen Richtung übrig geblieben, und heute sucht man die für Neuländer wünschenswerten Vorbilder, Erfahrungen, Fortschritte und Muster entweder in den Vereinigten Staaten oder in Deutschland.

Der Mangel an Bevölkerung ist erkannt und aus der alten portugiesischen Eroberungskolonie ist eine europäische Einwandererkolonie geworden. Und diesen Charakter wird das Land so lange noch beibehalten, bis seine Bevölkerungsziffer mehr als verdreifacht ist und damit den heutigen Bevölkerungsstand der Vereinigten Staaten überschritten hat und bis die einzelnen Staaten nicht ausschließlich auf den heute noch ganz erbärmlichen Küstenverkehr angewiesen sind, sondern durch Ausbau der Bahnen und Ausnutzung der schiffbaren Ströme im Binnenland eine innige Verkehrsvermittlung untereinander erhalten haben.

Wie im kleinen heute noch die Nachbarkolonien Blumenau und Joinville ihre Lebenskräfte nur mit dem Ozeanverkehr eintauschen, so arbeiten im großen auch die einzelnen Bundesstaaten, durch verschiedene Ausfuhrsteuern weiterhin künstlich beschränkt, nur nebeneinander, eher gegeneinander, keinesfalls aber miteinander, nur vom Meere und nach dem Meere. Erst wenn allenthalben entwickelte Verkehrseinrichtungen der Küste gleichlaufend, den Binnenverkehr lohnend gemacht haben, wird sich Brasilien, und dazu sind scheinbar 40 bis 50 Jahre mindestens nötig, seiner natürlichen Schätze freuen, seine bevorzugte Lage im Erdteil und sein Klima ausnützen und in die Reihe der Großmächte der Erde eintreten, ein Ziel, das der Brasilianer um so eher erreichen kann, als ihn vom Minister bis zum Hafenarbeiter eine begeisterte Hingabe für seine Nation erfüllt! Mit berechtigtem Stolz durfte an den letzten panamerikanischen Kongreß in Rio der Minister des Äußeren, Baron do Rio Branco, die Worte richten: „Es gibt bei uns niemand, der Neid gegen die Nachbarvölker hegt, denn wir erwarten alles von der Zukunft, ebensowenig Haß, denn wir haben von ihnen in der Vergangenheit nichts zu leiden gehabt. Ein großes Gefühl belebt uns: das Streben nach einem raschen Fortschritt, ohne unsere Traditionen der Freiheit zu brechen und ohne fremde Rechte zu verletzen.“ Unsere deutschen aufrichtigsten Wünsche mögen diese Entwicklung der brasilianischen Völker begleiten! —

Auf eine geschichtliche Tatsache sei noch hingewiesen. Wie der Papst durch eine Grenzlinie von Norden nach Süden, östlich an die Portugiesen, westlich an die Spanier, die Welt verteilte und dadurch Süd- und Zentralamerika in zwei Sprachgebiete trennte¹⁾ — in Brasilien wird deshalb Portugiesisch als Landessprache gesprochen —, so vollzogen die Vizekönige senk-

¹⁾ Vgl. O. Cannstatt, Das republikanische Brasilien in Vergangenheit und Gegenwart.

recht zur Meridianlinie, annähernd im rechten Winkel zur Küste ansetzend, eine Aufteilung Südbraziliens in Provinzen oder Lehnsherrschaften. Auch Sta. Catharina erhielt auf solche schematische Weise, die seinem tektonischen Aufbau und damit seiner wirtschaftlichen Grundlage zuwiderlief, seine Nord- und Südgrenze festgelegt. Nochmals durch Beschluß vom Oberlandestribunal wurde die Nordgrenze an den Rio Negro verschoben und Sta. Catharina erhielt hinter einem breiten unkultivierten Urwaldstreifen ein mit einem fremden Staat wirtschaftlich verbundenes Kampland. Da vollzog sich aber ein in der geographischen Lage wohlbegründeter Vorgang: der nördliche Nachbarstaat achtete diese Grenze nicht.

Wie erwähnt, fehlen Sta. Catharina und seinem schroff gegen das Meer abfallenden Hochland offene leichte Zugänge zum Innern. In der Nordhälfte des Staates verhinderte ferner bis zum vorigen Jahrhundert dichter Urwald sofort am Meeresrand jede kulturelle Entwicklung. Die Insel Sta. Catharina und ihr Nachbarland wirkte, wenn auch weniger hemmend, so doch jedenfalls nicht in dem Maße fördernd, wie das offene Steppenland Rio Grande do Sul samt seinem fahrbaren Stromsystem. Langsam vollzog sich in Richtung Lages ein geringer Hochlandsverkehr, der aber zu unbedeutend war, um seine Wirkungen bis zur Nordgrenze an den Rio Negro auszustrahlen. Ja, im Gegenteil, von Norden her, begünstigt durch das offene Kampland, drangen bis in die Mitte des heutigen Staates Sta. Catharina die Paranenser herein und gründeten dort zur Erinnerung an ihre Hauptstadt Curitiba Curitibanos. Erst die Entwicklung von Joinville und São Bento schuf unmittelbar von der Küste einen neuen Verkehrsweg in die Gebiete des südlichen Rio Negro-Ufers. Hätte der Staat Sta. Catharina sich schon damals dieser Zugangsstraße bemächtigt und, statt Florianopolis auf der Insel Sta. Catharina auszubauen, auf den Hafen S. Francisco do Sul und dessen Hinterland sein Schwergewicht gelegt, so hätte er auch das offene Hochland hinter São Bento nach Moema und Lucena, diese sich für Roggen- und Haferbau eignenden fruchtbaren Landstriche, besiedeln und so die wirtschaftlich falsch angelegte Grenze weniger schädlich machen können. Solches Vorgehen des Staates hätte aber die deutschen Kolonien in Dona Francisca gefördert und den Kaziken in Lages und Umgegend nichts genützt. Daher unterblieb dieser wichtige Schritt zur Angliederung des strittigen Landes. Der nördliche Staat, Paraná, war rühriger; vor allem war dort das Hochland früher erschlossen, und der Weg vom Hafen über Paraná nach den südlichen Uferländern des Rio Negro war weit kürzer als der weite Umweg von Florianopolis-Lages-Curitibanos-Corisco-Lucena, und so sind diese fruchtbaren Hinterlandsgebiete des unnatürlich abgegrenzten Staates Sta. Catharina von Paraná aus kolonisiert worden.

Möge nach dem Buchstaben des Gesetzes dieses Gebiet zu Sta. Catharina gehören, nach seiner geographischen Lage und dem Recht des ersten Ein-

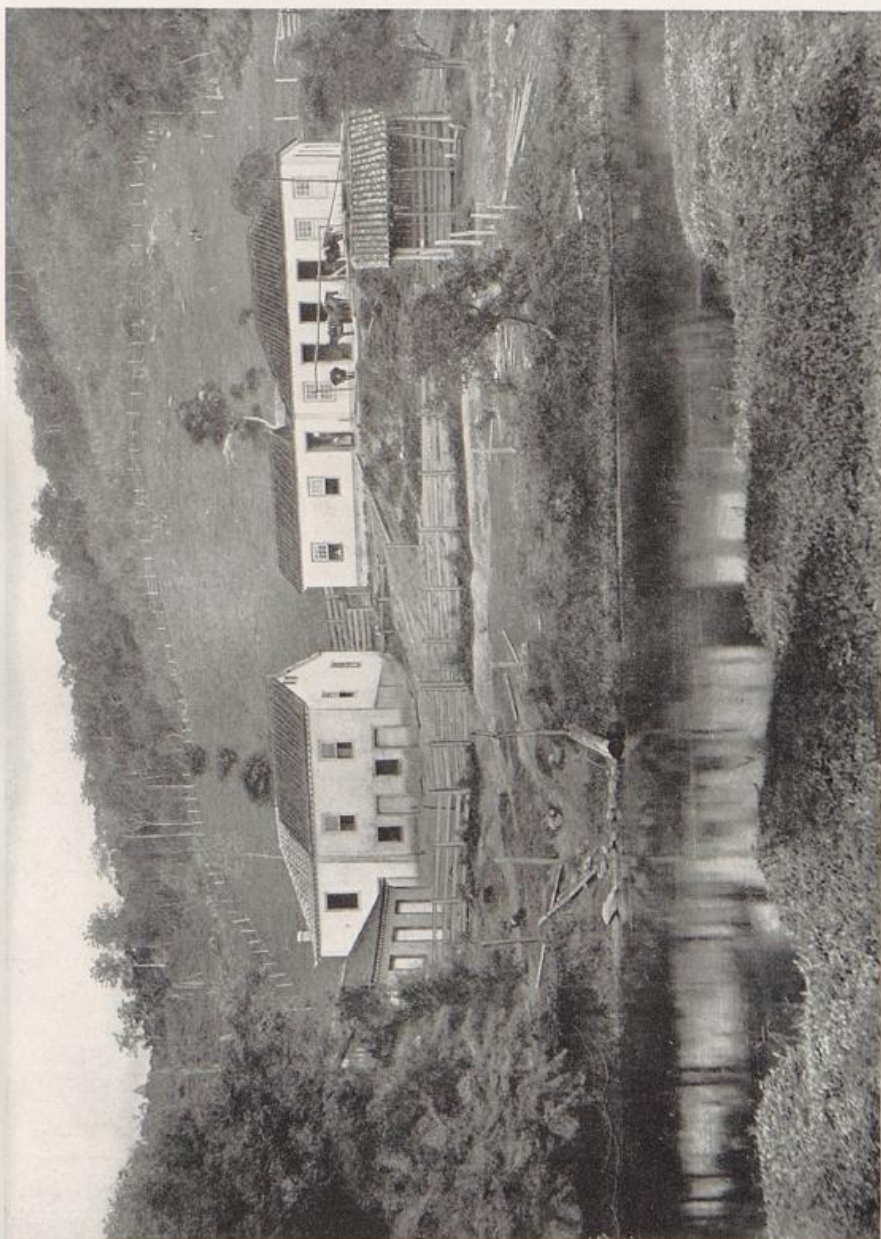
wanderers, der in jedem Neuland gewisse Berechtigungen hat, kann es nicht Wunder nehmen, wenn Paraná sich um den Rechtsspruch des obersten Gerichts Jahre hindurch nicht gekümmert, das besetzte Gebiet polizeilich behauptet und es außerdem erreicht hat, daß die Gerichtsverhandlung trotz dem Spruch des obersten Entscheidungshofes von neuem beginnt. —

In unmittelbarer Folge der Unabhängigkeitserklärung wurde Brasilien, wie bereits erwähnt, aus einer Erobererkolonie eine Einwandererkolonie. Nicht nur die geographische Lage und Naturbeschaffenheit Brasiliens, nicht nur die Verhältnisse eines Staats, in dessen Machtsphäre Brasilien gefallen war, sondern die wirtschaftlichen Verhältnisse und die persönlichen Ziele und Wünsche aller europäischen Auswandererstaaten traten zu der brasilianischen Einwanderungspolitik in ein gegenseitiges Verhältnis, das bald durch das Einwandererland, bald durch die Auswandererländer zu starken Schwankungen geführt wurde.

Für die Schwankungen deutscher Auswanderung läßt sich ein vielfach vermuteter organischer Zusammenhang zwischen Bevölkerungszunahme und Auswanderung nicht erkennen. Auch politische Unzufriedenheit hat in stürmischen Zeiten wie im Jahr 1848 zu verstärkter Auswanderung geführt, und es haben sich, ohne der 48er Bewegung das Wort reden zu wollen, die alten, überzeugungstreuen 48er im Ausland gut bewährt. Die Auswanderung richtet sich in der Hauptsache nach den Aussichten einer günstigen Lage im Einwanderungsland. Treffen damit noch ungünstige Verhältnisse in der Heimat zusammen, so wird die Auswanderungsbewegung eine besonders starke sein.¹⁾ Betrachten wir zunächst die Schwankungen der Einwandererpolitik in Brasilien.

Das neue Kaiserreich entschloß sich im Jahre 1822 zur Kolonisation, die naturgemäß von der kaiserlichen Zentralregierung geleitet wurde. Die Republik übergab dagegen die unbesiedelten Ländereien den Einzelstaaten und folgte gleichzeitig der Beeinflussung von Nativisten, die ängstlich ihr farbiges Blut hüten wollen und befürchten, eine starke europäische Bevölkerung könnte das brasilianische Volk, das doch selbst eine Völkermenge darstellt, „entnationalisieren“. Der Bund stellte sich ebenfalls eher unfreundlich als wohlwollend der Einwanderung gegenüber. Die natürlichen Ausläufer dieser Periode finden wir denn auch bei dem langsamer denkenden Teil der Bewohnerschaft, der heute noch gar zu gern der fremden Kolonisation immer wieder Knüppel zwischen die Beine wirft. Dazu kommt die Tatsache, daß die Einzelstaaten nur selten in der Lage waren, Geld für Kolonisationszwecke auszugeben. Nur die reicheren Staaten S. Paulo und Minas Geraes warfen für Kolonisation größere Summen aus. Sta. Catharina blieb untätig. Es ist deshalb von grundlegender Bedeutung, daß die Bundesregierung end-

¹⁾ Vgl. Goetsch, Auswanderung, Elsters Handwörterbuch.



Brasilianische Vende (Kaufhaus).



Brasilianische Vende (Kaufhaus).

lich einmal die nativistischen Schmeißfliegen abwehrt und die Kolonisation erneut wieder in die Hand genommen hat. —

Vergegenwärtigen wir uns einzelne Daten deutsch-brasilianischer Koloniegründungen: Bald nach der Unabhängigkeitserklärung wurde 1824 in Rio Grande die erste deutsche Kolonie S. Leopoldo und 1825 S. Maria gegründet, andere folgten: in Sta. Catharina 1829 Kolonie S. Pedro, 1829 Rio Negro, 1847 Sta. Isabel, **1850 Blumenau und Dona Francisca (Joinville und S. Bento)**, 1860 Theresopolis, Brusque und Braço do Norte (Tubarão), 1897 die Hansa, in Rio Grande 1902 Neuwürttemberg und Xingu. Die Kolonie Leopoldina in Bahia (1818), Neu-Freiburg bei Rio (1819) und im Orgelgebirge (1854 bis 1858) trugen nicht den Charakter geschlossener deutscher Kolonien. Die Schwankungen der Einwandererpolitik treten in diesen Gründungsjahren zutage. Sie beweisen auch die Zahlen, die Moritz Schanz in seiner Schrift „Das heutige Brasilien“ (1903) wiedergibt. Nach dieser betrug die deutsche Einwanderung in Brasilien 1855—1862 jährlich: 2500, 1862—1873: 272, 1874—1889: 1700 Einwanderer; dagegen wurden im Jahr 1906 von Hamburg 132 (im Vorjahr 216) Auswanderer und von Bremen 48 (im Vorjahr 110) nach Brasilien befördert. Im übrigen vergleiche die Tabelle über deutsche überseeische Auswanderung von 1871 bis 1905 in Anlage VIII. — Heute hat, wie berichtet, die brasilianische Regierung ein neues Einwandererreglement erlassen (vgl. S. 48), und 6000 Kontos für Förderung der Einwanderung und Kolonisation für das Bundesbudget 1907 eingestellt. Deutsche Einwanderer werden deshalb in mehreren Staaten gesucht. Die Regierung von Minas Geraes hat sich neuerdings wieder entschlossen, mit deutschen Einwanderern zu kolonisieren. Die dazu ausersehenen Länder liegen am Rio Manhuassu und Rio Doce, wo sich bereits eine blühende deutsche Kolonie, Alto Inquitiba, befindet. Der bisherige deutsche Gesandte, Herr v. Treutler, hat auch diese Ländereien besichtigt und soll sich über sie günstig geäußert haben. — Der Staat S. Paulo wünscht einen neuen Koloniedistrikt (Nucleo) ausschließlich für deutsche Ansiedler zu gründen. — Im Staat Rio Grande do Sul wird die Kolonie Neu-Württemberg durch Dr. Herm. Meyer und seinen vorzüglich geeigneten Direktor Bornmüller unter wirksamster Unterstützung von Pfarrer Faulhaber und Frau Faulhaber (als Lehrerin) mustergültig geleitet, so daß es zu bedauern ist, daß Dr. Meyer nicht auch in dem für die Entwicklung Südbrasilien weit wichtigeren und nach Lage und Klima verheißungsvolleren Hinterland von Blumenau eine Kolonie gegründet hat! — In Sta. Catharina geht man mit dem Plan einer intensiven Kolonisation der Insel Sta. Catharina um. In Brusque, wo ein sehr tätiger brasilianischer Landamtsagent Castilho die deutsch-brasilianischen Gegensätze glücklich zu vereinen weiß, fehlt es nicht an fruchtbarem Land, sondern nur an kapitalkräftigen Kolonisatoren, um dieser deutschen Kolonie wieder das nötige frische deutsche Blut zuzuführen. Der Superintendent, Kaufmann Renaux aus Lörrach in Baden, beabsichtigt

Wettstein, Brasilien und Blumenau.

deshalb eben ein Kolonisationsunternehmen zu gründen, das ich nach den in Frage stehenden Ländereien für entschieden aussichtsreich halten möchte. Von größter Bedeutung, wenigstens ihrer Entwicklungsfähigkeit nach, ist aber die Unternehmung der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft m. b. H., die ihre Kolonie Humboldt von Joinville aus annähernd besiedelt und seit 1900 im Tale des Itajahy eine neue Kolonie Hansa, Distrikt Hercilio, gegründet hat. Wer sich über den Charakter dieser Gesellschaft ein kritisches Bild machen will, möge Fabri, „Deutsche Ansiedlungsarbeit in Sta. Catharina“ lesen. Man hat seinerzeit geglaubt, Fabri habe lediglich aus Feindschaft gegen den Gesellschafter en gros Scharlach so schwarz über dessen Kolonisationsunternehmen, die H. K. G., geurteilt. Heute muß man erkennen, in wie vielen Punkten die Entwicklung dieser Gesellschaft Fabris Worte bestätigt hat. Jedenfalls sei der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß die Bahnbaugesellschaft auf neuer gesunder pekuniärer Grundlage in glücklicher Interessenvereinigung von Männern der alten und neuen Kolonie im Westarmgebiet ein Konkurrenzunternehmen eröffnet, das allein schon durch solchen Wettbewerb segensreich für beide Teile wirken könnte! Laut Konzession sind dem Bahnunternehmen durch die Konzession v. Skinner 1 500 000 ha im Westarmgebiet des Itajahy, dem fruchtbarsten Gebiete des ganzen Staates (!), das zum Teil 850 m Höhe erreicht und dort für Getreidebau geeignet ist, zu einem Preise von 1,500 für den Hektar zugesichert worden. Jedenfalls bietet sich hier für den deutschen Einwanderer günstige Gelegenheit, sich eine selbständige Existenz als Kleinbauer zu verschaffen.

Aber wir dürfen die Tatsache nicht übersehen, daß noch andere Länder der Erde Einwanderer nötig haben und in letzter Zeit günstigere Bedingungen gewährt haben oder gewähren werden, falls Zeiten wie die Jahre 1881 und 1882 wieder zu einer deutschen Massenauswanderung führen (1881 = 220 902 und 1882 = 203 585 Auswanderer). Nach dem Geschäftsbericht über die Tätigkeit der „Zentralauskunftsstelle für Auswanderer“ für die Zeit vom 1. Oktober 1905 bis zum 30. September 1906 hat diese 2496 schriftliche und 684 mündliche Auskünfte erteilt. Von 4788 die verschiedenen Auswanderungsgebiete betreffenden Anfragen bezogen sich mehr als die Hälfte (2979) auf die Kolonien des Deutschen Reichs, die im steigenden Maße die Interessen der Auswanderungslustigen in Anspruch nahmen. An erster Stelle stand unter den deutschen Schutzgebieten Deutsch-Südwestafrika, auf das sich 1005 Anfragen bezogen. Auf Deutsch-Ostafrika bezogen sich 517 Anfragen (283 im Vorjahre). Die Mehrzahl der Anfrager war mittellos. Anfragen betreffs der übrigen deutschen Kolonien liefen ein: für Kamerun 137 (74), für Togo 112 (52), Samoa 97 (42), Neu-Guinea 47 (23).

Unter den fremden Auswanderungsgebieten standen voran: Südbrasilien, Argentinien, Nordamerika. Dabei ist im Jahre 1904 und 1905 die gesamte deutsche Auswanderung annähernd gleichgeblieben (27 984 zu

28075).¹⁾ Andererseits ist seit 1894 die Zahl der deutschen Auswanderer überhaupt eine geringe; ja Deutschland ist infolge seiner wirtschaftlichen Entwicklung vom Auswandererland zum Einwandererland geworden.

In Deutsch-Südwestafrika erscheint als bestes Mittel gegen die Wiederholung von Aufständen eine starke Einwanderung von „Wehrsiedlern“²⁾ geboten. — Deutsch-Ostafrika läßt in seinen höheren Gegenden in beschränktem Maße deutsche Bauern und Viehzüchter als Ansiedler zu.

Dem Generalagenten für Neu-Süd-Wales ging folgende Anweisung seiner Regierung zu: „Die Regierung von Neu-Süd-Wales hat beschlossen, zu dem Reisegeld jedes Landarbeiters und Dienstboten, der mit Zustimmung des Generalagenten nach der Kolonie auswandert, 6 Lstrl. beizusteuern.“ (Tägliche Rundschau.) Die deutsche Auswanderung nach Australien war freilich während den letzten 20 Jahren eine sehr bescheidene, sie betrug höchstens 13 auf 1000, 1897 13, 1901 10, 1902 7, 1903 4, 1904 3, 1905 3 auf 1000 aller deutschen Auswanderer. Die höchste Gesamtzahl seit 1871 wurde im Jahre 1882 mit 2104 Personen erreicht. — Nach Asien fand seit 1899 so gut wie keine Auswanderung statt, die Höchstziffer seit 1871 wurde im Jahre 1889 mit 262 Köpfen erlangt, mit noch nicht 3 Personen auf Tausend deutsche Auswanderer.

Die Auswanderung nach Brasilien, die 1890 mit 4148 Einwanderern 43 vom Tausend ausgemacht hat, zeigt im Verhältnis zu der Gesamtauswanderung eine Neigung zum Fallen: 1897 38, 1898 37, 1899 37, 1900 17, 1901 19, 1902 25, 1903 19, 1904 13, 1905 12 vom 1000, obwohl seit 1897 die Hansa und seit 1902 Neu-Württemberg als Kolonien zugelassen wurden! Man muß diese Tatsache darauf zurückführen, daß Brasilien seinen Verpflichtungen gegenüber den Einwanderern nicht genügend nachgekommen ist; und wenn Brasilien künftighin die Einwanderer nicht wirklich gut unterstützt, so würde sich ein zeitweiser Boykott durch alle europäischen Auswandereranstalten um so mehr lohnen, als die heutigen Leiter der Republik die Notwendigkeit der Einwanderung voll erkannt haben und nur in den Unterorganen keine bereite Hilfe finden.

Auf der anderen Seite hat Preußen, ostelbischen Neigungen folgend, in einem an Leibeigenschaft erinnernden Rückfall 1859 das v. d. Heydtsche Reskript erlassen, das die Auswanderung nach Brasilien so gut wie unterband. 40000 Deutsche damals und vor allem in den 70er Jahren nach Südbrasilien statt nach den Vereinigten Staaten gesandt, und wir hätten heute in Südbrasilien die wirtschaftliche Vorherrschaft! Im August 1896 wurde dieses schon bei seiner Geburt überlebte Reskript, das die Brasilianer ärgerte und gegen die deutschen Kolonisten aufbrachte, für Südbrasilien außer Kraft

¹⁾ Siehe Anlage VIII.

²⁾ Vgl. Die Wehrsiedler von Cas. Wagner 1907.

gesetzt, aber für S. Paulo besteht es noch heute „zu Recht“, wenn auch „mit Unrecht“, wie das deutsche Jahrbuch von S. Paulo treffend betont. Das v. d. Heydtsche Reskript erinnert in seiner Bevormundung der Auswanderer an das alte Abfahrtsgeld, *Gabella emigrationis*, dessen Begründung in Hörigkeitsverhältnissen seine rechtliche Wurzel hat. S. Paulo darf keine Auswandereragenten in Deutschland unterhalten. Die preußischen Behörden stellen Leuten, die nach S. Paulo wollen, entweder überhaupt keine Auswandererpässe aus oder sie tun es unter derartigen amtlichen Warnungen, daß die Auswanderer abgeschreckt werden. Und doch liegt es nicht nur im Interesse der Leute selbst, sondern auch in demjenigen Deutschlands, des deutschen Handels, der deutschen Industrie und sogar der deutschen Landwirtschaft, wenn die Auswanderer Brasilien bevorzugen, wo sie keine oder wenig Güter erzeugen, die mit den deutschen Erzeugnissen in Wettbewerb treten, und wo sie dazu beitragen, den Absatz deutscher Waren zu vermehren.

Nach Goetsch (Auswanderung) ist das deutsche Kapital in Brasilien mit 600 Mill., in Argentinien ebenfalls mit 600, in Uruguay und Paraguay mit 110 und in Chile mit 300 Mill. festgelegt. Die besten Träger deutschen Kapitals bleiben aber deutsche Menschen und die Frage der Auswanderung besteht fort, auch wenn die Auswanderung zeitweise in den Hintergrund getreten ist. Mag die deutsche Auswanderung für die Heimat zunächst einen volkswirtschaftlichen Verlust bedeuten, sie beschleunigt den Aufschwung deutscher Schifffahrt und wirkt entscheidend für die Ausdehnung des deutschen Marktes. Die Männer, die von der richtigen Würdigung und damit von vollem Interesse für die Entwicklung deutschen Handels und deutscher Industrie geleitet werden, sollten deshalb der deutschen Auswandererfrage tatkräftiges Wohlwollen entgegenbringen.

Da nun Südbrasilien, einschließlich des verfehmten Staates S. Paulo (Abb. 3 und 8), als das geeignetste Ziel deutscher Auswanderung bezeichnet werden muß, bedeutet das v. d. Heydtsche Reskript unter den heutigen veränderten Verhältnissen in Brasilien und andererseits bei unseren allgemein zur Geltung gelangenden Ansichten über „freien Verkehr“ gewissermaßen ein Gegenstück zu dem rückständigen Gesetz über den Verlust der Reichsangehörigkeit. Und da spricht man von großdeutscher Politik! Wenn wir im Weltkonzert unsere Töne mitklingen lassen wollen, müssen wir unsere Instrumente ganz anders abstimmen und neue Saiten aufziehen. Den Stimmschlüssel wird aber weder der typische Geheimrat der Wilhelmstraße noch der Vollblutagrarier Ostelbiens liefern dürfen.

Zum Schluß dieser Betrachtungen über Schwankungen der Einwandererpolitik in und für Brasilien noch eine kurze Bemerkung. Die europäische Besiedlung im brasilianischen Urwald wäre eine Kolonisation im weiteren Sinne, wenn wir uns an die Worte des Geheimrats Dernburg halten wollen: „Kolonisation heißt die Nutzbarmachung des Bodens, seiner Schätze, der

Flora, der Fauna und vor allem der Menschen zugunsten der Wirtschaft der kolonisierenden Nationen, und diese ist dafür zu der Gegengabe ihrer höheren Kultur, ihrer sittlichen Begriffe, ihrer besseren Methoden verpflichtet.“ Und an anderer Stelle sagt Exzellenz Dernburg: „Nun ist aber der Eingeborene der wichtigste Gegenstand der Kolonisation.“¹⁾ Wie bei der Erörterung über die Bevölkerung besprochen, fehlen aber die nutzbar zu machenden einheimischen Menschen im Urwaldgebiet deutsch-brasilianischer Kolonien. Und welche Macht kolonisiert? Deutschland? Nein, und Deutschland ja! Es handelt sich um deutsche Menschen, deutsches Kulturmateriale, deutsche Arbeit



Abb. 8. Strassenleben in São Paulo.

und deutsches Kapital! Wir sehen also, daß diese wichtigen deutsch-brasilianischen Kolonien gar nicht in das Programm des gegenwärtigen Kolonialministers passen, und von einem Auftreten der das Deutschtum im Ausland vertretenden Regierungsherren hört man im Reichstag eigentlich nur, wenn die Gehälter für die Konsuln verlangt werden, es sei denn, daß hohe Politik mitspielt, und da kommt dann gleich mit voller Kraft der Reichskanzler selbst. Hier fehlt deshalb meines Erachtens ein Zwischenglied, ein Ministerium für deutsche Konsularinteressen! Das deutsche Volk müßte natürlich diese ausländischen deutschen Kolonien anders als die eigenen behandeln, aber ihnen ein ähnliches wohlwollendes koloniales Interesse ent-

¹⁾ Vgl. Bernhard Dernburg, Zielpunkte des deutschen Kolonisationswesens. Berlin 1907.

gegenbringen! **400 000 Deutsche in Brasilien** und dagegen in allen deutschen Kolonien insgesamt nicht mehr Weiße als in einer deutschen Kleinstadt; **wo werden für unseren deutschen Handel größere wirtschaftliche Werte umgesetzt?**

Gehen wir nunmehr im einzelnen zu der Geschichte der Kolonie Blumenau über. Dr. Blumenau landete mit 16 Gefährten am 2. September 1850 in Sta. Catharina und gründete im heutigen Blumenau eine Privatkolonie. Nachwuchs war aber schwer zu erhalten, nur 1852 ein Zuwachs von 110, 1854 einer von 148 Einwanderern; darum trat Dr. Blumenau durch Vertrag vom 17. Januar 1860 seine Kolonie an den Staat ab, blieb aber deren Direktor. 1867 wurde ein Kolonialrat gegründet, während bis dahin Dr. Blumenau sehr tatkräftig als Direktor gewaltet und der Kolonie durch die Macht seiner Persönlichkeit ein viel höheres Niveau gegeben hatte, als wir das in anderen Kolonien finden. 1880 wurde die Kolonie Blumenau selbständiges Municipium und damit blieb der deutsche Charakter der Kolonie weiter gewahrt. Nach Gernhard sollen von 1850 bis 1899 9883 Deutsche in die Kolonie eingewandert sein, 1649 Deutsch-Österreicher, 54 Schweizer, 641 Tiroler, 708 Ungarn, 3911 Deutsch-Russen, 1363 Italiener, 144 Belgier, 30 Nordamerikaner, 19 Spanier, 14 Brasilianer, 9 Holländer, 164 Schweden, 5 Dänen, 1 Grieche, 16 Franzosen, 16 Irländer, 301 Polen, 3 Luxemburger; darunter 10 494 Evangelische und 8435 Katholiken.

Für unsere handelspolitischen Interessen ist besonders wichtig, wie sich die Entwicklung der deutschen Kolonie Blumenau zur Entwicklung des Staates Sta. Catharina stellt. Der Staat Sta. Catharina stieg vom Jahr 1796 (23 900), 1818 (44 000), 1840 (66 200), 1856 (109 400) bis 1900 auf 321 900 Einwohner, mit dem strittigen Grenzgebiet auf rund 400 000. Das Wachstum ist annähernd ein gleichmäßiges. Wenn die Zahl in der zweiten Periode von 22 Jahren von 1818 auf 1840 trotz der inzwischen beginnenden Einwanderung kaum stärker zugenommen hat, als in der ersten Periode (22 200 gegen 20 100), so liegt das wohl darin begründet, daß 1840, soweit ich ermitteln konnte, die erste Volkszählung einsetzte, die in der Regel geringere Zahlen als die alten Schätzungen ergibt. In Südbrasilien (530 028 qkm) kamen bei 150 000 Einwohner 2,83 Bewohner auf den Quadratkilometer, in St. Catharina einschließlich des strittigen Gebiets 4,04 und im Municipium Blumenau rund 4,00 Menschen. Die Einwohnerzahl Blumenaus betrug nach den zuverlässigen Angaben des Dr. Blumenau 1876 10 700 (8228 Deutsche, 1453 Italiener, 1020 Brasilianer), 1878 12 291 (9012 Deutsche, 1473 Tiroler, 545 Italiener, 1250 Brasilianer); nach Zöller 1880 15 000 Einwohner, nach den offenbar zu hohen Schätzungen Giesebrechts 1899 45 000, nach der Volkszählung 1900 35 000, nach den scheinbar reklamehaften Angaben der H. K. G. 1902 53 000 und auf Grund der letzten Zählung nach zuverlässigen Schätzungen des Urwaldsboten 1906 42 000 Einwohner mit mindestens 30 000 Deutschen.

Mithin hat sich die Bevölkerung in 30 Jahren mehr als vervierfacht. Die Geburtsziffer bewegt sich nach Dr. Blumenau und Zöller zwischen 43 und 42, die Sterbeziffer zwischen 8,4 und 5,2. Nach den zuverlässigen Mitteilungen der katholischen Kirchenbücher war die Geburtsziffer in den alten Distrikten sehr hoch. Auf 22000 Katholiken kamen jährlich 1300 Geburten. Danach beträgt die Geburtsziffer 59. Die Sterbeziffer ist nach derselben Quelle, die brasilianische vielfach sehr arme, untätige, deshalb auch schlecht genährte Bevölkerung einbegriffen, 25—30. In den Hansakolonien betrugen die Geburts- und Sterbeziffern auf das Tausend der Bevölkerung 1903: Hercilio-Distrikt (Blumenau) 42 : 14, Itapocu 49 : 3, Durchschnitt aller Hansakolonien 45 : 8; 1904: Hercilio 39 : 13, Itapocu 33 : 9, Durchschnitt aller Hansakolonien 34 : 9; 1905 Hercilio 42 : 14, 1906 Hercilio 44 : 11. Wir finden hiernach im Blumenauer Distrikt günstigere Ergebnisse wie am Itapocu und den übrigen Hansakolonien. Trotz der geringen Kopfzahl von nur 1200 Bewohnern geben für den Herciliodistrikt die vier Jahre ein gleichmäßiges Durchschnittsbild: 42 : 13. Diese Ziffern beweisen uns, daß im ganzen die Geburtsziffern hoch, die Sterbeziffern sehr niedrig sind. Seit Bestehen der Hansakolonie (1898) stehen bis Ende 1904 499 Geburten nur 63 Sterbefälle gegenüber. Das gesunde und milde Blumenauer Klima wird durch diese Zahl treffend charakterisiert. In Brusque und Itajahy ergaben sich (nach den evangelischen Kirchenbüchern) die Ziffern 40 : 13.

Die Ein- und Auswanderung in Blumenau betrug 1860 bis 1876:

	Eingewandert	Ausgewandert
1860—70	4547	322
1871	23	15
1872	207	18
1873	426	11
1874	362	27
1875	1129	38
1876	1078	115
	7772	546

Bis Ende 1874 war die Einwanderung eine fast ausschließlich deutsche. In den Jahren 1875/76 wanderten aber gegen nur 576 Deutsche und Deutsch-Österreicher 1320 italienisch sprechende Österreicher, 294 Italiener und 17 Personen verschiedener Nationalität ein. Es bedeutet eben diese Zeit brasilianischer Einwanderungsfreudigkeit eine Zeit versäumter deutscher Gelegenheiten, denn damals bestand das v. d. Heydtsche Reskript auch noch für das blühende, ja lachend-gesunde Blumenau zu Recht.

Nach Schätzungen zuverlässiger Leute leben im Staat Sta. Catharina in Blumenau 30000, in Joinville 25000, S. Bento 3000, Brusque 8000, Luiz Alvez 1150 (?), Itajahy 2000 (?), Theresopolis 11000, Tubarão 2700 (?), S. Francisco

150, Florianopolis 500, S. José 5000, Biguassu 8500, im ganzen in allen Orten Sta. Catharinas 100 000 Deutsche.

In S. Paulo leben rund 27 500, in Paraná 12 500, Rio Grande du Sul 200 000 (125 000—300 000 sagen die Schätzungen), Espirito Santo 15 000, in den übrigen Staaten 40 000; im ganzen also in Brasilien 400 000 Deutsche.

Für die künftige Entwicklungsgeschichte der Kolonie Blumenau ist die Tätigkeit der heute dort kolonisierenden Gesellschaft, der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft m. b. H., von teilweise entscheidender Bedeutung. Es sei deshalb an dieser Stelle auf einige klar zutage getretenen Unterschiede in der Entwicklung der alten und der neuen Kolonie hingewiesen.

Dr. Blumenau hatte mit ungleich größeren Schwierigkeiten bei der Kolonisation zu kämpfen als das heute der Fall ist: es fehlte vor allem an einer geeigneten Kolonisationsgrundlage, an einer älteren deutschen Kolonie wie wir sie heute vorfinden, die ideelle Vorbilder gewährt und materielle Lebensmittel stellt. Namentlich die Verpflegung war früher zeitweise eine geradezu unmenschliche. Man muß nur die alten Kolonisten erzählen hören, wie selig sie waren, einmal wieder etwas Fett zu dem Alltagsgericht der schwarzen Bohnen zu bekommen! Auf der anderen Seite aber waren die Eingewanderten, namentlich die Pommern, für diese Kolonie geeignetes Material, nämlich Landwirte. Diese Tatsache gab der Kolonie gesunde wirtschaftliche Grundlagen, und ein Moment, das bei der regellosen Rückwanderung heute weniger hemmt, war oft von entscheidender Wirkung: es fehlte an Geld und mehr noch an Gelegenheit, wieder nach der Heimat zurückzukehren. Heute sehen wir überwiegend anspruchsvollere, für die Landarbeit zunächst weniger taugliche Einwanderer, die in den alten Kolonien, selbst im kleinen Hafenort Itajahy, besonders wenn sie ein Handwerk gelernt haben, leicht unterkommen oder bei den gebesserten Verkehrsverhältnissen nach anderen Gegenden weiter- oder jederzeit nach der Heimat zurückwandern können. Wir versagen es uns Gründen nachzugehen, die etwa in der persönlichen Leitung der Hansakolonie ihre Wurzeln haben. Wir sind auch der Ansicht, daß es vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet töricht wäre, den Agenten in Deutschland den Vorwurf zu machen, daß sie nicht genügend gutes Material entsandt hätten, — als ob diese Agenten sich ihre Ware auf dem Markt aussuchen dürften. Aber Tatsache ist, daß heute mit einem größeren Prozentsatz von Rückwandernden gerechnet werden muß. Die heute schneller, sicherer und regelmäßiger arbeitenden Transportmittel gestatten aber ein häufigeres und schnelleres Hinausfahren der Zuwanderer, die monatlich zweimal statt früher wenige Male im Jahr ankommen und heute in 4—6 Wochen statt früher zu den Zeiten des Seglerverkehrs in zwei bis drei Monaten zum Ziel zu bringen sind. Die nicht landwirtschaftlich vorgebildeten Leute haben aber in der alten Kolonie und den alten Kolonisten, die neben ihnen wohnen, landgewohnte Vorbilder, und ihre erhöhten Bedürfnisse, denen sich höhere Bildung und damit erhöhte indi-

viduelle Kraft fördernd zugesellt, lassen zwar die ersten ein bis zwei Jahre, bevor die eigene Arbeit genügend Frucht bringt, besonders schwer erscheinen, weil sie für die verwöhnten Leute doppelt entbehrrungsreich sind. Aber in eben diesem Drang nach höheren Bedürfnissen dürfen wir gegenüber der Lethargie der alten Kolonisten eine natürliche Triebfeder zu desto angestrenzterem Schaffen, desto rationellerem Betrieb und zu erhöhtem Wirtschaftsleben erblicken. Wenn wir deshalb auch mit verstärkter Rückwanderung rechnen müssen und auch erst nach fünf bis sieben Jahren eine Abzahlung der Landschuld



Abb. 9. Neu angesiedelte deutsche Kolonisten in Sta. Catharina (Joinviller Hansa).

verlangen dürfen: das neue Material wird sich je länger desto mehr durch die Überlegenheit seiner deutschen Schulbildung und seines höheren Kulturgrades auch dem strengen Maßstab neuzeitiger deutscher Fortschritte als wirtschaftlich wertvolleres Material erweisen.

Kolonisation ist Aussaat auf spätere Zeit. Möge man diesen Gesichtspunkt auch bei dem „rein kaufmännischen Unternehmen“ der H. K. G. ebenso berücksichtigen, wie dies in Neu-Württemberg geschieht.

Dann stellen sich die heutigen Gesamtbedingungen, zumal wenn von dem modernen Mittel der Eisenbahnen und Flußdampfer (Westarm des Itajahy) genügend Gebrauch gemacht wird, weit günstiger dar wie in den alten Distrikten des Munizips Blumenau. Die Bahn wird die alte und neue

Kolonie, wie materiell im Austausch der Erzeugnisse, so ideell im Ausgleich der Erfahrungen, Lebensweise und Anschauung einander näher bringen, eins aus dem andern Kraft schöpfen lassen, und deshalb müßte jede neue Kolonie diese Verbindung auch in ihrer Verwaltung zum Ausdruck bringen.

Wenn aber beispielsweise einer der aus der Bevölkerung ernannten Aufsichtsräte private Sonderinteressen treiben, etwa sich durch ausschließliche Lieferung an die neuen Lebensmitteldepots ein Handelsmonopol sichern würde, so widerspräche solches Verfahren in seinem Innersten dem geplanten nötigen Ausgleich zwischen der alten und neuen Kolonie und brächte die neue Kolonie in ein unerträgliches Abhängigkeitsverhältnis von einem einzigen alten Blumenauer Geschäft. Dieser Zustand wäre um so bedenklicher, wenn diese Depots ein Zwangskreditinstitut für die Armen, d. h. 25% aller Einwanderer, darstellen würden. 1905 waren in der Hansakolonie 60% des Gesamtverkaufs dieser Venden gegen Kreditzettel erfolgt, 1904 sogar 78%. Eine neue wirtschaftliche Periode müßte mit einem solchen Handelsmonopol gründlich aufräumen!

Eine neue Kolonisation sollte auch die jäh zerrissenen Fäden mit Joinville wieder aufnehmen. Es könnte dies durch Ansiedlung von Joinviller Bauernsöhnen am Itajahy geschehen. Als die H. K. G. von Joinville aus die Hansa Blumenau versorgte, schien sich endlich dieser Wechselaustausch der beiden deutschen Nachbarkolonien anzubahnen, die in erster Linie deutsche Eifersucht trennt, die sich im Mangel an guten Verbindungswegen „aktenmäßig“ dartut. So natürlich es war, die Direktion nach beendeter Besiedlung des Itapocutales in das Itajahy, gegenwärtig nach dem wenig aussichtsvollen Stadtplatz Hammonia zu verlegen: diese Maßnahme verhinderte doch den so wünschenswerten Zusammenschluß der beiden Kolonien, die meines Erachtens nunmehr eine zielbewußte Eisenbahnpolitik erreichen muß, die sich hoffentlich durch das Gezeter von wenigen Hundert Lokalpatrioten bei ihrer Aufgabe nicht scheu machen läßt.

In einem Pariser Kolonialblatt äußert sich Dr. Meuriot nach der „N. Hamb. Börsenhalle“ zu dieser Frage wie folgt: „Sobald die Bahnen São Francisco-São Bento und Blumenau-Hammonia zur Ausführung gelangt sein werden, wird die Hansakolonie sicher einen großen Vorteil aus ihnen ziehen; sie wird dann ihre Ländereien bald bevölkern und diese werden im Zusammenhang mit den benachbarten Kolonien Dona Francisca und Blumenau ein deutsches Brasilien geben.“

Eine Querbahn zwischen beiden Gebieten, ja mehr noch ein gemeinsames Ableiten des ganzen Handels des Itajahy- und Itapocutales nach dem vorzüglichen Hafen S. Francisco wird dem ganzen Eisenbahnsystem erst den richtigen Abschluß geben, und es ist bezeichnend, daß es wiederum der weitsehende Kaufmann Höpke ist, der in S. Francisco als erster eine kaufmännische Niederlage gegründet hat, während die Blumenauer und Joinviller

Kaufleute sich die Vorteile der zukünftigen Welthafenstadt S. Francisco noch nicht gesichert haben. Sie stecken wie der Strauß den Kopf in den Sand und lassen sich die Gelegenheit entgehen, sich beizeiten in S. Francisco do Sul, wo das Geld auf der Straße liegt, eine gesicherte Stellung zu verschaffen.

Wer aber in Deutschland Geld auf 10—20 Jahre entbehren kann, um später große Summen zu verdienen, dem rate ich, sich in S. Francisco anzukaufen. So günstige geographische Bedingungen, wie sie dieser alte Zugangshafen von Asuncion besitzt, zeigt zum zweitenmal Südbrasilien nicht,

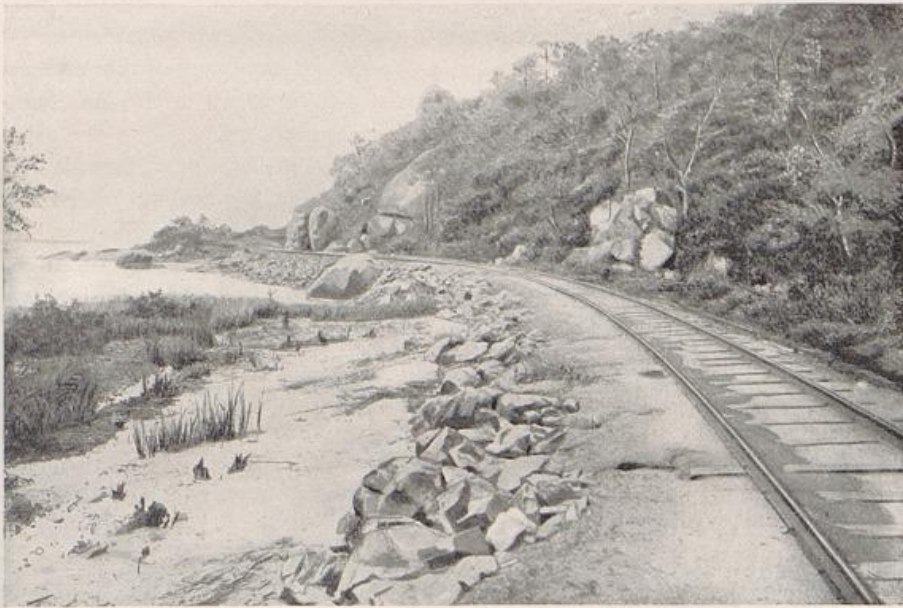


Abb. 10. Bahnstrecke bei Sao Francisco do Sul.

und wer über ein Vermögen von mehreren hunderttausend Mark verfügt, für den wüßte ich in der Welt wenig wirtschaftlich aussichtsreichere Anlagen als wie in S. Francisco und seiner Umgebung. Dort wird der Hauptverkehr des ganzen Staates und deshalb ganz Südbrasilien Eingang und Ausgang finden, und dieser Verkehr wird sich um so intensiver gestalten, je höher sich das Hinterland der deutschen Kolonie wirtschaftlich entwickelt und je inniger das Verkehrsleben diese Gebiete vereint.

Bevor wir uns diesen Fragen im einzelnen zuwenden, sei eines weiteren grundlegenden Einflusses auf Volks- und Wirtschaftsleben gedacht, der Verfassung des brasilianischen Staates, der Gerichtspflege und der Verwaltung.

Verfassung, Gerichtspflege, Verwaltung.

An der Spitze der Republik und des Bundes der Vereinigten Staaten von Brasilien stehen drei gleichwertige, voneinander unabhängige Organe, eine ausführende, gesetzgebende und eine richterliche Gewalt. Verantwortlich für die Verwaltung des Bundes ist als Leiter der ausführenden Gewalt, der Regierung, der Bundespräsident, der seine Minister nach eigenem Ermessen, unabhängig von der Mehrheit des Parlaments ernennt und entläßt. Die Beschlüsse der gesetzgebenden Gewalt bedürfen seiner Sanktion; verweigert er diese, so wird der Beschluß dennoch Gesetz, wenn sich in beiden Häusern des Parlaments eine Zweidrittel-Mehrheit für ihn ausspricht. Wir sehen also, wie in dieser modernen demokratischen Republik dem Bundespräsidenten die freie Wahl seiner Minister zugestanden ist, während in unserem monarchisch regierten Staat immer wieder die Ernennung der Minister durch den Kaiser als ein veraltetes monarchisches Vorrecht bezeichnet wird.

Die gesetzgebende Gewalt, der Bundeskongreß, besteht aus „Deputierten“ (auf drei Jahre gewählt) und Senatoren (auf neun Jahre gewählt); jeder Staat, gleichviel welcher Bevölkerungsgröße, wählt drei Senatoren. Die Zahl der Deputierten richtet sich nach der Einwohnerzahl. In die Gesetzgebung des Bundes fällt: auswärtige Politik, Ausgleichung von Differenzen der Staaten untereinander, Feststellung des Bundesbudgets, Heer und Flotte, Münz-, Maß- und Gewichtswesen, Post- und Telegraphenwesen, Zivil-, Handels- und Strafrecht, Förderung von Ackerbau, Handel, Industrie, Verkehrsverhältnisse, Einwanderung, höherer Unterricht,¹⁾ bestimmte Zölle usw.

Die richterliche Gewalt wird ausgeübt durch das Obertribunal, das Schwurgericht, den Rechtsrichter, das Korrektionstribunal und den Friedensrichter.

Die einzelnen Staaten haben ihre eigenen Verfassungen, die lediglich im Einklang mit der Bundesverfassung und der republikanischen Staatsform stehen müssen. Die Verfassung des Staates Sta. Catharina schließt sich genau der Bundesverfassung an. An der Spitze steht der Governador, der, wie der Bundespräsident für die Regierung der Republik, für seine Staatsregierung die Minister in freier Wahl bestimmt. Es gelten dieselben Bestimmungen des suspensiven Vetos wie bei der Bundesverfassung. Die Volksvertreter werden auf drei Jahre zum Staatskongreß gewählt. Letzterer stellt das Staatsbudget auf und erläßt Gesetze über alle Fragen, welche nicht dem Bund vorbehalten sind oder nicht zur Autonomie der Munizipien gehören.

Die Staaten gliedern sich wieder in Munizipien (Komarken oder Kreise), denen durch die Bundesverfassung vollständige Unabhängigkeit in Verwaltung und Regelung ihrer Angelegenheiten gewährleistet ist. Die Regierung des

¹⁾ Vgl. H. Leyfer, Deutsches Kolonistenleben im Staate Sta. Catharina in Südbrasilien.



Munizips leitet ein Superintendent (Oberbürgermeister), der von seinem Kreis gewählt wird und nicht einmal der Bestätigung der Regierung bedarf. Als gesetzgebende Gewalt steht neben ihm die Munizipalkammer mit 5—9 Kreisverordneten (Kammerräten). Die Kammer stellt ihr Haushaltsbudget auf, schreibt die ihr vom Staat als Einnahmen zugewiesenen Steuern aus, kann Anleihen aufnehmen, regelt die kommunalen Transportverhältnisse, die öffentliche Sicherheit, Armenpflege usw. Auch hier kehrt im Falle der Verweigerung der Beschlusssanktion durch den Superintendenten die Bestimmung der Zweidrittelmehrheit wieder.

Das Munizip erläßt Verordnungen, „Posturen“, die Strafgehalte für Übertretungen festsetzen. (Die Höhe der eingegangenen Strafgehalte betrug im Jahre 1903 in Blumenau nur 300,000 und 1904: 385,000, ein Beweis für die Nachsicht der Verwaltung, aber auch für eine gewisse Ordnungsliebe der Bevölkerung.) Die Höhe der Multen (Strafgehalte) schwankt in der Hauptsache zwischen 10 und 50,000 (höchster Satz); nur für einzelne Posten sind niedere Sätze festgesetzt. Z. B. besagt Artikel 62: „Wer auf den Straßen oder Plätzen Kleidungsstücke zum Trocknen oder Färben auslegt, zahlt 6—9,000 Multe, damit die öffentliche Ordnung nicht gestört wird.“ In zwei Fällen finden wir noch einen geringeren Strafsatz, 4,000, so nach Artikel 90: „Wer in der Stadt bei Nacht an seinem Wagen keine Laterne angezündet hat, muß Schritt fahren. Zuwiderhandelnde zahlen 4—6,000.“ Diese Laternenlosigkeit wirft Licht auf die „Stadtverhältnisse“. Je niedriger im ganzen die Multen sind, um so schärfer fällt das strenge Vorgehen gegen die Hausierer auf. Jeder herumziehende Händler wird als Hausierer oder Pombeiro betrachtet. Ausgenommen sind 1) Verkäufer eigener landwirtschaftlicher Erzeugnisse (Höker), 2) die Angestellten der im Munizip (nicht außerhalb) errichteten Geschäftshäuser, die für Rechnung ihrer Chefs einkaufen. Die herumziehenden Händler oder Gewerbetreibenden jeder Art müssen eine Steuerquittung d. h. einen Gewerbeschein bei sich tragen. Sie werden sonst so bestraft, als ob sie diesen Schein nicht bezahlt hätten. Und nun kommt im folgenden Artikel (26) eine in den Posturen Blumenaus einzig hart dastehende Strafbestimmung hinzu. Der Übertreter, der keinen festen Wohnsitz hat, wird bis zur vollständigen Bezahlung der Strafe und Steuer festgenommen. Gleichzeitig verlangt man für den Hausierschein 2:000,000, mit anderen Worten, man hat diesen Satz so hoch bemessen und eine Steuerhinterziehung durch Androhung außergewöhnlicher Strafen so erschwert, daß dieses Vorgehen ein verkapptes Verbot des Hausierhandels bedeutet. Gewiß treten bei den mangelnden Verkehrsverhältnissen, besonders dem Mangel an genügenden Telegraphen- und Telephonlinien die Schäden des Hausierhandels besonders klar zutage und in anderen Munizipien ist vor der „syrischen Gefahr“ dieser meist syrischen Hausierer oft genug gewarnt worden, die zu hohen Preisen Schund anbieten und alle Einnahmen aus dem Land ziehen, ohne für die eingesessenen Geschäftsleute das Geld

wieder von neuem im Munizip in Umlauf zu setzen. Aber ganz mit Stumpf und Stiel den Hausierhandel auszurotten, das führt zu einem großen Nachteil, da diese Hausierhändler die Preisbewertung reguliert haben. Es wäre deshalb im Interesse der ländlichen Bevölkerung, die ja keineswegs in Dörfern vereinigt wohnt, sondern zersplittert oft weit ab vom nächsten Vendisten auf ihren Kolonien lebt, gelegen, durch die Preise der reelleren unter diesen Händlern, und diese sind nach jahrelangem Handel wohl bekannt, einen Barometer für die Preisbildung des Weltmarktes oder wenigstens des Marktes der Republik zu erhalten. Man wird deshalb die Schärfe des Vorgehens der Kammer von Blumenau besser verstehen, wenn man erfährt, daß diese Kammer zum größten Teil von den Kaufleuten Blumenaus beherrscht wird, gegen die denn auch im ganzen Landstrich ein kräftiger Haß der Kolonisten besteht. Es wird deshalb im Interesse der Kaufmannschaft liegen, ihre Vorteile künftighin weniger vorteilsüchtig gegenüber dem Kolonisten zu vertreten, namentlich auch in der Molkereifrage das Interesse der Landbevölkerung, von der sie doch leben, wahrzunehmen, statt wie bisher zu einem ungesunden Zusammenschluß des Kapitals in den Händen weniger Kaufleute gegenüber einer zunehmenden Verschuldung der Bauern beizutragen. Aus den Posturen sei noch erwähnt, daß alle Straßen und Wege, auch Privatwege, die für mehr als sechs Bewohner dienen, als öffentliche betrachtet werden (Art. 31).¹⁾ Mit anderen Worten, das große Wegnetz der Hans. Kolonis.-Gesellschaft, das aus deren privaten Mitteln bezahlt wurde, wird kostenlos annektiert. Diese scheinbar ungerechte Härte wird dadurch gemildert, daß der Superintendent dafür die Gemeindeeinnahmen aus der Hansakolonie vollzählig für die Wegunterhaltung in der Hansa überweist.

Der Bund regelt das Münzsystem, Maße und Gewichte. Die Grundlage für das Münzsystem (ein Dezimalsystem) ist die imaginäre Einheit, der Real (Mehrzahl Réis). Die kleinsten Scheidemünzen sind Bronzemünzen von 10, 20 und 40 Réis. Es folgen Nickelmünzen von 50, 100, 200 und 400 Réis und Silbermünzen von 200, 500, 1\$000 und 2\$000, letztere unter der Benennung „1 Milreis“ (1\$000) und „2 Milreis“ (2\$000). Den Silbermünzen begegnet man im Verkehr selten. Ich sah nur ein einziges Mal brasilianisches Silbergeld und zwar in der Hand eines Einwanderers, der es sich in Hamburg eingewechselt hatte. Die alten Kupfermünzen sind so unheimlich groß und schwer, daß sie verkehrshemmend wirken. Sie sind zeitweise wegen ihres hohen Kupfergehalts nach Europa kistenweise als Kupfer ausgeführt worden. Neuerdings erhalten auch die Nickelmünzen als „Scheidemünzen“ handlichere Formen. Tausend Milréis nennt man „Ein Conto de Réis“, kurz genannt „ein Konto“. Dieses Zusammenfassen einer großen Summe in einem kurzen „hand-

¹⁾ Durch Gesetz vom 17. Juli 1907 sind mit Ausnahme der Staatsstraßen alle Straßen des Munizips zu Munizipalstraßen erklärt worden.

lichen“ Ausdruck ist sehr vorteilhaft und sollten wir für 1000 M. eine ähnliche Bezeichnung einführen. Der Engländer kürzt seine Zahlen durch Rechnung mit Pfunden und wir kamen von den Talerberechnungen mit dem Dezimalsystem auf die Mark, ohne gleichzeitig für deren Vielfaches eine Kürzung zu finden. Der Brasilianer hat auch ein besonderes Zeichen, ein Doppelpunkt bedeutet Conto de réis, z. B. 4:000\$000 oder vier Kontos. Für ihn lag dieser Schritt freilich näher, denn Milréis heißt ja auf Deutsch tausend Réis und 4:000\$000 hätte er sonst mit 4000 mal tausend Réis lesen müssen. Kam er also notgedrungen zu diesem Vorteil, so könnten wir freiwillig dazu übergehen und für 1000 M. eine Bezeichnung ähnlich dem englischen Pfund finden. Außer den Scheidemünzen bis zu 400 Réis läuft in Brasilien fast ausschließlich Papiergeld mit Zwangskurs um, welches deshalb einen stark schwankenden Wert¹⁾ gegenüber dem Golde hat. Der Pariwert der Mark in Gold ist gleich 445 Réis und ein Milréis wertet bei einem Kurs von 27 d (Pari) 2,25 M. Im Jahre 1904—1905 stand der Kurs lange Zeit ziemlich ruhig auf etwa 12 d. Dann stieg er Ende 1905 bis auf 18 d, fiel kurz darauf wieder und hielt sich seither auf etwa 15—16 d. Für eine Mark erhält man bei einem Kurs von 16 d 0,736 Réis. Das Steigen und Fallen des Kurses hat aber infolge eines Beschlusses des Nationalkongresses noch eine weitere ernste Wirkung auch im Handel zur Folge. Solange der Kurs über 15 d steht, müssen laut Beschluß des Nationalkongresses 50% der Zölle in Gold gezahlt werden; fällt er unter 15 d, so sind nur 35% in Gold und 65% in Papier zu bezahlen. (Ein Goldzoll von 65% wird erhoben von Reis, Schmalz, Kartoffeln, konserviertem Fleisch, Zwiebeln, Leder, Bohnen, Früchten, Hölzern, Butter, Teigwaren (Nudeln usw.), Mais, Salz in Säckchen, Fett und anderen Lebensmitteln.) Zu Zeiten, in denen sich der Kurs in der Nähe von 15 d befindet, ist deshalb ein großes Risiko für den Einfuhrhändler verbunden, das verkehrsfeindlich wirken muß.

Zum Kurs von 27 pence beträgt für 1\$000 (Pari) eine Mark gleich 0\$436 Réis, 1 Krone 0\$372, 1 Peso (Argentinien, Chile) 1\$744, 1 Peso (Uruguay) 1\$920, 1 Piaster (Paraguay) 1\$744.

Von metrischen Maßen sind zu nennen:²⁾

1 Legua	=	3000 Braças	=	6600 Meter
1 Seemeile	=	1000 „	=	2200 „
1 Quadra	=	60 „	=	132 „
1 Braça	=	2 Varas	=	2 „ 200 Zentimeter
1 Vara	=	5 Palmos	=	1 „ 100 „
1 Fuß	=	12 Zoll	=	330 „
1 Palmo	=	8 „	=	220 „

¹⁾ Vgl. Kurstabelle Anlage V.

²⁾ Vgl. Coseritz, Deutscher Volkskalender.

Oberflächenmaße:

1 Quadr.-Legua = 9 000 000 Quadr.-Braça = 43 560 000 qm
 1 „ Braça = 4 „ Varas = 4,84 „
 Eine Kolonie von 100 000 Quadr.-Braças hat mithin 484 000 qm.

In Hektaren hat:

1 Sesmaria de Campos = 3 Qu.-Leguas = 12,836 ha
 1 „ „ Mattos = 2 250 000 Qu.-Braç. = 1089 „
 1 Data de Campos = 562 500 „ = 272,25 „
 1 „ „ Mattos = 1 125 000 „ = 544,50 „
 1 Qu.-Legua = 9 000 000 „ = 4356 „
 1 Hektar = 2 066,09 „ = 1,00 „
 1 Ar = 20,66 „ = 0,01 „

Flüssigkeitsmaße:

1 Tonne = 2 Pipas = 960 Liter
 1 Pipa = 180 Medidas = 480 „
 1 Almude = 12 „ = 31 „ 94 Zentil.
 1 Medida = 4 Quartilhos = 2 „ 66 „
 1 Quartilho oder 1 Flasche = 0 „ 66 „
 Ein Liter (eine Einheit) ist gleich $1\frac{1}{2}$ Quartilho des alten Maßes.

Trockenmaße:

1 Alqueire = 36 Liter 27 Zentiliter
 1 Quarta = 9 „ 07 „
 $\frac{1}{2}$ „ = 4 „ 53 „
 Ein Hektoliter ist gleich $2\frac{3}{4}$ Alqueires.

Gewichte:

1 Tonne = 54 Arrobas = 793 Kilo 238 Gramm
 1 Quintal = 4 „ = 58 „ 758 „
 1 Arroba = 32 Pfund = 14 „ 689 „
 1 Pfund = 16 Unzen = 459 Gramm 05 Zentigr.
 1 Unze = 8 Oktaven = 28 „ 69 „
 1 Oktave = 72 Gran = 3 „ 59 „
 1 Gran = 5 Centigr.
 1 Kilogramm = 2,17 Pfund
 1 Hektogramm = 3,48 Unze
 1 Dekagramm = 2,78 Oktave
 1 Gramm = 20,76 Gran.

Eine eigentümliche Verquickung einer Verwaltungsbehörde mit beschränkter Gerichtsbarkeit und einer kaufmännischen Interessenvertretung

finden wir in der Junta Commercial. Sie ist eine Nachbildung portugiesischer Einrichtungen und wurde zuerst im Jahr 1808 als ein Gerichtshof unter dem Namen Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação do Brazil e Dominios Ultramarinos geschaffen. Nach Abänderungen im Jahr 1850 und 1876 wurde die Junta Commercial durch Dekret Nr. 596 vom 14. Juli 1890 umgestaltet. Statt aber nun eine endgültige Bundesorganisation zu schaffen, die der Junta unterstehenden Einrichtungen einheitlich für das ganze Land zu regeln und auf diese Weise dem Handel und Verkehr des Staatenbundes eine gemeinsame Richtlinie zu schaffen, hat man nur eine vorläufige Organisation gegeben, bis die Einzelstaaten, jeder nach eigenem Rezept ihre Juntas Commerciaes ins Leben gerufen hätten. Diese Juntas stellen eine Vereinigung von Deputierten dar, welche von den eingetragenen brasilianischen Kaufleuten ihrer Distrikte gewählt wurden. Über die Befugnisse der Junta schreibt der Anwalt Dr. H. May in S. Paulo: Die allgemeinen Befugnisse einer Junta Commercial bestehen in erster Linie in der Führung des öffentlichen Handelsregisters. Ihr untersteht die Matrikel der Kaufleute, Makler, Auktionatoren, Lagerhausverwalter; die Ernennung von Dolmetschern und Taxatoren; die Registrierung der kaufmännischen Angestellten. Sie erteilt Vollmachten der Fabrik- und Handelsmarken und der brasilianischen Schiffe; sie führt das Firmenregister und registriert alle Dokumente, deren Registrierung irgendwie gesetzlich vorgeschrieben ist. Die Junta Commercial hat die Archivierung aller Gesellschaftsverträge sowie der Statuten von Aktiengesellschaften anzuordnen und zu überwachen; sie hat vor allem die kaufmännischen Bücher zu rubrizieren. Ihre Sache ist auch die Feststellung örtlicher Handelsgebräuche. Im Anschluß an all diese Obliegenheit steht ihr eine Reihe von Aufsichts- und Disziplinarbefugnissen zu. Endlich ist sie beratende und begutachtende Behörde für die Regierung bei allen den Handel betreffenden Fragen; sie hat sich zu äußern: über die Notwendigkeit, irgend eine gesetzliche Vorschrift authentisch auszulegen, abzuändern oder aufzuheben; über alles, was für Handel, Landwirtschaft, Industrie und Schifffahrt von Vorteil sein kann, und über den Zustand der Fabriken in ihrem Bezirk. Die Junta Commercial von Rio de Janeiro hat noch besondere Befugnisse. Sie allein ist zuständig für die prozessuale Begutachtung ausländischen Wechselrechts; sie ist die Hinterlegungsstelle für die bei anderen Juntas Commerciães registrierten Handels- und Fabrikmarken und Vermittlungsbehörde für alle an der Berner Übereinkunft beteiligten Staaten und führt als solche das internationale Register für Fabrik- und Handelsmarken; endlich ist ihr das Register aller in Brasilien zugelassenen in- und ausländischen Versicherungsgesellschaften unterstellt (Deutsche Zeitung von S. Paulo).

Somit hat die Junta Commercial gemeinsam ähnlich unserer Handelskammer die korporative Vertretung der Kaufmannschaft und der dieser nahe-

stehenden Gewerbetreibenden, sie hat aber auch eine Reihe von Befugnissen, welche in Deutschland von Gerichten und Verwaltungsbehörden ausgeübt werden.

Der Mangel einer geeigneten Zusammenstellung aller gültigen handelsrechtlichen Normen, die in bezug auf das Handelsrecht mangelhaften Gesetze, die verschiedenen Auffassungen in den einzelnen Juntas und daneben die großen Kosten¹⁾ führten vielfach zu dem Wunsche, die Juntas Commerciales neu und einheitlich für das ganze Land zu regeln. Die Vorbedingung dazu aber scheint das geplante bürgerliche Gesetzbuch für Brasilien zu sein. —

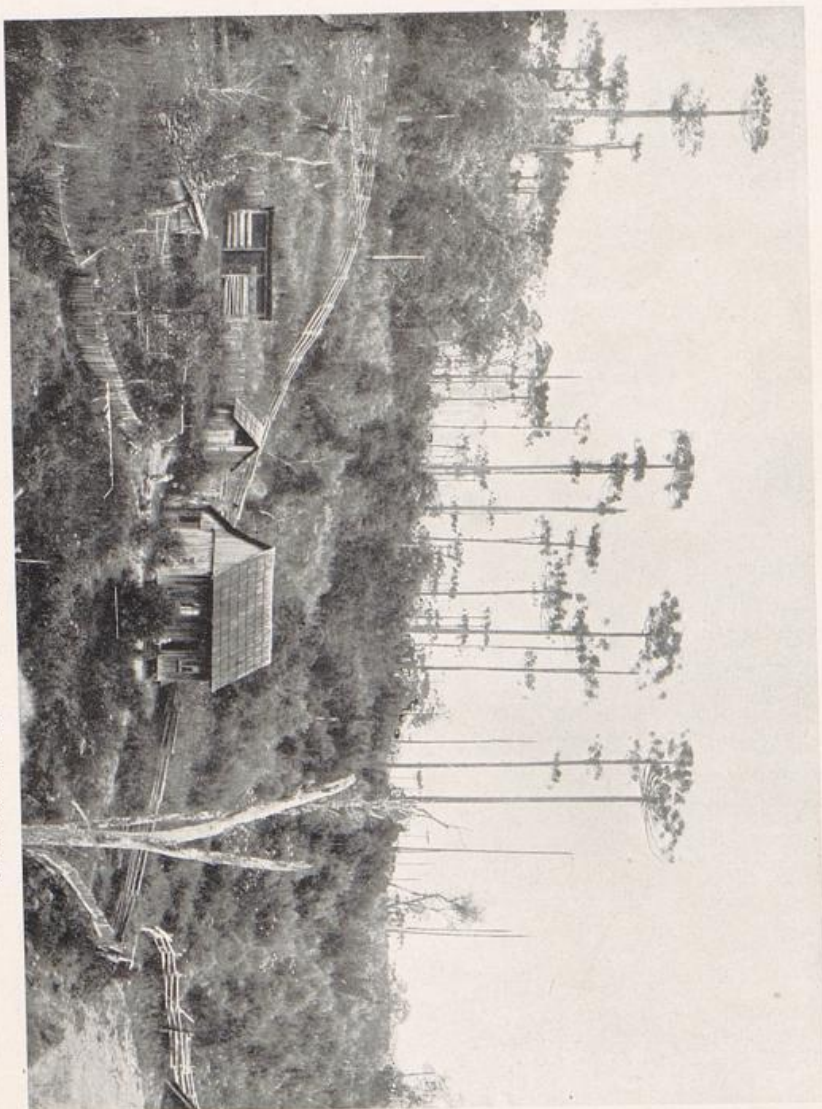
Zur Bestreitung des Bundes- und Staatsbudgets und der Municipalhaushaltungen sind Steuern und Zölle für die drei Instanzen verteilt. Es fallen dem Bund die Einnahmen aus der indirekten Steuer zu: dem Einfuhrzoll, der Verbrauchssteuer (Stempelmarken) und der Stempelsteuer. Der Staat behält die Einnahmen aus den Ausfuhrzöllen und die direkten Steuern: Gewerbe- und Industriesteuer, Grund- und Mietssteuer, Abgaben bei Übertragung von Grundeigentum (4%) und dergl. Es bleiben den Municipien die Erträge aus den Abgaben der Übertragung von Grundeigentum (4% vom Staat zugewiesen), die städtische Haussteuer, die Feuersteuer, Wagensteuer, Viehtreibersteuer, Schlachtsteuer, Zuschläge zur staatlichen Gewerbebesteuerung u. a.

Der Verfassung liegt als Leitmotiv die Souveränität des Volkes zugrunde. Dem Bund ist die wünschenswerte bevorzugte Stellung eingeräumt, und mit der selbständigen Gemeindeverfassung der Municipien hat man gleich an Ort und Stelle ein Ventil zum Ablassen überspannter, lokaler Unzufriedenheit gewonnen. Da aber die Verfassung derjenigen des freiheitlich empfindenden Germanenvolkes der Vereinigten Staaten Nordamerikas nachgebildet ist, setzt die richtige Auffassung des Gesetzes ein innerlich freies, hochentwickeltes Volk voraus. Das brasilianische Volk, seine Richter und Behörden haben sich also solchen Forderungen allmählich anzupassen oder es bleibt ein bitterer Gegensatz zwischen dem Gedanken des Gesetzes und seiner Handhabung bestehen.

Am deutlichsten tritt der demokratische Grundzug der Verfassung in der großen Selbständigkeit der Municipien hervor. In dieser Tatsache beruht aber für die zusammenhängenden deutschen Kolonien die Möglichkeit, sich im Geist deutscher Verwaltungsgrundsätze und im deutschen Gemeinsinn zu entwickeln!²⁾ Aus diesem Grunde dürfen wir aber auch hoffen oder vielmehr verlangen, daß zwischen

¹⁾ Die von der Junta Commercial in S. Paulo eingezogenen Sporteln (Emolumentos) erreichten 1904 die Summe von 41:751\$390; hiervon entfielen auf den Präsidenten 14:087\$230; auf den mit 6:000\$000 staatlich besoldeten Sekretär noch 4:094\$000 und auf jeden der vier übrigen Deputierten (alles Ehrenämter!) 5:892\$540. Alle diese Sporteln belasten den Handel (Deutsche Zeitung).

²⁾ Vgl. H. Leyfer, Deutsches Kolonistenleben.



Brasilianische Ansiedlungen in Lucena (Sta. Catharina).



Brasilianische Ansiedlungen in Lucena (Sta. Catharina).

deutsche Ansiedelungen nicht italienische Kolonisten gesetzt werden, wie es der frühere Minister Dr. Lauro Müller empfohlen haben soll?¹⁾

Beurteilen wir die brasilianischen Gesetze, so wollen wir nicht übersehen, daß im lateinischen Amerika Gesetze, die auf dem Papier stehen, deshalb noch nicht befolgt werden. Greifen wir den Fall heraus, daß ein Munizipium einen der Regierung nicht willkommenen Superintendenten wählte. Sanktioniert braucht seine Wahl nicht zu werden, er tritt also ohne weiteres sein Amt an; aber das Munizip wird von den Regierungsgewalten wegen seiner Obstruktion so gequält und bei Wohltaten der Regierung so grundsätzlich übergangen werden, daß es sich meistens bis zur nächsten Wahl eines anderen besinnt und „Pater peccavi“ sagt.

Wer in diesen demokratischen Formen sein Ideal erblickt und diese Anschauung behalten will, der betrachte sich nicht die Kaziken- und Kompadrewirtschaft im lateinischen Amerika, nicht in Brasilien und auch nicht in Florianopolis! Er würde geheilt zurückkehren und sich der deutschen innerlich freien Zustände freuen. Freilich wollen wir hoffen, daß der Adel unter dem freien Volk der Germanen seine als „Kriegsleute“ erlangten Vorrechte heute bei der allgemeinen Wehrpflicht allmählich wieder verliert oder daß sich wie in England die Gegensätze zwischen Adel und Bürger dadurch mildern, daß die jüngeren Söhne den Adel verlieren und andererseits eine häufigere Adelung weiterer Kreise erfolgt, damit der uneingeschränkte Verkehr zwischen Arbeiter, Bauer, Bürger und Fürst von der germanischen Treue und Liebe zum angestammten Fürsten um so inniger durchglüht wird.

Auch in Brasilien ist man mit den Steuern natürlich nicht zufrieden, aber ich habe es dort deutlich beobachtet, daß jede indirekte Steuer, die teilweise auch den kleinen Mann²⁾ ganz abnorm heranzieht, sobald das Publikum sich erst einmal daran gewöhnt hat, ohne Murren ertragen wird, da sich ja jedermann mit seinem Verbrauch selbst einschätzt. Es macht sich der einzelne auch gar nicht klar, wieviel Steuer dieser Art er freiwillig opfert. In der neuen Kolonie Hansa (Blumenau), deren meiste Bewohner erst soweit

¹⁾ Der Urwaldsbote antwortete darauf: „Eine Vermischung der verschiedenen eingewanderten Elemente wäre von den Lusobrasilianern allenfalls aus politischen Rücksichten zu erstreben, aber davon will der Minister nichts wissen, wie aus seinen weiteren Ausführungen hervorgeht. Übrigens liegen auch die Italiener Wert darauf, sich ihre nationale Eigenart zu erhalten.“

²⁾ Führen wir ein Beispiel an, mit welcher Rücksichtslosigkeit in dieser freien Republik, die kostenlose Rechtspflege gar nicht kennt, rückständige Steuern eingezogen werden. Es ist ein Beispiel, das in seiner Botschaft an den Staatskongreß der Governador 1906 selbst nannte: „Ein Steuerzahler schuldete dem Staate den Betrag von 3\$400, der eingeklagt wurde. Die Exekutionsgebühr belief sich auf 83\$365, d. i. das 24fache der Schuld. Auf diese Weise“ — so heißt es in der Botschaft — „wird oft eine Familie ruiniert und der Armut preisgegeben, damit der Staat eine geringfügige Steuersumme erhält.“

waren, knapp ihren Lebensunterhalt als Kolonisten zu decken, ja, von denen 25% noch den Kredit der Lebensmittel in Anspruch nahmen, den die H. K. G. gewährte, sind im Jahr 1904 von nicht einmal 1000 Personen beiderlei Geschlechts, Säuglinge eingerechnet, 150 000 Flaschen Bier getrunken worden, das macht 150 Flaschen auf den Kopf. Jede Flasche kostet 40 Réis Verbrauchssteuer, (durch eine über den Korken und Kopf der Flasche geklebte Steuermarke bezahlt). 1\$000 war damals etwas mehr als eine Mark, so kommt auf den Kopf dieser gar nicht erwerbsfähig zu nennenden Bevölkerung eine Biersteuer von 6\$ oder mehr als 6 Mark, eine Besteuerung, wie wir sie in gleicher Höhe nur ausnahmsweise wiederfinden. Diese Verbrauchssteuer wirkte eigentlich wie ein Einfuhrzoll auf das mitgebrachte Vermögen der Einwanderer, die ohne Einnahmen ihr Kapital aufzehren, und doch wird sie ohne jedes Murren ertragen.

Die Hauptsteuer des Bundes ist der Einfuhrzoll, der für viele Ware die Höhe ihres Wertes erreicht. Beabsichtigt war, möglichst hohe Einnahmen durch Finanzzölle zu erzielen, damit der Bund die großen Anforderungen befriedigen könne, die an ihn gestellt werden und deren Erfüllung im Interesse eines festen Staatszusammenhalts sehr wünschenswert erscheint. Man schraubte aber immer höher, und nun wirkten die Finanzzölle als Schutzzölle und griffen teilweise vernichtend in die Einfuhr des Landes, nicht zuletzt in die deutsche Einfuhr, ein.

Wenn auch bessere Textilwaren, überhaupt feiner bearbeitete Waren den hohen Zoll ertragen (1902 bis 1904: 56 294, 65 542 und 65 918 Kontos, worunter als Anteil Deutschlands 8487 bis 9631 Kontos), so wird sich die Einfuhr¹⁾ von Baumwollwaren nur so lange noch halten, bis genügende Spinnereien und Webereien im Lande selbst erstanden sind. Die Frage, ob diese übermäßig hohen Schutzzölle voraussichtlich bleiben, muß bejaht werden, denn die Aufgaben des Bundes und damit seine Ausgaben wachsen, die ausländischen Waren vertragen tatsächlich große Zollbelastungen und ein Ersatz für die Einfuhrzölle ist bisher für die Bauern nicht zu finden, zumal der Bund aus Bahnen keine Einnahme bezieht, ja nur Zinsgewährsummen zu zahlen hat. Im Voranschlag von 1906 des Bundesbudgets betrugen die Gesamteinnahmen 289 389:594\$ und davon entfielen 179 460:000\$, also 60% aller Einnahmen auf die Einfuhrzölle. Von dem in Gold (meist englischem Gold) zu zahlenden Anteil dieser Gesamtsteuern von 68 860:507\$ entfielen aber nicht weniger als 97,7% auf die Einfuhrsteuer.

Unsere Ausfuhrindustrie, die durch die hohen Zölle lahmgelegt wurde, muß deshalb so viel Spannkraft zeigen und zum Exportkapitalismus übergehen! Auch im kleinen Blumenau zeigen sich deutlich diese Wirkungen der Bundeseinfuhrzölle in einem Aufblühen der Textilindustrie.

¹⁾ Handelsbericht Brasiliens, Oktober 1906.

Ein lehrreiches Beispiel der Folgen des hohen Einfuhrzolls (seit 1. Januar 1906 50% Goldzoll) zeigt die nationale Zündholzindustrie. Ein Trust hat deren 20 Fabriken geeinigt und alsbald 13 bis 14 Fabriken außer Betrieb gesetzt, deren Gewinnausfall er in voller Höhe mit einer Abrundung nach oben bezahlt. Denn unter dem Schutz des hohen Einfuhrzolles vermag der Trust nach Erledigung des Wettbewerbs die Preise zu „schrauben.“ Nach der deutschen Zeitung von Porto Alegre zahlte der Trust im Jahre 1905 monatlich 25:000\$ „Stillstandgelder.“ Die noch im Betrieb gebliebenen Fabriken lieferten zusammen nur noch 280 000 Kisten im Jahr d. i. nicht mehr als knapp den Bedarf des Landes. Wieviel der Trust durch derartiges Geschäftsgebahren verdient, geht aus folgender Aufstellung hervor: Herstellungskosten eines Bleches Streichhölzer (1200 Schachteln) 12\$, Konsumsteuer 24\$ (also das Doppelte der Herstellungskosten!), Kommissionsanteil der Trustleitung 2\$; zusammen 38\$. Da nun die Trustfabriken das Blech zu 62\$ (mehr als das Dreifache der Herstellungskosten) verkaufen, so verdienen sie jährlich 6720:000\$ oder nach anderen Berechnungen 28,8% von dem Anlagekapital. Es zeigt sich also hier das Bestreben des Protektionismus, wenige auf Kosten vieler zu bereichern. Das Bestreben aber, das Entstehen einer neuen Industrie oder das Erstarken der vorhandenen Industrie durch Schutzzölle zu fördern, tritt in den angegebenen Fällen scheinbar in den Hintergrund.

Ein allgemeiner Unwille gegen die Zündhölzervertrustung griff deshalb in Brasilien Platz, als zum 1. Januar 1906 unter verschiedenen Einfuhrzöllen, auch der Zoll für unfertige Streichhölzer und Streichhölzerschachteln erhöht wurde. Vom Kilogramm waren vom 1. Juni 1906 an 1\$300 Zoll zu bezahlen. Gleichfalls erhöht wurde vorsichtshalber der Zoll auf Tannenholz. Für solches in Blöcken waren 20\$000 vom Kubikmeter, in Brettern und Bohlen sogar 25\$000 zu zahlen.

Es handelt sich hier um einen Artikel scheinbar allgemein dringendsten Bedarfs und die Tatsache der Stillstandgelder bewies, daß der Konsument „nicht geleistete Arbeit“ bezahlt. Indessen hat man auch hier übertrieben. Jene stillgestellten Fabriken und mit ihnen die ganze nationale Fabrikindustrie gingen einer Krise entgegen. Die ersten Schritte, eine nationale Zündholzindustrie durch mäßige Zölle zu schützen, hatten mehr Kapital für diese Industrie angezogen als wünschenswert war. Es wurde der Konsument schwer belastet, um den feindlichen Markt zurückzuhalten, ohne entsprechenden Nutzen für die junge Industrie. Da griff der Trust ein, um ganz im Sinne der geplanten Protektion den Fabrikanten eine Gewinngrenze zu sichern. 28,8% sind nach Angabe der „D. Zeitung von P. A.“ gewonnen worden. Das ist aber für eine junge Industrie, die in wenigen Jahren mit einer Zollherabsetzung rechnen muß und in einem industriell unmündigen Land mit Schwierigkeiten aller Art zu kämpfen hat, gar keine so besonders hohe Verzinsung, zumal bei jeder neuen Industrie größere Abschreibungen für maschinelle und bau-

liche Anlagen erforderlich sind. Wie gewöhnlich nimmt aber auch der Händler mit der Zollerhöhung seinen prozentualen Gewinn.

Kosten eines Paketes Streichhölzer
(zu 10 Schachteln und 600 Hölzern).

Herstellungskosten	100 Réis
Verkaufspreis des Trusts	520 "
Verkaufspreis in Blumenau	620—720 Réis

Es gewinnt an einem Paket:

Der Staat (Konsumsteuer)	200 Réis
Der Trust	220 "
Der Händler	100—200 Réis

Also auch der Händler nimmt 100 bis 200 % der Herstellungskosten für seine Verdienste, und die gesteigerte Höhe dieses Zuschlags ist das ungerechtfertigteste an der ganzen Steuerwirkung, da dieser Artikel leicht ist, nicht verdirbt und guten Absatz findet.

Daß der Schutzzoll zugunsten nationaler Industrie nicht zu hoch ist, beweist auch die Tatsache, daß dort bereits wieder schwedische Hölzer im Handel erscheinen. Es fragt sich nur, ob der Streichhölzerkonsument die Besteuerung vertragen kann! Nun, wer verbraucht denn die meisten Streichhölzer? Entschieden nicht die Hausfrau, sondern der Tabakraucher, zumal in Brasilien mit seinen schlecht brennenden Maisstrohzigaretten, die oft genug 2 und 4 Hölzer auf die Zigarette fordern. Da nur 60 Hölzer in der Schachtel sein dürfen, reicht dann glücklich eine Schachtel, die 20 Réis Verbrauchssteuer kostet, für 20 bis 25 Zigaretten, also beispielsweise für 4 bis 5 Tage aus; das macht durchschnittlich 80 Schachteln für Jahr und Raucher, oder eine Steuerbelastung für Streichhölzer im Nebenetat des Rauchers mit 80 mal 20 Réis gleich 1\$600 (1906 im Durchschnitt etwas über 2 Mark). Der Raucher aber kann diese Nebensteuer wohl vertragen.

Aber zahlt denn nicht auch die arme Landbevölkerung an dieser indirekten Steuer? Der Durchschnittsverbrauch der Gesamtbevölkerung beträgt nur 16 Schachteln auf den Kopf der Bevölkerung oder 90 Schachteln für den Haushalt, diesen zu 5 Köpfen gerechnet. Diese ganze geringe Zahl erklärt sich daraus, daß der Landbewohner und damit etwa 80 % der Bevölkerung im Hause ganz außerordentlich sparsam mit Streichhölzern umgeht (entschieden eine erzieherische Wirkung) und in diesem Land des Holzreichtums ständig ein Feuer im Hause zu glimmen pflegt. In seiner Hütte fand ich noch keinen Caboclo oder Kolonisten, der nicht den Span zum Anstecken benutzt hätte. Der arme Landbewohner bleibt deshalb von dieser Steuer befreit. Es ist der Reisende und der Städter, die diese Steuer bezahlen, und diese Leute können sie ertragen.

Sie sind sich dessen auch bewußt und werfen mit Grandezza das verbrauchte Streichholz, dieses „Wertobjekt gebildeter Stände“, in die Luft. Freilich finden wir noch weitere Ausläufer dieser Steuerbewegung. Nur ausnahmsweise sehen wir in brasilianischen öffentlichen Lokalen und auch in den Schlafstuben der Hotels Streichhölzer stehen. Die Wirte würden zu sehr durch die bei ihnen nicht verbrauchten Streichhölzer in ihren Ausgaben belastet und es ist vielfach stehende Redensart der Raucher geworden, die eine Streichholzschachtel einem andern zum Anstecken der Zigarre anbieten: „Aber, bitte, Wiedersehen macht Freude!“

Läßt sich alles in allem genommen bisher der Schutzzoll auf die Streichhölzer und das Auftreten der Trusts je nach dem politischen Standpunkt des Beurteilenden rechtfertigen oder angreifen, die brasilianische Regierung tut gut daran, nicht zu übersehen, daß solcher Schutzzoll in Verbindung mit einheimischen Trusts leicht den ausländischen Wettbewerb, der von Brasilien schon so oft schlecht behandelt wurde, vertreiben kann. Was aber dann für ein Zustand der Industrie bei dem unreifen Stand der meisten heutigen brasilianischen Klein- und Großgewerbe eintreten muß, wenn dieser Maßstab des Weltverkehrs verloren geht, das sollten sich die entscheidenden Politiker im Bundeskongreß ehrlich vor Augen halten!

Rein steuertechnisch sei noch bemerkt, daß bei den angewandten Stempelmarken, die über die Schachteln geklebt werden (dieselbe Art wird bei Bier-, Wein-, Branntweinflaschen, Konserven usw. benutzt), die Defraude nicht selten ist. Die gewöhnlichste Form, wie sie in Brauereien mit eigenem Ausschank vorkommt, erst gar nicht zu kleben, fällt hier fast völlig weg, denn die Schachteln sind bereits in der Fabrik beklebt und gehen dann in Paketen, Kisten („Latten“ oder Blechen) verpackt an zunächst unbestimmte Käufer weiter. Nur im nächsten Kreise der wenigen Fabrikanten liegt deshalb eine geringe Möglichkeit zur Steuerhinterziehung vor. — Die zweite Form der Defraudation von Stempelmarken ist die des vorsichtigen Loslösens und des Wiederverbrauchs. Der Wert ist aber ein geringer und die Strafen sind hoch. Diese Steuerentziehung geschieht also auch wohl meistens nur „untern Brüdern“, die dem Fabrikanten wieder die Marken für seine Fabriksteuer bringen. — Die dritte Form ist die der Fälschung der Marken. Und in dieser Hinsicht wird um so flotter gearbeitet, als diese billigen Stempelmarken meist schlecht gestochen sind und leicht nachgeahmt werden können. Mir sind mehrere solche Fälle, für die auch eine gesetzliche Strafe eintrat, bekannt geworden.

Die Regierung kann sich dagegen wehren, indem sie die Marken oft und unerwartet nach Farbe und Zeichen ändert und erklärt, nach dem und dem Datum gelten die bisherigen Marken nicht. In einem Land mit guten Verkehrsmitteln sind solche Maßnahmen leicht durchzuführen, in Brasilien aber wirken sie geradezu betriebsstörend. So berichtet die „Deutsche Post“

von S. Leopoldo: „Unsere Zündholzfabrik steht vor der Notwendigkeit, ihre Arbeiten einzustellen, weil die Klebemarken fehlen.“ Gleichzeitig aber dürfte, da an eine Entschädigung bei den herrschenden Verhältnissen nicht zu denken ist, solches Fehlen von Stempelmarken in der Kollektorie (Steuereinnahme) mit zu den „erlaubten Mitteln“ zählen, die die republikanische Regierung gegen die feindliche Partei und ihre Wahlkreise anwenden könnte.

Die Streichholzverzollung wurde dieser näheren Betrachtung unterzogen, um einmal ein Beispiel aus dem großen Finanzapparat der Republik herauszugreifen. Sie schien sich dazu um so besser zu eignen, da sie die ganze brasilianische Presse bewegt hat und wir auf der anderen Seite auch in Blumenau besondere Folgen dieses Schutzzolles nationaler Industrie verspürten: Fabrikant Busch ließ sich die nötigen Maschinen kommen, bekämpfte auf dem — man darf sagen für brasilianische Interessenwirtschaft „seuchenfreien“ — Boden des Munizips Blumenau den Trust, und kürzlich las ich, daß er sogar Leute für Nacharbeit sucht, eine in Blumenau seither wohl unbekannte Betätigung. —

Versprechungen, Verpflichtungen, Vollmachten, Schuldscheine, Quittungen unterliegen je nach dem Wert der Bundesstempelsteuer. Es zahlen Papiere dieser Art im Werte bis zu 200\$ als Bundesstempelsteuern 220 Réis, von 200\$ bis 400\$ 440 Réis, von 400\$ bis 600\$ 660 Réis, von 600 bis 800\$ 880 Réis, von 800 bis 1000\$ 1\$100 Réis und für jedes Conto de Réis oder Teil eines Conto de Réis 1\$100 Réis mehr.

Während die Einfuhrzölle aber das Gute an sich haben, die heimische Industrie zu heben und fremdes Kapital ins Land zu ziehen, so wirken die Ausfuhrzölle, diese Kainszeichen(?) halbkultivierter Staaten, in den einzelnen Staaten, weil diese unabhängig voneinander, ja oft gegeneinander arbeiten, geradezu bundesfeindlich; sie erschweren den Durchgangshandel durch die Nachbarstaaten und drängen durch solche staatlichen Maßnahmen noch mehr, als es schon die geographische Lage gebot, allen Verkehr ans Meer, wo, wie erwähnt, ein kläglicher Schiffsverkehr den gestellten Anforderungen nicht gerecht wird.

Im einzelnen aber trat wiederholt in den Staaten die Neigung zutage, jede aufblühende Industrie mit möglichst hohen Ausfuhrzöllen zu belasten, und mehrfach haben neue Industriezweige ihre Arbeit deshalb wieder einstellen müssen. Es ist kein geringerer als der bisherige Verkehrsminister Dr. L. Müller gewesen, der erklärt hat: „Der erhoffte Fortschritt des Staats kann kein sicherer und eingreifender sein, solange die Einzelstaaten noch Ausfuhrsteuer erheben und der Bund die Papiergeldwährung beibehält.“

Die Erhebung der Kapitalsteuer (Staatssteuer) erregt immer wieder durch unzuverlässiges Verfahren der Kollektorie beim Einschätzen und als „direkte Steuer“ den Unwillen der Bevölkerung. So klagt, um ein Beispiel herauszugreifen, der Urwaldsbote für seinen Interessentenkreis über die

Kapitalsteuer: „Das Gesetz sagt, daß „ländliches Eigentum“ (Propriedades ruraes) im Werte von weniger als 2:000\$ steuerfrei ist, mit Ausnahme der Ländereien, für die $\frac{1}{4}\%$ berechnet wird. Trotzdem sind die meisten Kolonisten, die den Gesamtwert ihres Eigentums mit weniger als 2 Kontos angegeben haben, nicht zu der $\frac{1}{4}\%$ igen Landsteuer, sondern zu der $\frac{1}{2}\%$ igen Vermögenssteuer herangezogen worden.“ Wir sehen aus diesem Beispiel, wie eigenwillig die Kollektorie verfährt, und doch arbeiten in Blumenau, angepaßt an die geordneten Verhältnisse des Volkslebens und mit dem Muster einer gewissenhaften Munizipalverwaltung vor Augen, auch die rein brasilianischen Behörden sorgfältiger wie in anderen Gebieten der Republik. Die Regierung hat inzwischen die angeführte Einschätzung der Kollektorie verworfen, aber der Groll gegen die Steuern ist bei den Bauern zurückgeblieben.

In einer anderen Nummer erklärt der Urwaldsbote, „eine verhaßtere Steuer als die Kapitalsteuer hat es sobald nicht gegeben“. Neben den Schikanen der Einschätzung ist es eben der Charakter der direkten Steuer, die den barzahlenden Bauern besonders bei der vorwiegenden Naturalwirtschaft anärgert.

Eine „Eitelkeitssteuer“ kann man die Steuer für Offizierspatente der Nationalgarde nennen. Da die menschliche Eitelkeit groß ist, fließt diese Steuerquelle reichlich. Sie ergab 1904 nicht weniger als 700 Contos de Réis. Die größte Summe kam in Pernambuco, die kleinste, etwa 500\$, in Sta. Catharina ein. Hoffentlich trug dazu die rund 30% betragende deutsche Bevölkerung bei, der bei ihrem angeborenen militärischen Gefühl ein erkaufte Majorspatent doch weniger hoch im Rang steht, als eine wohlverdiente Wahl zum Feuerwehr„hauptmann“. Wenn gar deutsch-brasilianische Politiker, die nie Soldat waren, ja sogar solche, die ihre Heimat fahnenflüchtig verließen, drüben „Obersten“ wurden, so hat das für uns einen komischen Beigeschmack.

Während nun Bund- und Staatssteuern klar geschieden sind, sehen wir, wie die Staaten sich die besten direkten Steuern aussuchen und den Munizipien so gut wie nichts zu besteuern übrig lassen. Auch hier spielt Interessenpolitik mit, wenn z. B. dem Munizip Blumenau großmütig im Jahre 1902 die städtische Haussteuer überwiesen wurde, denn die Komark hat nur einen einzigen wirklichen Stadtplatz, und da dieser wie eine Villenkolonie angelegt ist und mit seinem 2 km Radius in diesen Stadtplatzkreis nur rund 300 Häuser besitzt, so brachte die ganze städtische Haussteuer 1905 nur 5:050\$850 ein, d. h. noch nicht einmal 6% der gesamten Einnahme des Munizips. Gleichzeitig wird aber nur dieser geringe Anteil an Steuern den Staatseinnahmen entzogen. Für die größere Stadt Florianopolis liegen aber die Verhältnisse gerade umgekehrt; die Einnahmen dieses Munizips wachsen durch diese Steuer recht beträchtlich, und man erkennt auch hier den Vorteil,

in der Nähe der „demokratischen“ Regierung zu wohnen. Ganz abgesehen von solchen besonderen Verhältnissen hat das einseitige Betonen der Staatsinteressen und die Verschiebung der finanziellen Einnahmen von der Munizipalkasse in die Staatskasse seine schweren Bedenken, da der Staat häufig seinen Aufgaben in den einzelnen Municipien schlecht oder gar nicht nachkommt. So ist z. B. die Unterhaltung der Hauptstraße von Blumenau nach dem Hochland Aufgabe des Staats. Dem Staat fällt es aber gar nicht ein, dieser Verpflichtung nachzukommen, zumal die gleichzeitigen großen Ausgaben für den Bau der Straße Florianopolis (Estreito)—Lages beweisen, daß der Staat aus Sonderinteressen andere Gebiete bevorzugt. So bleibt der Munizipalverwaltung nichts anderes übrig, als diese Straße selbst zu unterhalten, wenn man diese Hauptverkehrsader der Komark bei den Einflüssen des Klimas nicht in kurzer Zeit verfallen lassen will. Dieselbe Staatsstraße führt über die Garcia. Auch zu den Reparaturen der alten Garciabrücke (2:500\$) hat der Staat nichts beigesteuert.

Wir werden noch sehen, daß im Munizip etwa 2500 km Weg¹⁾ zu unterhalten sind. Das Munizip gab 1906 64:421\$ d. h. 64% aller Ausgaben für öffentliche Arbeiten (Straßen, Straßenverbesserungen usw.) aus, während das Staatsbudget für 1906 bei 1292:700\$ nur 26% für die gesamten Kulturzwecke (337:194\$) und gar nur 0,13% (161:802\$) für alle öffentlichen Arbeiten angesetzt hat. Dabei betragen im Munizip Blumenau die Kosten für die Verwaltung nur 13,2%, im Staat dagegen 49% der Gesamteinnahmen. Daß das Munizip unter solchen Verhältnissen seine Steuern im Interesse des Steuerzahlers lieber selbst für die gleichen Arbeiten verwendet, ist deshalb wohl begründet.

Nach der Reform des Schatzamts und der Fiskalstationen (Kollektorien) hat der Staat Sta. Catharina drei Mezas de Rendas (Finanzämter) I. Ordnung (zur Erhebung der Exportsteuern), nämlich: Itajahy, S. Francisco, Laguna; eine Meza de Renda II. Ordnung: Tijucas; 2 Kollektorien I. Ordnung: Blumenau und Joinville; 2 Kollektorien II. Ordnung: Tubarão und Lages; 4 Kollektorien III. Ordnung: Brusque, Palhoça, S. Bento, S. Joaquim; ferner 8 Fiskalagenturen. Als Einnehmerstelle in der Hauptstadt dient die Subdirektoria de Rendas.

Die weiteren Haushaltsverhältnisse des Munizips werden auf Seite 96 noch besprochen werden. —

Wollen wir die Rechtspflege beurteilen, so dürfen wir ebenso wie bei der Betrachtung der Verfassung nicht vergessen, daß wir im lateinischen Amerika sind. Die tiefe Kluft zwischen holländischem, englischem oder deutschem und andererseits spanischem oder portugiesischem Volksleben erkennen wir erst richtig, wenn wir seinen sittlichen Einfluß auf ihre Kolonien

¹⁾ Vgl. Munizipalbericht 1906.



Munizipalkammer (Rathaus) in São Bento.



Munizipalkammer (Rathaus) in São Bento.

betrachten. Man darf vom germanischen Rassedünkel weit entfernt sein, aber man fühlt das Walten einer gerechten Weltordnung, die über Spanier und Portugiesen als sterbende Nationen hinwegzugehen begonnen hat.

Im Rechtsgefühl einer Nation verkörpert sich deren innerer Wert und ohne Rechtsgefühl ist keine geordnete Rechtspflege möglich. Es ist deshalb kein Wunder, wenn auch in Brasilien die Rechtspflege oft genug versagt, zumal das Volk noch nicht in die ideale Auffassung seiner Verfassung und seines Gesetzes hineingewachsen ist. Wir dürfen aber nicht das Kind mit dem Bade ausschütten, wie z. B. eine deutsche Zeitung im vorigen Jahre tat, als sie schrieb:

„Von der brasilianischen Rechtspflege werden ganz unglaubliche Dinge gemeldet; tatsächlich dürfte die brasilianische Justiz zurzeit wohl die schlechteste in ganz Südamerika sein. Mörder, an deren Schuld nicht zu zweifeln ist, sind von den Geschworenen wiederholt freigesprochen worden. Es ist ein öffentliches Geheimnis, daß die Geschworenen in diesen Fällen bestochen oder erkauft worden sind — kurz in allen Zweigen der Staatsverwaltung und Rechtspflege kommen die schwersten Verstöße gegen Ehrlichkeit, Treue und Glauben vor.“

Von der Zeit des alten Kaiserreichs her genießt Brasilien den Ruf, das geordnetste Staatswesen Südamerikas zu besitzen. Und nach der Lotterwirtschaft der jungen Republik erwirbt sich die heutige Regierung immer mehr wieder die Berechtigung dieses alten Rufes. Daß Venezuela eine bessere Rechtspflege wie Brasilien haben sollte, wird der Verfasser dieser Zuschrift wohl selbst nicht annehmen, und ich weiß nicht, welches vergleichende Material ihn zu solchem herben Urteil über Brasilien veranlaßt hat. Solange wir genaue vergleichende Unterlagen von Rechtsbeschlüssen aller südamerikanischen Staaten haben, wollen wir deshalb den Vorrang der schlechtesten Rechtspflege jedenfalls Brasilien nicht zuerkennen. In diesen halbkultivierten Ländern richtet sich die Qualität der Rechtspflege mehr wie bei uns nach der lokalen Bevölkerung, nach deren Rechtsgefühl, nach ihrer Vertretung durch die Presse und nach dem Einfluß, den ein Munizip kraft seiner Geschlossenheit und seines wirtschaftlichen Schwergewichts auszuüben vermag.

Es ist meines Erachtens kein Zufall, daß z. B. die Komark Blumenau seit langen Jahren einen anerkannt unparteiischen Rechtsrichter besitzt. Ohne dessen Verdienste schmälern zu wollen, darf nicht geleugnet werden, daß die Komark infolge ihres Schwergewichts durch die Presse und ihren wirtschaftlichen Wert bei dem Rechtsgefühl ihrer Bewohner einen ungerechten „Juiz de direito“ längst hinausgedrängt hätte. Und auf der anderen Seite sieht man über Schattenseiten z. B. eine gewisse Ängstlichkeit dieses Richters, der gleichzeitig Vertreter des Governadors ist, hinweg, eben weil er „von Rechts wegen“ urteilt.

Steht hinter den Deutschen ein energisches Konsulatskorps und, wie unter Herrn v. Treutler, eine zielbewußte Diplomatie, so wird auch die bra-

silianische Rechtspflege weder dem deutschen Einwanderer, noch der deutschen Importindustrie, noch dem deutschem Importkapitalismus etwas anhaben können, das wird sich hoffentlich auch in der weiteren Beilegung des Bodenrechtsstreits in Rio Grande zeigen.

Unter sich mögen aber die Brasilianer tun und lassen was sie wollen. Und da gibt es ein aktenmäßiges Beispiel, wie ein Gouverneur und die Regierung des Bundes selbst das Urteil des obersten Gerichtshofes umwarfen, weil es den Machthabern nicht paßte. Der Vorfall, dessen Vorgänge bereits erörtert wurden, ist in verschiedener Richtung belehrend. Es ist Seite 63 darauf hingewiesen worden, daß die Nordgrenzen des Staates Sta. Catharina rein geschichtlich entstanden und ohne Rücksicht auf die geographischen Grundlagen festgelegt worden sind. (Die übers Knie gebrochenen Grenzbestimmungen der 90er Jahre für Afrika haben aus demselben Grund später zu erneuten Grenzbereinigungen geführt und es werden — namentlich in dem Kaprivizipfel in Neusaß, der Brücke zum Sambesi, — noch viele weitere Bereinigungen vorzunehmen sein).

Das strittige Land in Sta. Catharina ist seit Jahrzehnten vom Staat Paraná kultiviert und durch Straßen und eine Bahn wirtschaftlich und gesellschaftlich an das Verkehrsnetz dieses Staates angeschlossen. Nach den Buchstaben der alten Verträge gehört dies Land aber nach Sta. Catharina. Das angerufene Oberbundestribunal in Rio entschied zugunsten Sta. Catharinas, nachdem ein Abgesandter in Lissabon alle vergilbten Akten durchgestöbert hatte. Der Staat Paraná erkannte diesen Spruch aber nicht an, legte gegen das Erkenntnis der obersten Gerichtsbehörde, die verfassungsmäßig gleichwertig (!) neben der ausführenden und gesetzgebenden Gewalt steht, Berufung beim Bundeskongreß ein und erlangte eine erneute Verhandlung: es soll jetzt der Bundespräsident den Schiedsspruch fällen, derselbe Bundespräsident, der als „Chef der ausführenden Gewalt“ verfassungsmäßig die Pflicht hätte, dem Urteilsspruch des obersten Gerichts Geltung zu verschaffen!

Sehen wir hier, wie auf der einen Seite tatsächliche Besitzverhältnisse dem Buchstaben vergilbter Papiere Hohn sprechen, so stellt das Auftreten des Diktators von Paraná, der geradezu mit Revolution droht, und das Nachgeben des Bundes sich als eine grobe Verfassungsverletzung dar; und was sich öffentlich die obersten Instanzen der Regierung erlauben, das werden wir bei den kleinen Herren und bei den Lokalgerichten plagiatmäßig wiederfinden.

Es ist die letzte Konsequenz des souveränen Volkes, daß es sich über seine eigenen Gesetze hinwegsetzt. Genau, wie es der revolutionären Geburt der Republik entsprach, daß man 1905 die Revolutionsmacher Sodré und Genossen schließlich begnadigte, statt sie an geeigneten Bäumen aufzuhängen. Die Auswüchse der Demokratie sind eben andere aber darum nicht würdigere als bei anderen Staatsformen, das beweist uns im großen und kleinen

auch die Verwaltung der Republik Brasilien und das zeigen uns in ähnlicher Weise alle latino-amerikanischen Staaten.

Der Einfluß dieser Tatsachen macht sich auf jedem Gebiet des Wirtschaftslebens geltend, er zeigt sich bei der Behandlung des Küstenverkehrs und der schikanösen Ausmerzungen der Crouceiro do Sul-Linie und der immer wieder zutage tretenden Beeinflussung der Regierung durch nativistische Intriganten. Will die Regierung mit deutscher Einwanderung arbeiten und von deutschem Kapital besonders für Bahnbauten unterstützt werden, so soll sie endlich zu der Überzeugung kommen, daß sie die deutsche Arbeitskraft teuer erkaufen muß, besonders durch weitgehende Fürsorge für die neuen Landeskinder und durch Auswahl von Ländereien, die durch ihre Lage und Verkehrsverhältnisse dem Kolonisten eine Bürgschaft für ein gutes Fortkommen bieten. Bis jetzt hat Brasilien sich dieser moralischen Verpflichtungen keineswegs immer reinlich entledigt. —

Fördert die Republik die Sonderinteressen der einzelnen Staaten, so arbeitet sie selbst einer Aufteilung in Sonderrepubliken vor. Namentlich für Südbrasilien mit Einschluß von S. Paulo stellen geographische Grundlagen und die Gleichmäßigkeit des Menschenmaterials nach Farbe, Bildung und fortschrittlichem Drang geradezu verlockende Vorbedingungen, um diese Interessenkreise zu intensiverer Arbeitsentfaltung enger zusammenzuschließen. Diese Gegensätze verstärken sich mit deren steigendem Wirtschaftsleben, dem im großen Kontinentalrumpf Brasiliens mehrere in national-ökonomischer Hinsicht stark ungleichwertige Staaten gegenüberstehen. Es wurde deshalb ein gar wunder Punkt berührt, als in der „North American Review“ ein „alter Diplomat“ der Vereinigten Staaten sich unter anderem äußerte: „Wir würden es gerne sehen, daß die Nordstaaten Brasiliens, Manáos, Amazonas und Pará unter die Protektion der Vereinigten Staaten, die Gegend von Pernambuco bis Rio unter die Aufsicht der Regierung Großbritanniens käme, S. Paulo, von dessen Bevölkerung mehr als die Hälfte Italiener sind, unter die Aufsicht Italiens, und der Süden Brasiliens (also Paraná, S. Catharina und Rio Grande do Sul) unter die Aufsicht Deutschlands kämen.“ Hier hat einmal ein Nordamerikaner Farbe bekannt, deshalb wollen wir ihn festnageln. Gegen eine Aufsicht Deutschlands würde sich aber niemand mehr wehren als die Deutsch-Brasilianer selbst. Eine enge Freundschaft mit Brasilien, eine gute Behandlung deutscher Kolonisten und ehrliches Entgegenkommen der Republik auf handelspolitischem Gebiet bringt uns dieselben Vorteile wie eine „Aufsicht“ nach nordamerikanischem Muster, die mit folgender Besitzergreifung uns nur noch hohe Kosten verursachte. Mit der Möglichkeit einer Teilung der Republik muß man aber immerhin rechnen, auch wenn wir gut tun, einer Befürwortung dieser innerpolitischen Frage des Bundes uns fernzuhalten.

Erwähnt sei, daß vor zwei Jahren, vielleicht um von sich reden zu machen, der Deputierte Alcindo Guanabara einen Gesetzentwurf über die all-

gemeine Militärdienstpflicht eingebracht hat. Für diese liegt in Brasilien kein Bedürfnis vor. Der Antrag wurde deshalb abgelehnt. Es bleibt aber kennzeichnend für diese demokratische Republik, daß dem Deputierten die Verfechtung seiner Ideen große Bewunderung eintrug und daß es sich deutlich zeigte, wie im Falle der Not das nationalbegeisterte brasilianische Volk für seine nationale Ehre auch das Opfer allgemeiner Wehrpflicht brächte, wie es z. B. für das Bundesbudget von 1906 33% aller ordentlichen Ausgaben für das Marine- und Kriegsressort in Anschlag stellte. Dieser Anschlag belastete freilich den Kopf der Bevölkerung nur mit 4\$500 (6 Mark), bei einer Gesamtausgabe für die ordentlichen Ausgaben von 13\$600 (18 Mark) auf den Kopf der Bevölkerung. —

In den einzelnen Staaten und ihrer verschiedenen Verfassung und ihrem verschiedenen Menschenmaterial arbeitet die Verwaltung natürlich ganz verschieden. Ein zeitweises Stimmungsbild über die Lage in Rio Grande do Sul, wo intelligente Kampbarone die Zersplitterung des deutschen Elementes zu dessen geradezu schmachvoller Knebelung ausnützen, gibt uns folgender Klageruf der geachteten „Deutschen Zeitung von Porto Alegre“ auf die Nachricht der Ernennung eines anerkannten Deutschfeindes, Vespasiano Coreia, zum Staatssekretär der Finanzen: „Die Regierung scheint sich immer noch nicht klar zu sein über die Stimmung, welche in der Kolonie herrscht. Die Kolonie befindet sich am Rande der Verzweiflung, auf dem Standpunkte, wo ihr nahezu alles einerlei ist, weil sie fast nichts mehr zu verlieren hat. Es ist wahrlich zuviel des Elends, was die Kolonie in den letzten Jahren zu ertragen gehabt hat!“

Der Staat Sta. Catharina hat nach dem Staat S. Paulo die für deutsche Einwanderer erträglichste Verwaltung, obwohl die Bevorzugung der Lagesianer und die Versuche unnatürlicher Konzentration des Handels und Verkehrs in Florianopolis Sonderinteressen der Machthabenden oder, wie man drüben treffend sagt, der „an der Krippe“ befindlichen Kreise erkennen läßt. Von den Staatsausgaben für öffentliche Arbeiten im Jahr 1903 (184:044\$) sind 86:211\$ für die Straße Estreito-Lages, 47:749\$ für die Joinviller Dona Francisca-Straße und für das Munizip Blumenau und seine Staatsstraßen (für die Garciabrücke 6:000\$, für die Cedrobrücke 5:500\$ und 810\$ für Arbeiten an der Hauptstraße) insgesamt nur 12:310\$ angewiesen worden.¹⁾ Es entfielen wie erwähnt 49% der Gesamtausgaben des Budgets für 1906 auf Verwaltungskosten und nur 26% für Kulturzwecke. Die einzelnen Posten stellen sich wie folgt¹⁾: Governador 24:000\$, Staatskongreß 24:800\$, allgemeine Verwaltung 77:292\$, Schatzamt 44:237\$, Gefängnisse 42:190\$, Prozente der Kollektoren 70:000\$, Pensionen 39:000\$, Polizeikorps 177:280\$, Gerichtswesen 134:977\$, in Summa 633:716\$. Das Polizeikorps allein, das zugleich

¹ Vgl. Urwaldsbote.

die Leibgarde der Staatsregierung darstellt, kostet 177:230\$, während das Municipium Blumenau auf 42 000 Seelen nur 3—4(!) Polizisten nötig hat.¹⁾

Stellen wir den Ausgaben des Staates die des Munizips Blumenau gegenüber, das gegenüber dem Staatsbudget von 1292:700\$ im Jahr 1906 nur einen Haushalt von 100:637\$330 gehabt hat, also nur rund $\frac{10}{125}$ des Staatsbudgets umfaßte. Multiplizieren wir mit dem umgekehrten Bruch behufs Gleichstellung mit dem Staatsbudget die Blumenauer Haushaltsangaben, so finden wir folgende, die verschiedenen Verwaltungen deutlich widerspiegelnden Zahlen:

	Staat (Budget 1906)	Munizip (12,5fach)
Öffentliche Arbeiten	161:802\$	805:262\$
Schulen	155:392\$	750:000\$
Landwirtschaftliche Stationen	20:000\$	26:063\$

Der Bund hatte durch das Budget für 1906 den Kopf der Gesamtbevölkerung belastet mit 17,50 Mark (Kurs 16 d gerechnet), der Staat für dieselbe Zeit mit 20 Mark und das Munizip mit 3 Mark. Somit fallen auf den Kopf der Bevölkerung im Munizip Blumenau an direkten und indirekten Steuern im Durchschnitt 40,50 Mark, von denen nur 7,4% an die Munizipalverwaltung gezahlt werden. — Nach Angabe der Kollektorie gingen in Blumenau für Getränkesteuer, Gewerbesteuer und Kapitalsteuer bei der Staatskasse 51:503\$775 ein. Dazu kamen an Staatsteuern rund 25:000\$000 (die Zahlen der Kollektorie sind im Rechenschaftsbericht des Munizips vereint mit Landgeldern angegeben), in Summa rund 77:000\$, wozu nach Schätzung des Superintendenten 80—100:000\$ für Ausfuhrsteuer kommen, in Summa 160:000\$—180:000\$ (hierbei sind die Einfuhrsteuern nicht gerechnet).

Über die Gesamtsteuerbelastung wird dabei selten geklagt, wohl aber über die ungerechte Verteilung der für öffentliche Arbeiten wieder in die Municipien zurückfließenden Staatsgelder. 1903 flossen durch öffentliche Arbeiten auf den Kopf der Bevölkerung des Munizips nur 0\$273, also 0,36 Mark zurück, während im ganzen Staat 0\$570, also 0,76 Mark, d. h. mehr als das Doppelte auf den Kopf der Bevölkerung zurückflossen.

Wie ungleichwertig die Municipien sind, die der Staat umfaßt, beweisen nach dem Urwaldsboten die Zusammenstellungen von deren Einnahmehudgets für das Jahr 1904. Blumenau steht dabei an zweiter und Joinville, das nächste Munizip weit zurücklassend, an dritter Stelle: Florianopolis 158:200\$, Blumenau 82:000, Joinville 71:000, Laguna 42:000, Itajahy 32:000, S. José 30:000, Lages 27:000, S. Francisco 19:548, Tubarão 19:420, Palhoça 18:416, S. Bento 15:890, Brusque 13:700, Biguassu 13:559, Tijucas 12:650,

¹⁾ Wieviel Polizisten würde wohl das deutsche rein juristisch verwaltete Kolonialministerium für eine Kolonie mit 42 000 weißen Menschen anstellen?

S. Joaquim 11:425, Urussanga 10:352, Campos Novos 10:100, Curitibanos 8:000, Novo Trento 7:064, Ararangua 6:640, Campo Alegre 6:000, Porto Bello 5:345, Imaruhy 4:607, Paraty 4:524, Jaguaruna 4:000, Garopaba 3:220, Camboriu?. Das letztgenannte Municipium hat ein Budget aufgestellt, aus dem nicht zu ersehen ist, wie hoch die Einnahmen veranschlagt sind. Von 27 Munizipien haben nur 7 eine Einnahme von mehr als 20 Kontos, 10 von 10—20 Kontos, und die letzten 10 bleiben unter 10 Kontos zurück. Diese kann man wohl in der Mehrzahl als nicht lebensfähig bezeichnen.

Im Gegensatz hierzu spiegelt sich die höhere, weil ältere Kulturentwicklung des Staates S. Paulo in den größeren Einnahmen der neun wichtigsten Munizipien dieses Staates wieder (1904): Hauptstadt 4550:325\$000, Santos 2194:145\$677, Campinas 1370:940\$010, Guaratinguetá 497:719\$689, Ribeirão Preto 429:962\$293, Jahú 338:694\$779, Amparo 335:625\$254, S. Carlos 330:892\$356, Piracicaba 324:201\$336.

Während der staatlichen Besiedlung erhielt die Kolonie Blumenau wesentliche Unterstützungsbeiträge¹⁾ durch die kaiserliche Regierung. Es kamen ein:

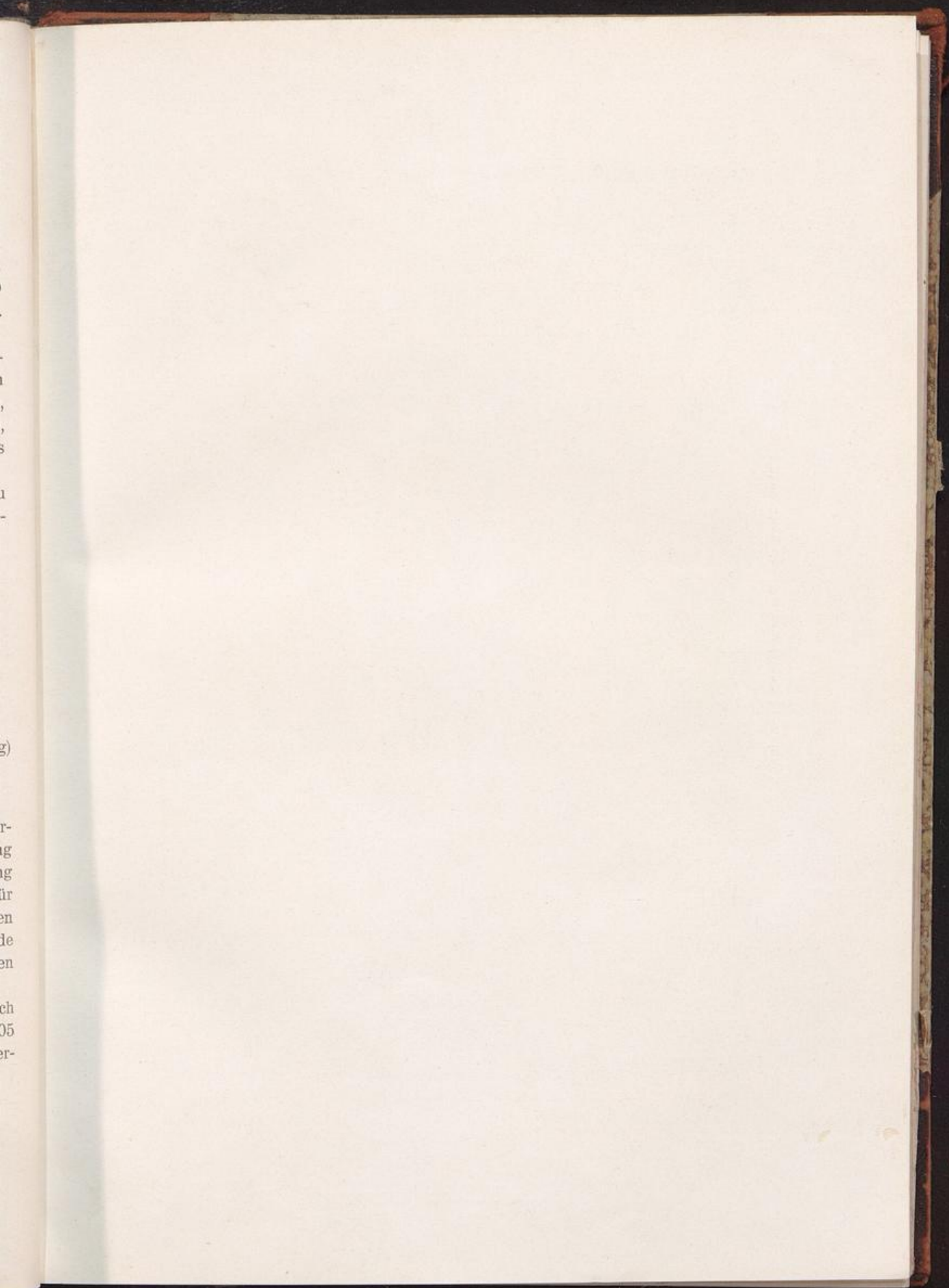
	aus der Staatskasse	aus der Kolonie
1860—70	666:437\$	43:578\$
1871	67:560\$	6:064\$
1872	98:000\$	12:004\$
1873	122:232\$	16:113\$
1874	183:630\$	14:011\$
1875	172:220\$	7:458\$
1876	389:484\$	15:759\$
	1 699:563\$	114:987\$ (davon 44:879\$ in Naturalleistung)
	114:991\$	
Zusammen	1 814:554\$	

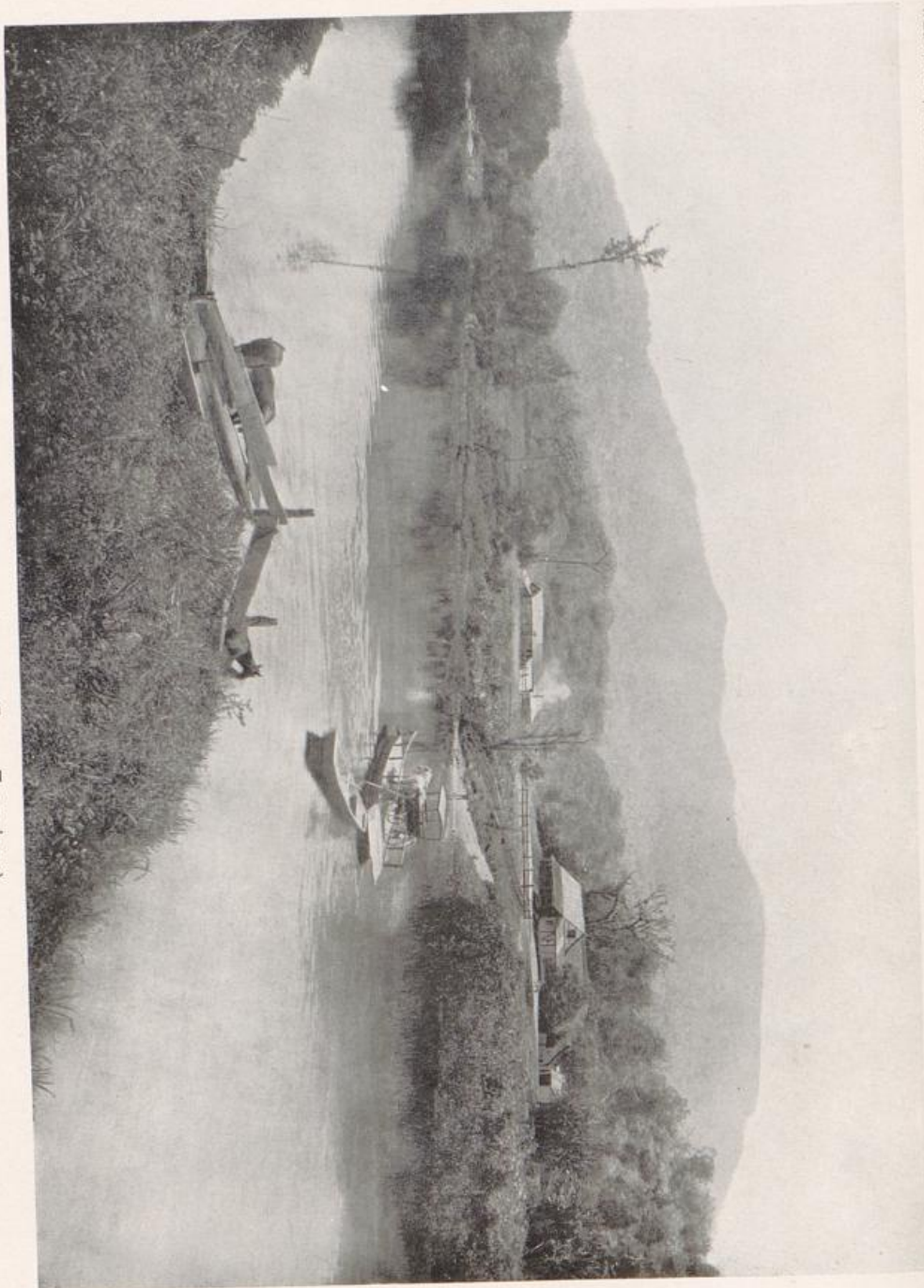
Demgegenüber standen für die Zeit von 1860—76: Ausgaben für Verwaltung 101 Kontos, Arzt und Seelsorge 45, Kanzleikosten 8, Landvermessung bis 1875 94, Verkehrsmittel 983, öffentliche Gebäude 118, für Einwanderung und Ansiedelung 342, für Schutzmaßregeln gegen die Wilden 23 und für außergewöhnliche Ausgaben 15 Kontos. Auffallend hoch sind die Ausgaben für Verkehrsmittel und es ist aus der Höhe dieses Postens der entscheidende Wert zu ersehen, den im gebirgigen Urwald die Verkehrsmittel in einer jungen Kolonie haben.

Die Jahresausgaben der heutigen Munizipalverwaltung,²⁾ die lediglich auf eigene Einkünfte angewiesen ist, betrugen 1894 123:590\$430, 1905 97:099\$900 und 1906 100:637\$330. Die Grundlage einer geordneten Ver-

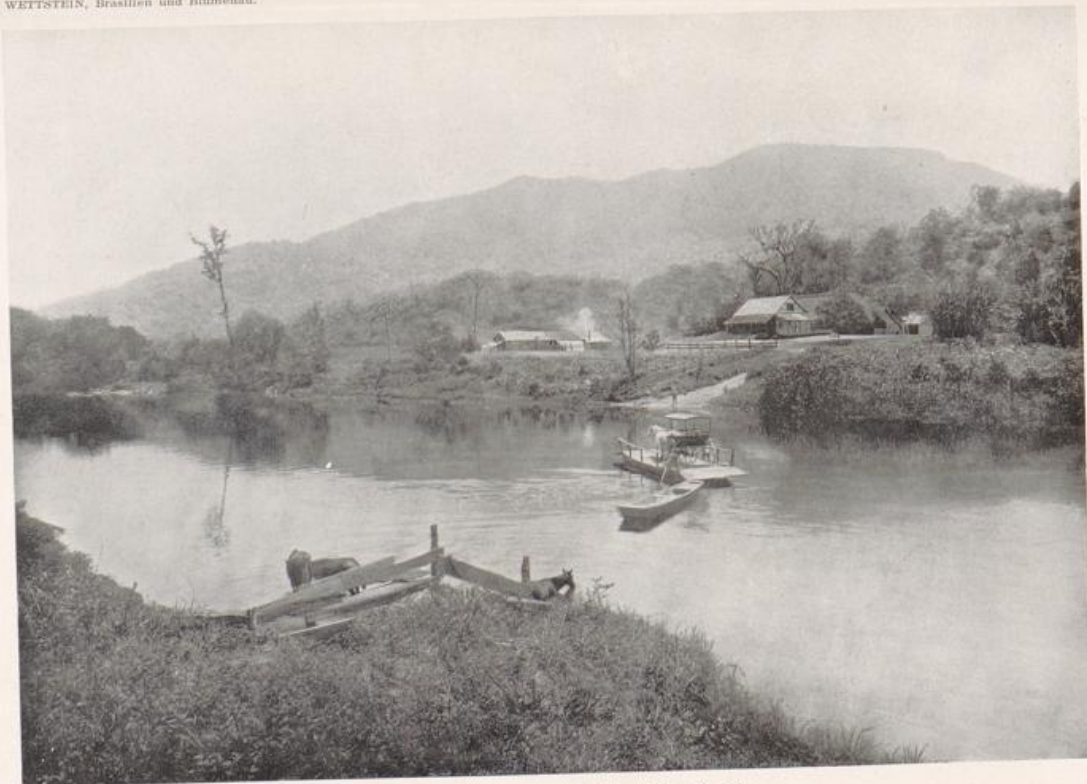
¹⁾ Vgl. Urwaldsbote.

²⁾ Vgl. Munizipalberichte 1904, 1905 und 1906.





Fähre über den Itapocu (Dona Francisca).



Fähre über den Itapocu (Dona Francisca).

waltung ist eine geregelte Finanzwirtschaft, vor allen Dingen die rasche Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen. Und daran hat es die gegenwärtige Kammer nicht fehlen lassen. Wer eine öffentliche Arbeit gemacht hatte, brauchte auf sein Geld nicht zu warten. Die aus der vorigen Verwaltungsperiode überkommene Schuldenlast betrug 32:301\$ und konnte aus den laufenden Einnahmen unmöglich getilgt werden. Deshalb beschloß die Kammer, eine innere Anleihe von 30:000\$ aufzunehmen, die zur Abtragung der schwebenden Schulden und zum Bau der Garciabrücke dienen sollte. Von dieser Anleihe wurden jedoch nur 24:000\$ untergebracht, und davon sind bereits 6:000\$ durch Auslösung getilgt worden. Die gegenwärtige Schuld beträgt demnach 18:000\$ und hat den Vorzug, fundiert zu sein. Weitere Verpflichtungen liegen nicht vor (Urwaldsbote).

Im Municipium Blumenau sind in der Verwaltungsperiode 1899 bis 1902 bei einer Gesamteinnahme von 347:949\$ für Beamtengehälter 74:366\$ d. h. 21,4%, in der Periode 1903 bis 1906 bei einer Gesamteinnahme von 398:945\$ nur 52:543\$ d. h. nur 13,2% verausgabt worden. Die Ersparnis an Verwaltungskosten in der letzten Periode beträgt somit 21:823\$ = 41% dieser Ausgaben. Während ferner von 1892 bis 1902 in dem früheren Zeitabschnitt 217 Kontos = 62,5% des Etats für öffentliche Arbeiten ausgeworfen waren, konnten von 1903 bis 1906 292 Kontos = 72,8% der Gesamteinnahme für öffentliche Arbeiten verwandt werden. — Ich habe keine gegnerische Stellung zu dem früheren lusobrasilianischen Superintendenten eingenommen, an dessen Deutschenfreundschaft ich zwar nicht glaube, den ich aber ungleich höher schätze als gewisse deutsch-brasilianische Politiker, die stets vor dem Wind zu segeln suchen. Daher komme ich nicht in den Verdacht, subjektiv zu urteilen, wenn ich sage: die jetzige Verwaltung des Superintendenten Schrader, seiner Intendenten und übrigen Beamten gereicht in ihrer Unbestechlichkeit, Pflichttreue und dabei ihrer ebenso sparsamen wie rationellen Verwaltung der alten deutschen Heimat um so mehr zur Ehre, als Schrader, seine Verwandten und engeren Freunde (nicht zuletzt der Urwaldsbote!) den harmonischen Einklang gefunden haben, bei treuer Liebe zu ihrer alten Heimat den Pflichten gegen ihr selbstgewähltes Vaterland gerecht zu werden! Es sind dieselben Männer, die gleiches Recht für deutsche Sprache fordern und die auf der anderen Seite, wenn auch nicht Liebe, so doch rückhaltlose Anerkennung in Regierungskreisen sich buchstäblich errungen haben.

Deutsche Konsulate.

Eine schwer zu beantwortende Frage ist die der pflichtmäßigen Reichsangehörigkeit. Es erfordert jedenfalls einen klaren Charakter, will man Deutscher bleiben und gleichzeitig Brasilianer werden. Wer sich dem unausbleiblichen

Seelenkonflikt nicht unterziehen will, bleibe deshalb Reichsdeutscher und überlasse das weitere der Selbstbestimmung seiner Söhne. Das Reich aber sollte sich um seine Stammeszugehörigen intensiver kümmern. Berufskonsulate finden wir in den vier Südstaaten nur in Porto Alegre, Rio Grande, Florianopolis, Curitiba und S. Paulo. In S. Francisco und Itajahy ist so gut wie keine Vertretung, und wenn auch die Tätigkeit der Wahlkonsuln in Joinville und teilweise in Blumenau anzuerkennen ist, ihre Nachfolger müßten Berufskonsuln sein und der Generalkonsul hätte je nach der Entwicklung des Verkehrsnetzes in einer der beiden deutschen Hauptkolonien Blumenau (30 000 Deutsche) oder Joinville (25 000 Deutsche), nicht aber in Florianopolis (500 Deutsche) zu wohnen und sich jedenfalls öfter als alle 3 Jahre (!) in diesen Kolonien sehen zu lassen.

Bei meinem ungünstigen Urteil über den deutschen Konsulats- und Kolonialdienst richte ich mich weniger gegen einzelne Personen wie gegen das ganze System. Nach der alten Bismarckschen Auffassung wird im deutschen Auslandsdienst noch heute mehr Wert auf eine tadellose „weiße Weste“, vielleicht gar „Bügelfalte“, statt auf vorstechende Tatkraft gelegt. Besondere Tüchtigkeit erfährt keine oder ungenügende Anerkennung und scheinbar indolente, ja selbst unfähige Herren bleiben im Dienst, solange ihnen kein „Fall“, zu deutsch „Fauxpas“, unterläuft. Es herrscht deshalb vielfach in kaufmännischen und anderen Kreisen, die mit unseren überseeischen Beamten zu tun haben die Überzeugung, daß diese keine größere Freude kennen, als sich für „nicht zuständig“ erklären zu können. Auf diese Weise vermeidet es vielleicht mancher Beamte, „dumm aufzufallen“, aber der Sache wird mit solchem System der „Furcht vor Verantwortung“ schlecht gedient.

Und dieses System scheint mir in der Wilhelmstraße, nicht am wenigsten in dem Ableger auf deren Ostseite, im Kolonialamt, weiter gepflegt zu werden. Mancher anerkannt tüchtige Beamte wird nur deshalb nicht mehr über See entsandt und durch schablonenhafte Alltagsmenschen ersetzt, weil er als tatkräftiger, initiativreicher Mann den Vorgesetzten „unbequem“ geworden war. Ein anderer war vielleicht sogar einmal wegen „Bedrohung“ von Farbigen vor Gericht gestanden. Er kann glatt freigesprochen worden sein, ja der Staatsanwalt selbst kann seine Freisprechung beantragt haben — hilft nichts, der Jude wird verbrannt. Seine Neuentsendung ist unmöglich, seine Dekorierung für seine wiederholt schriftlich anerkannten Verdienste bleibt ausgeschlossen, denn wenn ihm wieder einmal etwas passierte, so fiel ja die Schuld auf das hohe Amt zurück, denn er war schon einmal — vor Gericht gestanden! An diesem System, das mittelmäßige Leistungen geradezu züchtet, ist aber die deutsche Presse und die deutsche Volksvertretung zum Teil selbst schuld, da sie vielfach, statt Positives in der Kolonialpolitik zu leisten, sich mit dem mikroskopischen Untersuchen der weißen

Weste der Auslandbeamten abgibt und selbst einem Peters nicht Gerechtigkeit widerfahren läßt, der immerhin von sich sagen kann:

Ich bin ein Mann! Nehmt alles nur in allem, ich bin ein Mann!

Um so dankbarer gedenkt der Deutsche in Brasilien des Herrn v. Treutler, der diplomatisches Geschick mit tatkräftiger Teilnahme für das Wohl und Wehe aller ihm von seinem Kaiser anvertrauten Landsleute glücklich zu vereinen verstanden hat.

Hanseatische Kolonisationsgesellschaft.

Im Staate Sta. Catharina hat die Staatsregierung seit Jahren aufgehört, Einwanderer auf Staatskosten herbeizuziehen, verkauft aber an selbständig Zugewanderte oder bereits Angesessene fruchtbares, devolutes (unerschlossenes) Land zu billigen Preisen. Im Jahre 1903 sind 457 Landeskonzessionen erteilt und angenommen worden. Der Wert der verkauften Ländereien, die zum Durchschnittspreis von 10\$ für den Hektar verkauft werden, betrug im Jahre 1903 137:100\$. Bar bezahlt wurden 209 oder 44 0/0 der vergebenen Stücke.

Diese Zahlen sind lehrreich. Der Bodenpreis ist zunächst äußerst billig gegenüber dem Durchschnittspreis der H. K. G. von 40\$ für den Hektar. Das rührt einmal daher, daß der Staat ja keinen hohen Gewinnanteil für Land erstrebt, während die H. K. G. ausgesprochenermaßen ein „rein kaufmännisches“ Unternehmen ist. Der Preisunterschied wäre aber zu übermäßig, wenn nicht noch weitere Gründe hinzuträten. Der Staat gibt in der Regel das devolute Land ohne Wege und unvermessen ab. Die Vermessung, die den Hektar nochmals um 5\$ verteuert, hat der Käufer selbst besorgen zu lassen und zu bezahlen. Im übrigen kümmert der Staat sich um die Käufer überhaupt nicht. Er braucht deshalb keine Verwalter, bis die neuen Kolonien so weit herangereift sind, daß er von ihnen Steuer erheben kann. Solches Vorgehen ist aber nur möglich, wenn alle oder fast alle Käufer mit den Landesverhältnissen vertraut, also keine Neu-Einwanderer sind und ein gewisses Betriebskapital besitzen.

Diese Tatsache wird, abgesehen von meinen eigenen Beobachtungen, in den Staatskolonien am Südar und Hauptarm des Itajahy durch den großen Prozentsatz an Barzahlungen, 44 0/0, bestätigt, während bei der H. K. G. keine 5 0/0 der Käufer bar bezahlen, obwohl bei Barzahlung in Hamburg 15 0/0, in der Kolonie Hansa 6 0/0 Rabatt vom Kaufpreise gewährt wird. Es bestehen in dieser Hinsicht für die H. K. G. von Haus aus schwierige Verhältnisse, aber es hieße die Gunst der Landesverhältnisse und den in die Augen springenden Vorteil der südbrasilianischen Kolonisation verkennen, wollte man von den Einwanderern ein größeres Kapital verlangen. Gerade die Möglichkeit, sich fast ohne Barmittel nach 2 bis 4 schweren Anfangsjahren eine freie, selbständige Bauernexistenz auf eigener Scholle gründen zu

können, das ist der Vorzug, den diese brasilianischen Länder vor allen anderen Auswanderergebieten haben! Auf dieses unterscheidende Merkmal gegenüber anderen Ansiedlungsländern muß immer wieder hingewiesen werden und von diesem Gesichtspunkte aus ist die Kolonisation in Blumenau zu betrachten. Wir dürfen auf Grund dieser Anschauung noch hinzusetzen: Die Auswanderung nach diesen Gegenden ist besonders kinderreichen Familien zu empfehlen. Je mehr Arme an die Arbeit gestellt werden, um so besser. Lebensmittel gibt es auf der eigenen Kolonie in zwei bis drei Jahren genügend und Kredit an Lebensmitteln wird je nach der Zahl der Köpfe gewährt. Für die Entwicklung der Transportmittel und ihrer Wechselwirkung mit dem Wirtschaftsleben der Kolonie ist dabei von grundlegender Bedeutung, daß die Kolonisten an Ort und Stelle Lohnarbeit beim Wegbau finden. Das Kreditgeben der Gesellschaft findet in diesen Straßenbauarbeiten zum größeren Teil wieder ihre Gegenleistung.

Die Hanseatische Kolonisationsgesellschaft¹⁾ m. b. H. wurde am 30. März 1897 als Rechtsnachfolgerin des „Kolonisationsvereins von 1849“ zu Hamburg, der die Kolonie Dona Francisca mit der Zweigniederlassung S. Bento angelegt hatte, gegründet. Genannter Verein hatte am 28. Mai 1895 mit der Regierung des Staates Sta. Catharina einen Vertrag für Ankauf und Besiedlung eines Gebietes von 650 000 ha Land abgeschlossen, und dieser Vertrag bildete die Grundlage für die Gründung der neuen Gesellschaft. Vom „Kolonisationsverein von 1849“ hatte die letztere außerdem rund 5000 ha unbesiedeltes Land in den Munizipien von Joinville und S. Bento übernommen und dazu 2255 ha Privatland gekauft, so daß sie über ein Gebiet von 657 255 ha Land, freilich nur konzessionsweise, verfügte, während sie 1902 vermessen und bezahltes Land nur 174 874¹⁾ ha besaß. Ihren beabsichtigten Zweck, in allen drei südbrasilianischen Staaten zu kolonisieren,²⁾ hat die H. K. G. bisher nicht erreicht und hat nur in Sta. Catharina die Besiedlung gefördert. Die Bahnkonzession von Skinner samt der dazugehörigen Landkonzession von etwa 1 500 000 ha mußte die Gesellschaft scheinbar ohne jede Entschädigung an die „Sta. Catharina-Eisenbahn-Aktiengesellschaft“ übertragen.

Das Kapital der H. K. G. beträgt 1 153 000 M. Am 8. August 1903 wurde eine Obligationsanleihe im Betrage von 1 000 000 M. aufgenommen, die wohl in diesen Tagen voll eingezahlt und aufgebraucht sein wird. Vorsitzender des Aufsichtsrats ist Dr. Julius Scharlach in Hamburg. Ebendort ist der Sitz der Direktion. Die H. K. G. hat sehr günstige Ausgangsbedingungen gehabt: 650 000 ha vorzüglichster Kolonisationsländereien, wertvolle Eisenbahnkonzessionen, Übernahme der Aktiva des „Kolonisationsvereins von 1849“,

¹⁾ Vgl. Prospekt der H. K. G.

²⁾ Vgl. v. d. Heydsches Kolonialhandbuch.

Übertragung von den diesem Verein gewährten Sympathien der Bevölkerung, mit den Verhältnissen betrautes Beamtenpersonal, Protektorat unserer beiden größten Reedereien und doch — „wo bleiben die praktischen und finanziellen Resultate?“ — fragt schon 1902 C. Fabri in seiner „kritischen Studie“ „Deutsche Siedlungsarbeit in Sta. Catharina“. Seine scharfen Angriffe gegen Sellin und namentlich den das Aufsichtsratswesen en gros betreibenden¹⁾



Abb. 11. Deutsche Ansiedler in der Blumenauer Hansa.

Vorsitzenden der Gesellschaft, Dr. Scharlach, haben Fabri damals geschadet, und doch, wer heute nach fünf Jahren seine Schrift liest, zu einer Zeit, wo die H. K. G. wieder ihre neuen Gelder aufgebraucht und die Zustimmung zur Liquidation Anfang dieses Jahres erteilt hat, wird jetzt Fabris Schrift gerecht werden müssen. 10 Jahre arbeitet jetzt die H. K. G. und ihre Aktien stehen

¹⁾ Nach Fabri war Dr. Scharlach 1898 in mehr als 40 Aktiengesellschaften Vorsitzender des Aufsichtsrats, ungerechnet der Gesellschaften, denen er als Mitglied des Aufsichtsrats angehörte.

auf 40.¹⁾ Dr. Scharlach hat aber nach Fabri bei Ausarbeitung seines Prospektentwurfs für dieses „Landspekulationsunternehmen“ — und darin hat Dr. Scharlach eigentlich eine ihm nicht bestrittene Erfahrung — bereits nach 13 Jahren, also jetzt in 2—3 Jahren, einen Reingewinn von 6917500 M. oder eine Durchschnittsjahresdividende von $27\frac{1}{2}\%$ herausgerechnet.

Hier haben wir denn auch sofort den Grundfehler der Gesellschaft: Sie erwartet von allen Käufern schon nach 2 Jahren Abzahlungen und nach 7 Jahren Tilgung aller Schulden. Diese Forderungen haben sich aber bei den bisherigen Absatzschwierigkeiten allgemein als unerfüllbar erwiesen. Alle Verzweiflung der Hansakolonisten hat in diesen bisherigen Zahlungsbedingungen ihre Ursache und diese finden meines Erachtens wieder ihre ursächliche Begründung in der falschen Spekulation der Gründer, in erster Linie des verantwortlichen Vorstands, des Dr. Scharlach.

In anerkennenswertem Gegensatz zu diesen verfehlten Grundlagen sehen wir ein zwar oft falsch angesetztes, aber immerhin vielfach rühriges Arbeiten, trotz bisheriger pekuniärer Mißerfolge, die Hansakolonisation zu retten, ja sie vielleicht noch zu dauerndem Erfolge zu führen. Je deutlicher die H. K. G. mit ihrem als unerreichbar erwiesenen Gewinnsystem bricht und die Landpreise stundet, desto eher kann ihre hier und dort für die deutsche Kolonisation in Sta. Catharina anzuerkennende Tätigkeit Deutschland und Brasilien gemeinsam nützen!

Auch in der Entwicklung der Hansakolonie treten die geographischen Verhältnisse des Landes wieder zutage. Die H. K. G., die freies Land nahm, wo sie es in Sta. Catharina fand, unterscheidet drei Distrikte. Der Distrikt Itapocu mit dem Stadtplatz Humboldt schließt sich an die besiedelten Ländereien der alten Kolonie Dona Francisca (Joinville und S. Bento), der Distrikt Hercilio mit dem Stadtplatz Hammonia an die alte Kolonie Blumenau an. Ein dritter Distrikt Pirahy, der auf angekauften Ländereien innerhalb des alten Koloniebezirks Dona Francisca angelegt wurde, ist, soweit das gute Land reicht, bereits mit alten Kolonisten besiedelt. Diese Zersplitterung in verschiedene miteinander schlecht oder gar nicht verbundene Täler, hat die Verwaltung erschwert und die Entwicklung der einzelnen Kolonien zurückgehalten, und es erscheint mir geradezu als ein Unrecht an den deutschen Einwanderern, sie in das entlegene Tal des oberen Itapocu zu führen. Heute hat freilich der Bahnbau, der unerwartet über Humboldt führt, diesen Nachteil auszugleichen begonnen, aber an diesem Bahnbau ist Dr. Scharlach völlig unschuldig.

Von dem konzessionierten Land waren bis 1902 174874 ha vermessen und gegen Empfang unanfechtbarer Besitztitel bezahlt, während von diesem Flächeninhalt nur 17985 ha bereits an Kolonisten verkauft waren, so daß

¹⁾ Vgl. Deutsche Kolonialzeitung, Frühjahr 1907.

noch 156889 ha vermessen und 482380 ha freilich nur konzessioniertes und nicht bezahltes Land zur Verfügung standen.

Folgende Aufstellung gibt ein Bild des Landverkaufs und der nötigen Ausgaben für Eröffnungsarbeiten, Wegbauten und Vermessungsarbeiten:

Jahr	Verkauftes Land ha	Landpreise	Ausgaben für		Gesamt- Ausgaben
			Weg- und Brückenbau	Vermessungen	
bis 1900	4567,32	83:021§	45:000§	—	45:000§
1900	4205,37	153:841§	64:092§	8:030§	72:122§
1901	3378,62	129:617§	64:268§	17:878§	82:146§
1902	5834,04	197:686§	60:192§	20:505§	80:697§
1903	4901,87	165:556§	73:934§	13:710§	87:644§
1904	2303,36	92:723§	84:637§	8:338§	92:975§
1905	1989,00	75:092§	72:308§	6:601§	78:909§
Summa	27179,58	897:536§ ¹⁾	464:431§	75:062§	539:493§

Wir erkennen hieraus, daß die kolonisierende Gesellschaft rund sieben Jahre gebraucht hat, um nur 27179,58 ha zu verkaufen. Wenn sie so langsam weiter besiedelt und im Durchschnitt jährlich nur 3880 ha verkauft, so hätte sie, um den Restbesitz von 147695 ha zu verkaufen, von dem wir nach Schätzung Sellins rund 25 % Unland abziehen wollen, also um 110000 ha zu verkaufen, rund 29 Jahre nötig; ihre Konzession läuft aber am 28. Mai 1915 ab. Wenn der Staat auch die Konzession verlängern dürfte, so könnte er doch ein beschleunigteres Tempo der Kolonisation d. h. der Einwandererzuführung verlangen, zumal seit 1902 die Einwandererzufuhr bedenklich zurückgeht und im Jahre 1904 und 1905 so niedrig war, wie nie zuvor. Welche Ursache verschuldete diese Wirkung? Von 1903—1905 ist die Einwanderung von 995 auf 350 und sogar auf 240 zurückgegangen.

Jahr	Einwanderung zu Schiff	Bevölkerung aller Hansakolonien	Bevölkerung im Distrikt Hercilio	Bemerkungen
1901	428	873	196	
1902	945	1951	453	
1903	995	2377*	858*	
1904	350	2902*	1196*	* gezählt
1905	240	3190**	1470**	** geschätzt

¹⁾ Die H. K. G. rechnet 973:857§. Der Unterschied erklärt sich meines Erachtens aus der sogenannten „alten Landschuld“. Die H. K. G. hat scheinbar bis Ende 1905 aus dem Land des alten Kolonisationsvereins rund 76:000§ eingenommen.

An der Abnahme der Zuwanderung ist schuld: die Bahnbaukrisis, der erneute Liquidationsgedanke der H. K. G. und die Abnahme der deutschen Gesamteinwanderung, die, wie schon berichtet, 1903 36310, 1904 27984 und 1905 28075 betrug.

Diese Abnahme der deutschen Auswanderung war aber nicht allein Schuld. Wir erkennen, daß sich die Bevölkerung der Kolonie im Jahre 1902 um 133 Personen stärker vermehrt hat als die Einwanderung zu Schiff betrug: es sind alte Kolonisten aus den alten Distrikten zugewandert und in den Hansakolonien Itapocu und Hercilio (S. Bento und Pirahy eignen sich nicht für Einwanderer und sind deshalb nur von alten Kolonisten besetzt, deren Zahl ist deshalb nicht berücksichtigt) sind mehr als 25 % der Ansiedler sogenannte „alte Kolonisten“ d. h. Leute, die selbst oder deren Söhne bereits anderswo Kolonien in Brasilien besessen haben. Die Zahl der zugewanderten alten Kolonisten war aber bedeutend höher als nur 133, denn es fand stets eine starke Rückwanderung der Neulinge statt. So erkennen wir, daß zum Schluß des Jahres 1903 nicht weniger als 569 Köpfe am Zuwachs der Bevölkerung fehlen, die durch die Einwanderung von 995 Köpfen zu den alten 1951 zu einer Gesamtbevölkerung von 2946 statt 2377 hätte führen müssen. Freilich dürfen wir hierbei eins nicht außer acht lassen, daß nämlich die Zahl des Jahres 1902 „geschätzt“, die der Jahre 1903 und 1904 aber das Ergebnis einer Zählung sind. Die Kopfzahl 1902 dürfte wohl zu hoch gegriffen sein.

Gehen wir aber von dem heutigen Endergebnis aus, daß über 25% aller Hansabewohner alte Kolonisten sind, so wohnen heute 800 alte Kolonisten einschließlich Familienangehörigen in den Hansakolonien und bei einem regelmäßigen Zuwachs wären jährlich 160 Köpfe aus anderen Teilen Brasiliens der Hansa zugewandert. Diese Zuwanderung alter Kolonisten ist aber nicht regelmäßig erfolgt, denn beim Aufgehen einer neuen Kolonie zeigt sich ein bis zwei Jahre hindurch ein stärkerer Zugang, bis die vorhandenen Kaufliebhaber ihre Bedürfnisse befriedigt haben und für alte Kolonisten die Anziehungskraft nachgelassen hat.

Für eine verstärkte Einwanderung von auswärts und aus der alten Kolonie bedarf es eines neuen Zugmittels: der Bahn. Der Bau ist jetzt begonnen; nach menschlicher Berechnung wird deshalb Einwanderung und Zuwanderung in den nächsten Jahren erheblich steigen, und wenn die Bahn durch die ganze Hansa bis zum Hochland läuft, ließe sich die Kolonisation unschwer bis auf die zehnfache Entwicklung treiben.

Unter den Eingewanderten befanden sich ihrem Beruf nach 1900: 4 Gärtner, 9 Landwirte, 43 Landarbeiter, 33 Handwerker, 6 sonstige Arbeiter; 1901 5 Gärtner, 6 Landwirte, 94 Landarbeiter, 50 Handwerker, 11 sonstige Arbeiter, 10 andere Berufe; 1902 20 Gärtner, 187 Landwirte und Landarbeiter, 189 Handwerker, 35 andere Berufe. Leider ist diese Statistik von der Hanse-

tischen Kolonisationsgesellschaft nicht weiter veröffentlicht. 1902 waren fast die Hälfte mit Garten- und Landarbeiten vertraut und nach dem Beruf für die Kolonistenarbeit besonders geeignet. Das entscheidende Moment bleibt aber gleichmäßig anhaltende Willenskraft und entschlossene Konzentration auf den Kolonistenberuf. Gerade in letzter Hinsicht treibt unsere moderne Kultur drüben in besonderen Spielarten Blüten, Vereine mit Wappen, den halben Tag schriftstellernde und in landwirtschaftlichen Versuchen sich ergehende Kolonisten, die noch nicht einmal, da sie z. B. zu Hause Spezereihändler waren, die einfache Praxis kennen und dergleichen mehr. Landwirtschaftliche Versuche des Ackerbaus und der Rassenviehzucht sollte man nur in der alten Kolonie mit ihren solchen Versuchen besser angepaßten Verhältnissen durchführen, zumal bereits bei Blumenau eine landwirtschaftliche Station besteht und von R. Hinsch geleitet wird, der als alter Volkswirtschaftler die Theorie mit seiner langjährigen Praxis glücklich verbindet.

Das Einwanderermaterial der Hansa ist alles in allem gut; man muß es nur als etwas Natürliches betrachten, wenn bei dem Ausgleich eines Maximums an deutscher Kultur, Bedürfnissen und Kenntnissen sowie deutschem Temperament und ernster Pflichtauffassung gegenüber einem gewissen Minimum an Bildung, Lebensansprüchen, Wissen, frischer Tatkraft, Pünktlichkeit und exakter Zuverlässigkeit der akklimatisierten Deutschen — hier und da heftige Urwaldstürme hereinbrechen und starke tropische Niederschläge fallen.

Um die kolonisatorische Tätigkeit eines einzelnen richtig zu beurteilen, gebraucht man Zeit, Jahre, Jahrzehnte; wer kolonisatorisches Geschick eines Kolonieleiters nach halbjähriger Tätigkeit beurteilen will, beweist, wie wenig er von kolonisatorischen Aufgaben versteht! So zeigt sich erst heute in rechtem Lichte die segensreiche Saat eines Kolonisators, wie Dr. Blumenau gegenüber den „Landparzellisten“¹⁾ der alten Gesellschaft, und wenn der Ort Joinville in deren Kolonie eine rühmliche Ausnahme macht, so verdankt es diese Tatsache seinem städtischen Charakter, dem Zusammenfassen aller wirtschaftlichen und sozialen Kreise, dem täglichen Sich-mit-einander-vergleichen, Aneinander-messen und der direkten Fühlung mit dem Pulsschlag des Ozeanverkehrs.

Die heutige Leitung in der Hansa besitzt rücksichtslose Tatkraft, sie rechnet mit der schlechtesten Handlungsweise der Menschen, hat ein gewisses kleinkaufmännisches Talent und großen Ehrgeiz, aber es scheinen von Haus aus für höheres Fliegen die Flügel gestutzt zu sein. Ob auf die Dauer ein Krach zu vermeiden sein wird?

Daß häßliche Leidenschaften, Mangel an Idealismus und innerlich wenig vornehmes Denken in einer Kolonie böses Unkraut aussäen können, wird niemand bestreiten. Von weittragendster Bedeutung ist es jedenfalls für die

¹⁾ Vgl. Kärger, Brasilianische Wirtschaftsbilder.

Kolonie, daß sie in dem bekannten Kolonialpolitiker Dr. Aldinger eine Stütze sittlicher Lebensführung, ein Vorbild hoher Ideale findet. Auch der Kolonist lebt nicht vom Brot allein. Möchte Aldinger auch der neuen Kolonie, die am Westarm entstehen soll, seine Kraft zuwenden als emsiger Schulinspektor und wahrhaft liberaler Pfarrer versöhnend zwischen den Konfessionen wirken; ein Mann, erfüllt von Vaterlandsliebe und wohlbewußt der Verpflichtungen gegen die neue Heimat. Was Dr. Blumenau der alten Kolonie war, Eckstein sowohl wie sittlicher Maßstab, das möge auch Dr. Aldinger in der neuen deutschen Kolonie in der Komark Blumenau weiterhin bleiben und immer mehr werden! Ebenso wünschenswert könnte es freilich erscheinen, diese in deutscher Urwaldskolonisation erfahrenen und erprobten Männer, Dr. Aldinger und R. Hinsch, als Leiter der deutschen Kolonisation im tropischen Deutsch-Ostafrika zu verwenden. Beide könnten dort, wenn sie sich aus ihrem bisherigen Wirkungskreise loslösen ließen (?), wirklich Großes leisten!¹⁾ —

Aus den auf S. 103 angeführten Zahlen erkennen wir neben den Schwankungen der Einwanderung die für die wirtschaftliche Lage wichtige Tatsache, daß bisher zur Erschließung von 27 179,58 ha verkauften Landes 464:431 § für Weg- und Brückenbau (52% der Landpreise) und 75:062 § für Vermessungen (8% der Landpreise), in Summa 539:493 § 000 oder 60% der gebuchten Landpreise für die genannten öffentlichen Arbeiten verbraucht wurden. Rechnet man den Einkaufspreis des von der H. K. G. erworbenen Landes 1 ha zu 1,500, so gehen weitere 40:769 § d. h. noch nicht einmal 5% der Verkaufspreise ab und es bleiben somit der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft für Verwaltung und Gewinnanteil 35% der erzielten Landpreise. Freilich gingen nur etwa 25% des erzielten Landpreises bar ein (über 25% sind wie bekannt alte Kolonisten) und Fabri weist deshalb auf das Bedenkliche der Buchung der H. K. G. hin, welche sich sofort den ganzen Kaufpreis als Einnahme gutschreibt. Indessen hat die H. K. G. im Lande selbst genügende Sicherheit für den Kaufpreis und läßt sich die Landschulden von alten Kolonisten vom ersten Tage an und von neuen Kolonisten nach 2 Jahren mit 6% verzinsen. Die erstere Bestimmung ist geradezu wirtschaftlich nötig, der neue Kolonist aber sollte allerwenigstens drei Jahre zinsfrei sein, außer, wenn seine Gebiete in einem noch näher zu bestimmenden geringen Abstand von der Bahn liegen, die den Bodenwert seiner Kolonie vervielfacht, das Leben verbilligt und den Absatz seiner Erzeugnisse erleichtert.

Es beliefen sich die Unkosten für Einwanderungen und Ansiedlungen in der alten Kolonie von 1860—1876 zusammen auf 342:094 § für 7772 Einwanderer, also im Durchschnitt auf 44 § 000. Rechnet man im Durch-

¹⁾ Leider sind beide „bloß Philologen“ und keine „geprüften Juristen“ und obendrein — verseucht mit eigenen Erfahrungen im praktischen Kolonialdienst! Und solche Männer kann doch das Kolonialamt nicht brauchen?! D. V.

schnitt 3,5 Köpfe auf eine Einwandererfamilie (im Jahre 1903/04 kamen im Durchschnitt 3,5 Einwohner auf die Anzahl der verkauften Kolonielose), so wären auf eine Durchschnittskolonie von 45 ha zum Mittelpreise von 42\$000 für den Hektar $3,5 \times 42\$000$, also 154\$000 Unkosten für Einwanderung und Ansiedlung der Bewohnerschaft eines Kolonieloses oder 15% des Landpreises zu zahlen, während heute lediglich für Wege,¹⁾ Brückenbauten und Vermessungen 60% des bisher erzielten Landpreises ausgegeben wurden. Die Vermessungsarbeiten sind ja nun weiter vorgeschritten als die Landverkäufe, ihr



Abb. 12. Brücke über den oberen Sellinfluß (Blumenauer Hansa).

Anteil (8%) an den Unkosten ist aber nur gering. Die Wege dagegen werden in der Hauptsache erst gleichzeitig mit der Koloniebesetzung gebaut; die auf das vorhandene Wegnetz fallenden Landeinnahmen sind deshalb in der Hauptsache bereits gebucht. Somit finden wir gegenüber früher heute fast allein durch Wegbau und Vermessung vierfache Unkosten für Einwanderung und Besiedlung. Dazu treten noch die hohen Verwaltungskosten mit z. B. im Jahre 1904 rund 90 000 Mk. Unkosten. Wer zahlt diese? Der Kolonist in seiner Kolonie von 25 ha Umfang, von denen er jahrelang nicht die Hälfte

¹⁾ Da die H. K. G. kostenlos ihr Straßennetz an den Staat abgeben muß, dürfte es sich empfehlen, in den Nebenwegen mehr zu sparen und den Kolonisten einen entsprechenden Preisabschlag zu gewähren.

benutzt, während er das ganze Land der H. K. G. bezahlen oder verzinsen muß? Der Weg- und Brückenbau ist aber nicht nur Vorbedingung zu dem Zugang der Kolonie, nein, diese Straßenarbeiten stellen in einer neuen Kolonie die einzige Erwerbsquelle der meist wenig bemittelten Einwanderer dar. Nach Berichten der H. K. G. führten in den Jahren 1898 bis zum 31. Dezember 1903 die durch diese Gesellschaft beförderten 3080 Einwanderer annähernd je 250,000 bares Geld mit und bereicherten demnach in diesem Fall das nationale Vermögen Brasiliens um 770:000\$. Nach den Angaben der H. K. G. benutzen aber in Hercilio 25% aller Hansakolonisten den dargebotenen Kredit, den ohne Not so leicht keiner in Anspruch nimmt; 25% dürften also als mittellos zu bezeichnen sein. 25% sind aber alte Kolonisten, die den Kredit nicht brauchen, auch nicht erhielten, es blieben somit 50% Neukolonisten, die keinen Kredit brauchen, oder mit andern Worten: 33% der überseeischen Einwanderer sind als mittellos zu bezeichnen. Das ist gewiß keine Schande. Ihre physische und psychische Spannkraft ist das entscheidende Moment für ihr künftiges Fortkommen, aber für diese 33% müssen Einnahmen geschaffen werden, um so mehr, als der Hauptvorteil der südbrasilianischen Kolonien in der Aufnahmefähigkeit armer Einwanderer beruht. Diese Erwerbseinnahmen finden sich beim Wegbau und deshalb sind, abgesehen von weiteren wirtschaftlichen Folgeerscheinungen, diese hohen Ausgaben für Straßenbauten nicht nur berechtigt, nein, sie bilden die Grundlagen für die Kolonisation.

Weg- und Brückenbauten der H. K. G.
1900—1905.

Jahr	Fahrbarer Weg km	Saumpfad km	Wasser- Durchlässe	Brücken	Bemerkungen
1900	19,239	90,000	82	7 ¹⁾	¹⁾ Darunter Rio-Negro-Brücke (16:411§310).
1901	12,955		125	24	
1902	34,110				
1903	54,000 rd.	31,074	260 rd.	20	
1904	47,102		282	24	
1905	27,530	18,988	182	34	²⁾ Nicht reitbarer Pfad, deshalb schmaler; Durchlässe usw. weniger fest.
		(32,277) ²⁾	(72) ²⁾	(18) ²⁾	
Summa:	194,936	140,062	931	109	
		(172,339)	(1003)	(127)	

Vermessen wurden 1901 203 464 laufende Meter, 1902 378 799, 1903 258 561, 1904 208 638 und 1905 189 956, d. h. in fünf Jahren 1239 laufende Kilometer (1500 km ist die Strecke Paris—Königsberg lang). Zu diesen Zahlen der Jahresberichte der H. K. G. kommen noch die ersten Perimetermessungen und ältere Kolonievermessungen, denn 27 000 ha Kolonieland, das in 220 bis

250 m breiten und rund 1000 m langen Streifen nebeneinander gereiht aufgeteilt zu werden pflegt, würde allein 1500 laufende Kilometer Kolonielosgrenzen verlangen, es sei denn, daß, wie es oft, aber gesetzwidrig geschieht, die Zwischengrenzen der Lose nur 10—20 m tief, aber nicht die ganze Kolonieseitenlänge von 1000 m hindurch aufgeschlagen worden sind?

Die Kulturfortschritte in der Hansakolonie zeigen sich in folgenden Zahlen:

Jahr	Distrikt	Abgeholzter Wald ha	Bepflanztes Land ha	Weide ha
1901	Hercilio (Blumenau)	164,6	90,4	—
	Itapocu	563	272,6	—
	Beide Distrikte	727,6	363,0	—
1903	Hercilio	675,5	356	107,8
	Itapocu	1195,5	517,25	217,3
	Gesamte Hansa	2455,3	1169,5	406
1904	Hercilio (Blumenau)	1048	668	212
	Itapocu	1199	533	251
	Gesamte Hansa	3647	1259	659

Wir erkennen Fortschritte, aber in 6 Jahren sind von den verkauften Kolonien nur 3647 ha, also nur 13%, abgeholzt¹⁾ und von dem konzessionierten Gesamtbesitz der Gesellschaft in 8 Jahren nur 0,2% unter Kultur genommen. Die Gesellschaft hat sich eben bisher alles in allem infolge schlechter Verhältnisse zwischen den Hansakolonien und dem Meere und infolge mancher anderen Ursachen ihren Aufgaben nicht gewachsen gezeigt!

Eine ernste Sprache spricht das Stehenbleiben der Kultur von 1903 bis 1904 im Distrikt Itapocu; neugeschlagen sind nur 4 ha Land. Es war eben die Zeit, wo in diesem Distrikt fast jeder den Mut verloren hatte. Der Bahnbau nach dieser Kolonie wird sie demnächst erreichen, dann werden sich hoffentlich ganz andere Fortschritte zeigen. Daß aber in derselben Zeit der Distrikt Hercilio den Distrikt Itapocu in den Rossen (Rodungen) fast erreicht, ja in der Grösse seines Pflanzlandes überholt hat, ist ein deutlicher Beweis der natürlichen Überlegenheit der Hercilio-(Blumenauer)Hansa. Kennzeichnend ist ferner, daß die beiden neuen Distrikte 70% des gesamten Weidelandes umfassen; es weist dies auf die Vorherrschaft der Rinderzucht behufs Buttererzeugung hin, von der diese Kolonien vorzugsweise leben, während auf dem

¹⁾ Nach den Schätzungen des Dr. Aldinger ist 1907 nach achtjähriger Kolonisation in der Blumenauer Hansa nur $\frac{1}{6}$ also rund 17% des verkauften Kolonielandes in Kultur genommen.

Hochland in S. Bento Ackerbau vorherrscht. In Neu-Württemberg war ich anfangs überrascht, so wenig eingefriedigte Weiden zu finden. Die Gegend liegt aber höher, die Feuchtigkeit ist geringer und das Gras wächst nicht so ergiebig wie in den feuchten Tälern bei Blumenau. So lohnte sich die Buttererzeugung weniger und man konzentrierte die Ausfuhrkraft auf Schmalz, einen den Verhältnissen wohl angepaßten Produktionszweig, der freilich noch größeren Preisschwankungen unterliegt als die Butter, die einen Umsetzungsprozeß mehr hat: Futter, Kuh und Milch gegen das Schmalz aus dem Futter und Schweinespeck. Die Zahl und Größe der Schweine-„Portreiros“ (Höfe) von Neu-Württemberg und in diesen die Musterschweine fallen denn auch dem Reisenden deutlich auf. Dabei gefielen mir die selbstgezüchteten Landrassen einzelner alteingesessenen Kolonisten weit besser als die rasseechten Yorkshire-Hochzuchtschweine des Herrn v. W. Ich habe es als einen Fehler betrachten gelernt, die allerbesten Hochzuchtrassen zur Veredelung ganz einfacher anspruchsloser Rassen zu verwenden. Anspruchslosigkeit einer Rasse und hohe intensive Zuchtprodukte der anderen passen schlecht zu einer Kreuzung.

Über weitere Einzelheiten der Kolonieaufteilung, Landwirtschaft, Handel, Industrie, Verkehrsverhältnisse, Kirche und Schule in der Hansakolonie wird gemeinsam mit den Vorgängen in der alten Kolonie Blumenau zu sprechen sein.

Auskunft über Auswanderung nach Brasilien erteilt: 1) Die Zentralauskunftsstelle für Auswanderer Berlin W. 9, Schellingstr. 4, 2) der evangelische Hauptverein für deutsche Auswanderer in Witzenhausen, 3) der St. Raphaelsverein zum Schutze katholischer deutscher Auswanderer, Vertrauensmänner: in Hamburg: Th. Meinberg, Große Reichenstraße 52, in Bremen: Pastor Prachar, Falkenstraße, 4) der Deutsch-Brasilianische Verein Berlin W. 30, Elbholzstraße 12, 5) der Zentralverein für Handelsgeographie und Förderung deutscher Interessen im Ausland, Berlin W. 62, Lutherstraße 5, 6) die evangelische Gesellschaft für die protestantischen Deutschen in Amerika in Barmen, 7) die öffentliche Auskunftsstelle für Auswanderer in Dresden, 8) Dr. Herm. Meyer, Leipzig, Bismarckstraße, 9) die Hanseatische Kolonisationsgesellschaft m. b. H., Hamburg 8, Hansa-haus, 10) die Agentur Mißler, Bremen. Über Sonderbestimmungen betreffend Wehrpflicht, Reisepaß und dergleichen vergleiche Gesetz über das Auswandererwesen vom 9. Juni 1897.

Der Preis für die Überfahrtskarte von Hamburg nach S. Francisco ist bis auf weiteres wie folgt festgesetzt: M. 125.— für jeden Erwachsenen mit $\frac{1}{2}$ cbm Freigepäck; M. 62.50 für Kinder von 6—12 Jahren mit $\frac{1}{4}$ cbm Freigepäck; M. 31.25 für Kinder von 2—6 Jahren mit $\frac{1}{8}$ cbm Freigepäck; Kinder unter 2 Jahren sind frei. Für die Weiterbeförderung von S. Francisco do Sul bis zur Kolonie werden erhoben: M. 40.— für jeden Erwachsenen, M. 20.— für Kinder von 2—12 Jahren.

Aus dem brasilianischen Zolltarif (vom 19. März 1900) sind folgende Bestimmungen wichtig: Artikel 2, § 3: „Befreiung von den Verbrauchsabgaben



Brasilianische Ochsenkarrete.



Brasilianische Ochsenkarrete.



wird für folgende Waren und Gegenstände zugestanden: für Gerätschaften für Ackerbau oder eine freie Kunst oder ein Handwerk und außerdem für Gegenstände zum Gebrauch für Kolonisten und Handwerker, welche sich im Lande niederlassen wollen, soweit diese zur Ausübung ihres Berufs oder Gewerbes erforderlich sind und nicht die für ihren und ihrer Familie Gebrauch notwendige Menge überschreiten.“ § 4: „Für Überreste der zum eigenen Unterhalt der Kolonisten, welche sich im Lande niederlassen wollen, bestimmten und von ihnen nicht aufgezehrten Mundvorräte“ (vgl. Prospekt der H. K. G.).



Brasilien. Wirtschaftliche Lage im allgemeinen.

Wir haben gesehen, in wie hohem Maße Brasilien natürliche Reichtümer besitzt, die durch die Größe des Staates potenziert werden könnten. Wir mußten in geschichtlicher Ableitung zugeben, daß portugiesische Unfähigkeit, die an anderen Orten der Welt leichtere Aufgaben fand, und schlechter Wille die Kolonie Brasilien zurückgehalten hat, während der träumende Don Pedro die Kräfte des Landes nicht zu werten verstand. Wir begegneten in der Republik sich erst allmählich abklärenden Verhältnissen und einem erst in letzter Zeit zurücktretenden Nativismus. Und wir werden noch weiter sehen, wie eine falsche Wirtschaftspolitik, insbesondere eine rückständige verderbliche Verkehrspolitik die Entwicklung von Handel und Industrie hindert, statt den natürlichen, freien Reichtum des Riesenreiches in wirtschaftlichen Reichtum umzusetzen. Politisch erst spät selbständig geworden und in Kultur noch heute zurückstehend entbehrt das Land industrieller Werte zum Austausch. Es sind wertvolle Roherzeugnisse, die fast ausschließlich die Kaufkraft dieses Landes darstellen: in erster Linie Kaffee und Gummi.

Die Bedingungen haben aber angefangen, sich zu ändern, und eine starke Einwanderung und entschlossener Importkapitalismus werden dem Wirtschaftsleben Brasiliens in den kommenden Jahren eine neue Richtung geben. Der Charakter der Einfuhrindustrie, die Zunahme der Einfuhr von Eisenwaren, namentlich von Maschinen, kann auch in diesem Fall als sicheres Anzeichen gelten, daß eine neue national-ökonomische Bewegung eingesetzt hat. Um ihre Wirkungen beurteilen zu können, müssen wir uns zunächst im einzelnen die heutigen Wirtschaftsformen kurz vergegenwärtigen und an Hand der Ein- und Ausfuhrzahlen weitere Betrachtungen anstellen.

Wir finden große Gegensätze grundverschiedener landwirtschaftlicher Regionen und ungleichwertiger Staaten. Vom herumstreifenden Sammler und Jäger in den unerforschten Urwäldern, der halbwilden Viehzucht auf den Savannen und Pampas oder Campos, dem Hackbau der Hochländer und Gebirgskolonisten, der deutschen Pflugwirtschaft in fruchtbaren Talgründen, der rationellen Schweinezucht, dem Weinbau der Italiener an Berghängen, den Kaffeeulturen und schließlich dem intensiven Gartenbau in dichten Bevölke-

rungsmittelpunkten bis zu den Wirkungen der Städte, dem Ansporn des Reichtums, des Luxus und des Gewinns an aktiver Geistesrichtung ist jede Stufe und jede Form vertreten. Diese Gegensätze werden in Verbindung mit der Entwicklungsfähigkeit der einzelnen Formen anregend wirken, sobald moderne Verkehrsmittel in ihren Adern den Pulsschlag des Welthandels bis zum letzten Städtchen Brasiliens fühlbar machen.

Wir erkennen schon heute aus der Liste brasilianischer Ausfuhrwaren das wohlbegründete Bestreben, die Produktion des Landes zu vermännigfaltigen. Diese für die Volkswirtschaft Brasiliens hochbedeutsame neue Erscheinung ist ebenso sehr in der Mannigfaltigkeit der Naturschätze dieses Riesenreiches wie in der Verschiedenheit seiner Wirtschaftsformen begründet und weist auf den wohlberechtigten Wunsch hin, nicht mehr wie bisher das ganze Land, seine Kaufkraft und seinen Kredit von dem Ausfall eines einzigen landwirtschaftlichen Erzeugnisses, des Kaffees, abhängig zu sehen.

Wann immer sich Krisen der finanziellen Lage Brasiliens einstellten, sie pflegten von gleichzeitigen Krisen des brasilianischen Kaffeemarktes veranlaßt oder zum mindesten beeinflußt zu sein. Gegenwärtig schwebt eine neue ernste Kaffeekrise. Gelingt es, wie es den Anschein hat und wie wir es den rührigen Führern der heutigen Republik in Rio de Janeiro aufrichtig gönnen wollen, dieser Herr zu werden und den bisherigen Kurs des Papiergeldes, dieses empfindlichen Barometers brasilianischer Finanzverhältnisse, weiterhin zu halten, so wäre das ein erfreuliches Zeichen einmal eines zunehmenden Kredits der Republik und zweitens eben des Erfolgs der stärkeren Betonung weiterer Ausfuhrerzeugnisse. Diese Tatsachen wären um so erfreulicher, da die schweren Erschütterungen, die das Jahr 1900 für den Gesamthandel in Brasilien brachte, noch nicht vergessen sind. Die junge Republik hatte eine verlotterte Wirtschaft eingeführt, die durch eine schwere Kaffeekrise verschärft wurde. Hierzu kam die Übersättigung des Geldmarktes mit brasilianischem Papiergeld und in wenigen Wochen fiel der Kurs von 27 d auf 6 d. In diesem Jahre stand bis heute der Wechselkurs ziemlich fest auf etwa 15—16 d. Der Bestand an Papiergeld war am 28. Februar 1906 664 717:609\$ und am 31. März 1907 664 667:411\$; er hat sich mithin im letzten Jahre um 50:198\$ vermindert. Am 31. August 1898, als die Einäscherung des Papiergeldes auf Grund des Londoner Finanzabkommens begann, war der Bestand 788 364:614\$. Es sind seit jener Zeit 123 697:203\$ aus dem Verkehr gezogen und vernichtet worden, während das Finanzabkommen nur die Tilgung von 100 000 Kontos verlangte. Auch in Deutschland hat sich das Mißtrauen gegen brasilianische Wirtschaftsverhältnisse endlich gemindert. Englische und französische Finanzleute hatten überhaupt nie aufgehört, große Werte in brasilianischen Eisenbahnen anzulegen. In jüngster Zeit hat aber die Dresdener Bank in Gemeinschaft mit dem Schaffhausenschen Bankverein dem Staate

S. Paulo eine Anleihe in Höhe von 3,8 Mill. Pfd. Sterling gewährt und in Sta. Catharina hat ein deutsches Konsortium den Bahnbau von Blumenau nach Hammonia übernommen.

Die Anlage deutscher Kapitalien schätzt Goetsch in Elsters Handbuch für Brasilien auf 600 Mill. Mark. An der Spitze aller in Brasilien beschäftigten Firmen zur Einrichtung von mehr oder minder umfangreichen Elektrizitätswerken für Beleuchtungs- oder Verkehrszwecke stehen die bekannten Siemens-Schuckertwerke in Berlin. Ihnen sind von den vielen brasilianischen Anlagen der gedachten Art u. a. jene zu Sta. Rita de Passa-Quatro, Cachoeira de Itapemirim, Ribeirão Preto, Sapopemba, São João de Rio Claro, vor allem aber die des großen Elektrizitätswerkes in Pará zu verdanken.¹⁾ Im brasilianischen Außenhandel sind nach Schätzung der „Altonaer Nachrichten“ 150 große deutsche Handelshäuser in Brasilien tätig, von denen einzelne in ihren Staaten die wichtigste Rolle spielen, wie Th. Wille in Santos, C. Höpke in Florianopolis und Bromberg in Porto Alegre. Aber man muß dem wohl unterrichteten „Kolonialkenner“ der „Hamburger Nachrichten“ beipflichten, der erklärt: „Der deutsche Ausfuhrhandel könnte in Brasilien eine ganz andere Stelle einnehmen, als es leider der Fall ist. Denn was wollen folgende Ziffern unserer Hauptausfuhrartikel bedeuten: Grobe Eisenwaren für 4,2 Mill., Textilwaren 7,7 Mill., Eisendraht 1,2 Mill., Maschinen 0,8 Mill., wenn man erwägt, daß im Süden des Landes eine starke deutsche Bevölkerung eine dauernde Kundschaft des deutschen Handels bildet und außerdem deutsche Waren wegen ihrer Güte überall gern gekauft werden. Die deutsche Industrie hat vielmehr bisher viel zu wenig das brasilianische Gebiet gepflegt und sich nie die Mühe gegeben, die bestehenden Bedürfnisse genau zu studieren und auszunutzen.“

Besonders zutreffend ist der Vorwurf der letzten Zeilen. Ohne genügende Sachkenntnis kann aber von einem systematischen Vorgehen deutschen Großhandels nicht die Rede sein. Solche Studienreisen dürfen aber nicht mit Marsch, Marsch, Hurra! ausgeführt werden und sich auch nicht allein auf die Küstengebiete erstrecken, in die ja von deutschen Reedern in den letzten Jahren verschiedene Sachverständige entsandt worden sind. —

Betrachten wir uns den Gesamthandel Brasiliens. Im Jahre 1904 betrug nach den „Berichten über Handel und Industrie“ der Gesamtwert von Ein- und Ausfuhr der Republik 1372 Mill. Mark, 1905 = 1528 Mill. Mark, 1906 = 1781 Mill. Mark (nach der Botschaft des Bundespräsidenten bei Eröffnung des Parlaments). Dabei betrug 1905 der Wert der Ausfuhr 253, 1906 447 Mill. Mark mehr als der der Einfuhr. Diese Bilanzzahlen zugunsten der Republik betrugen im Durchschnitt für alle Länder, mit denen Brasilien Waren tauschte 1904 = 27 %, 1905 sogar 41 % der Ausfuhr. Gegenüber diesen Durchschnittszahlen aller Länder sehen wir Deutsch-

¹⁾ Vgl. „Brücke zur Heimat“.

Wettstein, Brasilien und Blumenau.

land 1904 mit 52 % des Wertes seiner Ausfuhr aus Brasilien zur aktiven Bilanz Brasiliens beitragen, d. h. wir sind ein weit besserer Käufer als der Durchschnitt aller mit Brasilien handelnden Staaten. Der deutsche Hauptkonkurrent ist der Nordamerikaner, der Hauptabnehmer nicht nur für Kaffee, sondern auch für Kautschuk. Der Gesamthandel der Vereinigten Staaten mit Brasilien betrug 1905 110 000:000\$. Dabei steigt die Kaufkraft der Nordamerikaner. So ist es einmal natürlich, daß Brasilien sich diesen Käufer warm hält und zum andern, daß diese Freundschaft noch wachsen wird. Ein Wettlaufen der beiden Hauptkäufer, des Nordamerikaners und des Deutschen, läßt sich deshalb durch Schikanen und Befehden nicht verhindern, sondern nur gegenseitig erschweren. Brasilien bietet Raum für die Kapitalien beider Länder! Es gäbe deshalb meines Erachtens nur ein vernünftiges Mittel, diese Konkurrenten, die sich besonders bei Bahnbauten und der Anlage von Beleuchtungswerken, kurz bei verkehrsbessernden Arbeiten treffen, schadlos zu machen: gemeinsame Kapitalanlage in vereinigten Banken. Der Nordamerikaner dürfte dafür wohl zu haben sein, da er zwar über größere Kapitalien wie der Deutsche verfügt, aber den andern Faktor nicht beschaffen kann, der in Brasilien außer dem Kapital fehlt, den Arbeitsfaktor der Einwanderer. Eine glückliche Verbindung deutschen und nordamerikanischen Importkapitals könnte aber auch der brasilianischen Regierung die letzte Furcht vor einer „deutschen Gefahr“ rauben.

Die Vereinigten Staaten sind gezwungen, alle Hebel in Bewegung zu setzen, um die Ausfuhr nach Brasilien zu erhöhen, da in der Ausfuhrstatistik der Vereinigten Staaten nur Großbritannien, Deutschland, Frankreich, Kanada und Cuba so hohen Importwert aufweisen wie Brasilien, das dabei an dritter Stelle steht, während Brasilien unter den Ländern, nach denen die Vereinigten Staaten ausführen, erst an zwanzigster Stelle kommt.

Hoffentlich bereichert sich der Nordamerikaner bei seinen hiergegen gerichteten Ausgleichbestrebungen auf Kosten von Argentinien, das ihm als Getreidelieferant schlimmste Konkurrenz macht.

Einige Zahlen des brasilianischen Spezialhandels mit Deutschland, und zwar des Jahres 1904, seien hier genannt.

Bei der Ausfuhr nach Deutschland steht an erster Stelle der Kaffee¹⁾ (57,1 % der gesamten Ausfuhr) mit 98,4 Mill. Mark Wert (+ 6,8 Mill. gegen das Vorjahr). Es folgen Kautschuk und Guttapercha mit 21,8 Mill. Mark (+ 3,1 Mill.), Rindshäute mit 18,1 Mill. (— 1,8), unbearbeitete Tabaksblätter 17,9 (+ 5,1) oder 33,5 % der Gesamtausfuhr, Kakaobohnen (roh) 4,7, Wachs (roh) 1,9, Manganerze 1,7 (+ 1,1), Monazitsand 1,4 (+ 0,8).¹⁾

Bei der Einfuhr aus Deutschland stehen dem Gewicht nach an der Spitze

¹⁾ Die Einfuhr an Kaffee und Monazitsand war 1904 der Menge nach geringer als im Vorjahr, aber die Preiserhöhung führte zu größeren Ausfuhrwerten.

Eisenwaren im Werte von 4,0 Mill. Mark, es folgen Waren aus Edelmetallen 8,0 (+ 4,1), dichte gefärbte Baumwollgewebe 4,8 (+ 3,7), Maschinen 1,7, See-fahrzeuge 2,3, Waren aus unedlen Metallen 3,9, an Erzeugnissen feiner Textil-industrie 3,1, Lederwaren 1,5 und die wichtige Papierindustrie; ferner nach diesem „Reis“land: geschälter Reis für 1,5 Mill. Mark.

Einfuhr und Ausfuhr Brasiliens aus und nach Deutschland stellte sich folgendermaßen dar:

	Ausfuhrwert:	Einfuhrwert:	Ausfuhrüberschuß für Brasilien
1896	100,1	60,3	39,8
1897	100,4	50,2	50,2
1898	104,6	45,2	59,4
1899	91,0	46,5	44,5
1900	115,5	45,7	69,8
1901	113,9	35,5	78,4
1902	118,6	43,8	74,8
1903	132,1	51,9	80,2
1904	156,7	56,6	100,1
1905	172,4	71,7	100,7 Mill. Mark.

Zur richtigen Bewertung dieser Zahlen ist die Einfuhr des Hauptartikels, des Kaffees, zu vergleichen, die sich in 10 Jahren verdoppelt hat, während die Kaffeepreise seit 1894 um 44 % gefallen sind.

	Einheitswert des Doppelzentners ohne Zoll, beim Grenzübergang	Einfuhrmenge in Doppelzentnern	Wert in tausend Mark
1894	150	443 709	66 556
1895	152	540 754	82 195
1896	120	576 375	69 165
1897	83	609 245	50 567
1898	63,5	834 167	52 970
1899	62	829 953	51 457
1900	80	918 236	73 459
1901	69	1 023 286	70 607
1902	65,5	1 122 847	73 547
1903	63	1 195 377	75 309
1904	78	1 174 348	91 599
1905	84	1 170 925	98 358

Nach brasilianischer Statistik betrug die gesamte Kaffeeausfuhr 1904 10 292 004 Sack Kaffee, nach Hamburg gingen 1 532 254 Sack zu 60 kg = 919 352 Doppelzentner. Nach den Vereinigten Staaten wurden 6 235 291 Sack zollfrei aus Brasilien eingeführt. Deutschland stand mit 1 951 540 Sack an zweiter Stelle. In weiteren Abständen folgten Österreich-Ungarn, Nieder-
s*

lande usw. England erwies sich mit nur 124 973 Sack als schlechter Käufer. Während von 1896 bis 1905 die Kaffeeausfuhr nach Deutschland um 42 % zunahm, nahm die Gesamtausfuhr nach Deutschland in derselben Zeit um 72 % zu.

So wichtig diese Kaffeeausfuhr für beide Länder, Brasilien wie Deutschland, bleibt, für Südbrasilien, besonders Blumenau, kommt dieser Ausfuhrartikel weniger in Betracht. Bei den brasilianischen Handelszahlen interessiert uns für diese Gebiete besonders die Tatsache, daß Brasilien 1904 für 1,5 Mill. Mark Reis einfuhrte, denn im Munizip Blumenau wird schon heute von Italienern mit Erfolg Bergreis gepflanzt. Wichtig ist ferner für Blumenau die Zunahme der Tabakausfuhr. Wir dürfen im Tabak nach Vollendung der Bahn das künftige landwirtschaftliche Hauptausfuhrerzeugnis Blumenaus erblicken. Schon vor 25 Jahren wiesen Weltreisende auf diese Bedeutung des Tabaks für Blumenau hin. Wenn die Verkehrsmittel hier bisher, wie dies in einem besonderen Abschnitt noch näher auszuführen sein wird, eine Grenze zogen, so muß doch besonders anerkannt werden, daß die drei Blumenauer Tabakausfuhrhändler dem Blumenauer Tabak einen guten Ruf verschafft haben, so daß dessen Preisbewertung stieg, während in Rio Grande törichte und skrupellose Kaufleute durch nicht differenzierende Bezahlung von besserem Tabak die Bauern vom Qualitätsbau selbst abbrachten und sich durch schlechtes Sortieren die Nachfrage aus Europa verscherzten.

An der Ausfuhr der Rindshäute wird sich das Hochland von Sta. Catharina erst beteiligen können, wenn eine Hochlandsbahn zu rationellerer Viehzucht auf den hierfür von der Natur vorausbestimmten Campos des Hochlands anspornt.

Wachs (von Bienen) wird schon heute in Blumenau gewonnen. Mit zunehmender Intensität der Landwirtschaft werden sich zahlreichere Kolonisten der Bienenzucht zuwenden und es wäre schon heute zu empfehlen, wenn in der Hansa Imkerkurse eingerichtet würden.

Unter den eben genannten Ausfuhrerzeugnissen des brasilianischen Spezialhandels mit Deutschland fehlte ein wichtiges, der Zucker, obwohl im Jahre 1905 die gesamte brasilianische Zuckerausfuhr um 334 % zunahm und dessen Ausfuhrzahlen in der Gesamteinfuhr aus Brasilien stets hoch waren. Aber das Zuckerrübenland Deutschland ist ja selbst ein Zuckerausfuhrland. Deutschland fuhrte deshalb 1904 nicht nur keinen Zucker aus Brasilien ein, sondern sogar noch für 5000 M. dorthin aus.

Bei der Ausfuhr nach Deutschland kam weiterhin nicht in Betracht der Yerba maté. 1905 wurden für 26 Mill. Mark Maté ausgeführt. Dieses Ausfuhrerzeugnis kommt heute namentlich aus Paraná.

Ein Naturerzeugnis fällt aber wegen seiner niederen Zahlen auf, das Holz.

Es wurden eingeführt in Brasilien: **1904** **1905**

Bau- und Nutzholz in Summa . . 240000 97000 Mark Wert

Es wurden ausgeführt aus Brasilien:

Bau- und Nutzhölzer	113000	64000
Grobe Tischlerarbeiten	67000	80000
Möbel	22000	28000
Feine Holzwaren	148000	124000

in Summa: 350000 296000 Mark Wert.

Rechnet man die Tischler- usw. Waren ab, die für die Beurteilung der Handelsbedingungen für die Roherzeugnisse nicht in Betracht kommen, so



Abb. 13. 100 Jahre alter Kaffeebaum in São Paulo.

führte Brasilien 1904 mehr als doppelt soviel Holz ein, als es ausfuhrte, und 1905 blieb die Einfuhr immer noch $1\frac{1}{2}$ mal so groß als die Ausfuhr dieses holzreichen Landes. Das sind unnatürliche Verhältnisse. Wir werden aber sehen, wie z. B. in Sta. Catharina das Weltmarktprodukt der fichtenartigen Araucaria nur auf die Bahn wartet, um auf dieser die Landschwellen zwischen Hochland und Tiefland zu passieren. Mit Recht hat deshalb Oberingenieur v. Skinner, dem ich als Begleiter und späterer Chef seines technischen Bureaus die Waldbestände mit feststellen half, in der Hauptsache aus dem Holztransport, selbst ganz niedrige Frachtsätze vorausgesetzt, eine Rentabilität der Bahn Blumenau-Hammonia von $5,3\%$ errechnet, und die Ansicht vertreten, daß sich allein durch Holz- und Matéausfuhr die Bahn nach dem Hochland rentieren wird.

Die Ausfuhr des für Blumenau wichtigsten Artikels, der Butter, nach Deutschland war 1904 gleich Null. Die Einfuhr deutscher Butter in Brasilien erreichte knapp einen Wert von 3000 M.

Die brasilianische Baumwollernte betrug 1905/06 etwa 550000 Ballen guter Quantität zu 80 kg. Davon sind aber 300000 Ballen im Lande selbst verbraucht worden und dieser Eigenverbrauch nimmt zu, führt doch Brasilien in nicht unbedeutenden Mengen Garne ein, die hohen Zoll zahlen müssen.

Die Einfuhr von Papier in Brasilien 1904 im Wert von 3,1 Mill. Mark leistete fast völlig Deutschland.

Damit dürften die für den Rahmen dieser Schrift wichtigsten brasilianischen Handelszahlen aufgeführt sein. Es erübrigt nur zu erwähnen, daß Brasilien im höheren Maße, als es die übernommenen Verpflichtungen verlangen, mit der **Schuldentilgung** fortfährt. Die äußere Schuld betrug Anfang dieses Jahres noch £69608357. Gegen das Vorjahr waren die Einnahmen um 19575:000\$ Gold und 37640:000\$ Papier gestiegen (vgl. S. 112). Alles in allem ist eine allgemeine Festigung der wirtschaftlichen und finanziellen Lage des Landes zu erkennen und die Republik zeigt einen steigenden Welthandel mit aktiver Bilanz und gleichzeitig zunehmend gesicherte Geldverhältnisse (vgl. Anlage V den Wechselkurs). Damit sind wichtige Vorbedingungen der wirtschaftlichen Erschließung des Riesenreichs gegeben. Es fehlen aber zwei wirtschaftliche Grundfaktoren für frischere Entwicklung des Wirtschaftslebens: Menschen und größeres Kapital.

Je einseitiger die natürlichen Gegensätze, je schärfer die Kontraste der wirtschaftlichen Formen, je größer das Riesenreich und seine Ausdehnungsfähigkeit, desto großartiger muß sich die wirtschaftliche Entwicklung Brasiliens gestalten. Wer den frischen Spuren halbtierischer Botokuden im gebirgigen Urwald begegnet ist und wiederum selbst große Erwartungen im regen Pulschlag des intensiven Verkehrs in der modernen Stadt S. Paulo weit übertroffen fand, der wird von dem Glauben an eine stolze Zukunft Brasiliens erfüllt sein. Der nordamerikanische Staatssekretär Elihu Root sagte nach seinem letzten Aufenthalt in Brasilien:

„Es steht außer Zweifel, daß Südamerika einmal der Sitz der reichsten und mächtigsten Nationen sein wird. Auf den großen Ebenen Brasiliens haben hunderte von Millionen Menschen Platz und in einem Jahrhundert wird vielleicht die große Republik Brasilien von den älteren Völkern ebenso bewundert werden, wie die Vereinigten Staaten heute von den europäischen Nationen. In 50 Jahren wird der europäische Auswandererstrom sich mit Macht Brasilien zuwenden.“

„L'Indépendance“ aber zieht als Maßstab mit europäischen Staaten folgende Zahlen herbei:

Größe:

Brasilien	8525055 qkm
Spanien	504512 „
Italien	286682 „

Bevölkerung:

Italien	33218000 Bewohner
Brasilien	21278000 „
Spanien	18000000 „

Ausfuhr in englischen Pfunden:

Italien	64608000
Brasilien	44643113
Spanien	36913000

Und sie kommt damit zu dem Schlusse, daß Brasilien, das schon heute Spanien überholt hat, bald Italien erreichen wird.

Über die Transportverhältnisse der Republik wie der einzelnen Staaten soll geschlossen bei Betrachtung der Verkehrsverhältnisse der Komark Blumenau gesprochen werden. —

Nach diesen Betrachtungen auf materiellem Gebiete auf die ideell waltenden Kräfte Gesamtbrasiliens näher einzugehen, liegt abseits des Rahmens dieser Schrift, obwohl die Gegensätze zwischen katholischer Geistlichkeit und Freimaurerei häufig die Brennpunkte der Ellipsen lokaler Wirtschaftsverhältnisse bilden und zu politischen Erörterungen anregen. Aber wenn die Leute auch gleich bei der Hand sind, den Herrgott abzusetzen, sie fühlen einen Trost, wenn ihre Frauen für sie in die Kirche gehen und für sie mitbeten!

Die Republik hat die kirchlichen Feiertage abgeschafft und dafür ein Dutzend nationaler Feiertage eingelegt: 1. Januar: Verbrüderungsfest der Menschheit; 24. Februar: Verkündigung der Verfassung von 1891; 21. April: Erinnerungsfest an die Märtyrer der Freiheit in Brasilien, repräsentiert durch Tiradentes; 1. Mai: Sta. Catharina nationaler Feiertag; 3. Mai: Erinnerungsfest an die Entdeckung Brasiliens; 13. Mai: Verbrüderungsfest der Brasilianer; 14. Juli: Freiheits- und Unabhängigkeitsfest des amerikanischen Volkes; 7. September: Erinnerungsfest an die Unabhängigkeit Brasiliens; 20. September: Gedächtnisfeier der Proklamation der Republik von 1835; 12. Oktober: Erinnerungsfest an die Entdeckung Amerikas; 2. November: Erinnerungsfeier für die Toten; 15. November: Erinnerungsfeier für das brasilianische Vaterland. Und heute feiert man beide, die kirchlichen und nationalen Feiertage, begünstigt diese Zeitverschwendung zum Schaden des Handels und Verkehrs und übersieht, daß nur derjenige in Wahrheit frohe Feste zu feiern vermag, der auf saure Arbeit zurückblicken kann.

Diese ideelle Gestaltung der Republik, ihr künftiges Volksleben, möge durch die Einwanderung tüchtiger Elemente mehr innere Wahrhaftigkeit, wachsende Ehrlichkeit und ernste Pflichtauffassung erlangen!

Wirtschaftliche Lage in São Paulo und Südbrasilien.

Von den Staaten S. Paulo, Paraná und Rio Grande¹⁾ sei einiges Zahlenmaterial den Betrachtungen über Sta. Catharina mit Blumenau vorausgeschickt, um, soweit es das mir zur Verfügung stehende, bescheidene Material zuläßt, wenigstens einige Vergleiche ziehen und dadurch einen Maßstab zur Beurteilung der Verhältnisse in Sta. Catharina finden zu können.

Die Bevölkerung von S. Paulo²⁾ betrug 1905 2,6 Millionen, von denen allein 10⁰/₁₀ also 260000 in der modernen Stadt São Paulo leben. Auf den Quadratkilometer kommen 8,8 Einwohner. Im Nordwesten des Staates sind noch weite, gänzlich unbesiedelte Strecken. Den 1100 deutschabgestammten Kindern, die das Jahrbuch aufführt, die 1900 geboren wurden, mögen etwa 27500 Einwohner deutschen Blutes und ebensoviele Österreicher entsprechen.

Die Einnahmen des Staates S. Paulo betrugen 1901 45684:952\$197, 1902 37648:582\$098, 1903 34127:184\$992. Unter teilweisem Verbrauch der für solche Fälle bereitgehaltenen Reserven hat der Staat sich selbst den sinkenden Einnahmen in seinen Ausgaben anzupassen vermocht.

Die in Santos und S. Paulo ansässigen deutschen Firmen arbeiten mit eigenem Kapital im Wert von ungefähr 40 Mill. Mark und außerdem mit Krediten von etwa 60 Mill. Mark. In landwirtschaftlichen Betrieben stecken etwa 10, und in industriellen Lagern 15 Mill. Mark, Grund- und Hauseigentum der Deutschen in S. Paulo wird auf 9 Mill. Mark geschätzt. Im ganzen arbeiten also im Staat S. Paulo 74 Mill. Mark deutschen Kapitals.

Bei der Ausfuhr vom Ausland nach dem Staat S. Paulo stand Deutschland 1904 mit 13288:645\$000 in Papiergeld (gegen 11295:784\$000 im Vorjahr) an dritter, Groß-Britannien mit 20064:305\$ (gegen 17680:606\$ im Vorjahr) an erster und Argentinien mit 14688:582\$ (12184:107\$) an zweiter Stelle. Es folgen Italien mit 10947:080\$ (10700:698\$) und die Vereinigten Staaten mit 6909:767\$ (9228:160\$). Diese Zahlen geben aber

¹⁾ Obwohl die Betrachtungen der Kolonie Neu-Württemberg in ähnlicher Weise wie die der Hansakolonie zeitgemäß erscheinen, möchte ich doch an dieser Stelle davon Abstand nehmen, über meine Eindrücke, die ich bei meinem Aufenthalt in Neu-Württemberg gewonnen habe, hier zusammenhängend zu berichten, da mir die Verhältnisse Blumenaus durch meine praktische Tätigkeit in der alten sowohl wie in der neuen Kolonie ungleich mehr vertraut geworden sind und ich in der Regel Lücken des Materials durch eigene Beobachtungen von 2½ Jahren ergänzen kann. Vergleichsweise aber soll auch im folgenden Neu-Württemberg öfters herangezogen werden, dessen Verwaltung sowohl Dr. Aldinger wie mir einen vorzüglichen Eindruck gemacht hat.

²⁾ Vgl. Deutsches Jahrbuch von S. Paulo, Verlag des „Hausfreunds“.

namentlich betreffs der Einfuhr aus den Vereinigten Staaten kein vollständiges Bild, da S. Paulo noch etwa für 4000:000\$ Waren über Rio bezieht. Das argentinische Getreide spielt in der Einfuhr aus Argentinien eine große Rolle und es sind hierin in dieser Verkehrszone noch Handelskämpfe der Nordamerikaner mit den Argentinern zu erwarten, zumal die Vereinigten Staaten, wie bereits erwähnt, die Hauptabnehmer des brasilianischen Kaffees sind, der zu $\frac{3}{4}$ aus S. Paulo kommt. Unter den Ausfuhrländern, nach denen S. Paulo verschickt, stehen deshalb auch an erster Stelle die Vereinigten Staaten mit 132836:476\$ (gegen 81190:280\$ im Vorjahr). Es folgt an zweiter Stelle Deutschland mit 55834:129\$ (59747:931\$), Österreich-Ungarn mit 17551:211\$, Holland mit 14270:419\$, Frankreich mit 10153:961\$. Der höchste Importeur, Großbritannien, bezieht nur für 5184:018\$ und Argentinien, der zweithöchste Importeur, nur für 2214:598\$.

Bei einer Gesamtausfuhr des Staates von 254878:110\$ (Wert in Milréis Papiergeld) betrug 1904 allein der Wert der Kaffeeausfuhr 253087:263\$ oder 98,5% des gesamten Handels. 1903 wurden 7994395 Sack ausgeführt, 1904 nur 6571509 Sack, aber infolge des höheren Kaffeepreises betrug trotzdem der Wert der Kaffeeausfuhr 1904 11768:385\$ (Papiergeld) mehr als 1904. Die Hauptausfuhr des Staates erfolgte durch Theodor Wille & Co., dem Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie. Die größte nordamerikanische Firma blieb um 637652 Sack hinter der Ausfuhr dieser Firma zurück.

Im Staat S. Paulo handelt es sich um ein leichter zugängliches, fruchtbares Gebiet, das Jahrhunderte früher als Sta. Catharina in Kultur genommen worden ist. Namentlich besaß und besitzt S. Paulo im Kaffee ein hochbewertetes Tauschmittel, das selbst bei einfacheren Verkehrsmitteln eine Ausfuhr aus den entweder an der Küste oder nicht zu weit davon liegenden Gebieten S. Paulos lohnt. Das Absatzgebiet für Kaffee ist aber ein beschränktes, die Erzeugung an anderen Orten der Erde eine wachsende und die Entwicklungsfähigkeit des Staates auf Grund dieses Erzeugnisses eine begrenzte.

Die Massenausfuhrartikel Sta. Catharinas, Holz, Maté und Erzeugnisse der Viehzucht (Hautbedeckungen usw.) lassen hiergegen eine größere Entwicklung zu und gestatten Sta. Catharina eine rege Teilnahme am Weltmarkt, sobald bessere Verkehrsmittel (Bahnen) diesen Staat eröffnet haben. Die Bedeutung Sta. Catharinas wird deshalb verhältnismäßig stärker zunehmen als diejenige S. Paulos. — Das Deutschtum tritt in S. Paulo dank jenem v. d. Heydtschen Reskript an Zahl (11%) und damit an Bedeutung zurück, aber einige deutsche Firmen, wie die genannte von Theodor Wille in Santos, haben auch dort dem deutschen Namen Ehre gemacht und erleichtern in hohem Maße den Ein- und Ausfuhrhandel mit Deutschland, so daß wir voraussichtlich an dem künftigen Gesamthandel S. Paulos wachsenden Anteil nehmen werden.

Der Staat Paraná, 240000 qkm, hat eine Bevölkerung von rund 450000 Einwohnern, also nur 1,9 auf den Quadratkilometer, darunter rund 10000 bis 15000 deutscher Abstammung und einige hundert Reichsdeutscher. Unter den etwa 70 namhaften Firmen in Curitiba sind 48 Deutsche.

Der gegenwärtige Handel und seine Entwicklungsfähigkeit ist nur in einem Artikel, dem Maté, bedeutend. Im Jahr 1880 wurden 12699187 kg, 1890 = 20592942, 1900 = 24990940 und 1905 rund 26000000 kg Maté nach den La Plataländern ausgeführt. Die Holzausfuhr (fast ausschließlich Pinienholz) betrug 1905 423:324\$ (10583 cbm) und 1904 305:552\$ an Wert. Absatzgebiete sind S. Paulo und Rio de Janeiro. Die Erzeugung an Mais, Butter, Schmalz, Zucker und Farinha genügt nicht einmal für den eigenen Bedarf. Eingeführt wurden 1905: 53270 kg Mais (Wert 7991\$), 14475 kg Butter (34:760\$), 5455296 kg Weizenmehl (1363:315\$), 93599 kg Dürffleisch (70:154\$), 393100 l Petroleum (45:861\$), 192877 l Wein (126:363\$).

Paraná, meistens Kampland, hat die europäische Besiedlung beschleunigt, aber der Boden ist im allgemeinen weniger fruchtbar und der Mangel an einem allen Ansprüchen genügenden Hafen und der steile Aufstieg zum Tafelland, der den Eisenbahnbetrieb mit hohen Unkosten belastet, lassen diesen Staat weniger entwicklungsfähig als seine Nachbarstaaten erscheinen. Die Pinienwäldungen sind zum Teil raubartig ausgebeutet. Nur der Maté schafft die nötigen Bareinnahmen des Staates. Die Bahnen von Joinville und Blumenau zum Hochland werden aber einen nicht unbeträchtlichen Teil der Matéausfuhr an sich reißen und durch den Staat Sta. Catharina leiten.

Der Anteil der Deutschen an der Gesamtbevölkerung beträgt 28% und ist rund 2 $\frac{1}{2}$ mal so hoch wie in S. Paulo, aber weniger zunahmefähig, weil es an dem hochfruchtbaren Urwaldland der Randgebirge fehlt, die weiter südlich in Sta. Catharina und Rio Grande do Sul das Ziel der deutschen Einwanderer bilden. Reichsdeutsche und Deutsch-Österreicher haben als Kaufleute sich vielfach hohes Ansehen erworben. Die Regierung von Paraná zeigt aber nicht immer das nötige Verständnis für die Entwicklung von Handel und Industrie, und willkürliche Behandlung durch die politischen brasilianischen Machthaber steht obenan auf der Tagesordnung. Als Auswandererland ist es deshalb Deutschen weniger zu empfehlen.

Über Rio Grande do Sul, 236553 qkm mit 1021400 Einwohnern (1900 Zählung), darunter rund 200000 Deutschen (nur 1000 eingeschriebene, insgesamt 10000 Reichsdeutsche) seien folgende Mitteilungen aus der Botschaft des Präsidenten dieses Staats gemacht, aus denen hervorgeht, daß die finanzielle Lage Rio Grandes sich verschlechtert hat, trotzdem die Landsteuer und die Brennholzsteuer hinzugekommen sind, während die Ausfuhrsteuer und die Steuer auf Eigentumsübertragung erniedrigt wurde. Die Einnahmen der drei letzten Jahre waren: 1903 10304:134\$, 1904 9663:059\$,

1905 9368:076\$. Die Ausfuhrsteuer wurde auf 2750 Kontos veranschlagt und brachte nur 2369:135\$, ergab also einen Minderertrag von 380:864\$. Die Landsteuer ergab nur 1520:661\$, oder 759:338\$ unter dem Anschlag. Die Ausfuhr betrug 1904 57183:713\$712 und sank 1905 auf 56665:418\$230. Die gesamte Staatsschuld belief sich Ende Dezember 1905 auf 6362:950\$, und stieg seitdem durch Erwerb der Bahnen auf 7502:450\$ (Urwaldsbote).

Rio Grande ist nach Sta. Catharina der entwicklungsfähigste Staat Südbrasilien. Am Uruguay harren herrliche Gebiete der Erschließung und die Campos lassen vielerorts einen intensiven Wirtschaftsbetrieb und Pflugbau zu.

In Rio Grande do Sul lebt etwa die Hälfte aller Deutschen Brasilien. Aber die Kampbarone dieses Staats stellen eine einsichtsvolle, tatkräftige und untereinander gegen die deutschen Einwanderer fest zusammenhaltende Oberschicht der Bevölkerung dar, und die deutschen rund 20% der Bevölkerung sind so wenig untereinander einig, daß sie bisher einen entscheidenden Einfluß nicht erlangt haben. Aber ihre prozentuale Zunahme durch ihre starke Vermehrung, ihre Wirtschaftlichkeit und ihr wachsendes Vermögen läßt es nur als Frage der Zeit erscheinen, wann sie die einheimische Bevölkerung zur Anerkennung ihrer berechtigten Eigenheiten und zur staatlichen Gleichberechtigung (z. B. deutsche Sprache) zwingen können. Rio Grande do Sul, besonders die vorzüglich geleitete Kolonie des Dr. Meyer (Leipzig), sind deutschen Auswanderern sehr zu empfehlen.

Ein italienisches Urteil im „Popolo Romano“, das sich auf einen Bericht des italienischen Konsuls in Bahia stützt, stellt Rio Grande und Sta. Catharina gegenüber. Die Zeitung schreibt:

„Der fünfte Teil des Staates Sta. Catharina ist heute deutsch und zeichnet sich durch den Besitz der besten landwirtschaftlichen Unternehmungen wie durch das absolute Monopol des Handels und der Industrie aus. Die Deutschen sind aufsaugend (absorbenti), ihre Sprache ist, wenn auch nicht die amtliche, so doch die allgemein übliche, so daß die Eingeborenen sie zu erlernen gezwungen sind. Im angrenzenden Staate Rio Grande do Sul ist, wenn das Kolonisationswerk auch weniger fortgeschritten ist, das deutsche Vordringen noch entschiedener. In der Tat wohnen hier 250 000 Deutsche (?), die 35 vom Hundert der ganzen Bevölkerung bilden. Auch in diesem Staate haben sie sich auf allen Gebieten wirtschaftlicher Tätigkeit eine beneidenswerte Stellung errungen. Die Kolonisation wird hier organisiert und geleitet von Dr. Hermann Meyer-Leipzig, welcher vor fünf Jahren eine Konzession von 516 000 ‚Geiras‘ (Joch) erhielt und die Kolonien Neu-Württemberg und Xingu gründete“ (Tägliche Rundschau).

Der italienische Kenner übertreibt, um Stimmung gegen Deutschland zu machen. Von einem deutschen Handels-„Monopol“ in Sta. Catharina ist keine Rede, und daß die deutsche Sprache die allgemein übliche sei, weil 31% des Landes sie sprechen, während 69% der Bevölkerung, darunter fast die sämtlichen Beamten dieses Staates, die deutsche Sprache weder sprechen noch lesen können (!), zeigt, wie der Verfasser absichtlich färbt, um, wie er

es nennt, „das deutsche Programm in Brasilien“ klarer hervortreten zu lassen. Der Verfasser nennt als deutsches Programm: „1) Kolonisation der südlichen Staaten Brasiliens durch Einwanderer, die in ihren Ansichten, ihrer Sprache und ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit deutsch bleiben; 2) Ausdehnung der kommerziellen, industriellen und finanziellen Tätigkeit in Brasilien, hauptsächlich durch eine größere Vermehrung der eigenen Verkehrsmittel sowohl zu Wasser wie zu Lande; 3) Aufgabe oder Abschwächung der Monroe-Doktrin, so daß sich die wirtschaftliche Vorherrschaft Deutschlands in Südbrasilien auf friedliche Weise befestigen kann.“ (Tägliche Rundschau.)

Der Staat Sta. Catharina, 74156 qkm (ohne das strittige Grenzgebiet), hatte nach der Zählung vom 31. Dezember 1900 321924 Einwohner, darunter 100000 Deutsche, aber leider nur 1200 eingeschriebene Reichsdeutsche.

Da sich in der Betrachtung der Verhältnisse der Komark Blumenau einzelne Verhältnisse des Staates Sta. Catharina widerspiegeln werden, sei die wirtschaftliche Lage dieses Staates nur in großen Zügen gezeichnet.

Die geographische Grundlage und die Gegensätze von Hochland und Küstentiefland sind bereits besprochen. Eine verhältnismäßig dichtere portugiesische Bevölkerung, die aber für sich betrachtet stets klein blieb, finden wir nur entlang der Küste, besonders auf der Insel Sta. Catharina und dem gegenüberliegenden Festland, von wo aus sich eine dünne, luso-brasilianische Bevölkerungsschicht nach dem Hochland, besonders Lages zu, ausgebreitet hat.

Als Formen der Landwirtschaft, die dem Wirtschaftsleben des Staates sein Gepräge geben, sind Raubbau und Brennwirtschaft für die fruchtbaren Küstenlandstriche kennzeichnend und nur der mehrere Jahre angesessene deutsche Kolonist geht allmählich zur Pflugwirtschaft über. In weitaus den größten Gebieten des Staates, dem Hochland, finden wir den Estanceiro mit seiner halbwilden Viehzucht. Hackbau treibt er fast ausschließlich für den eigenen Gebrauch. Die Bevölkerung geht erst allmählich zu freieren Siedlungsformen über, Handel und Gewerbe sind noch heute auf dem Hochland selten.

Die Staatseinnahmen des Rechnungsjahres 1905 beliefen sich auf 1248:527\$ und blieben um 20:172\$ hinter dem Voranschlage zurück. Gegen das Vorjahr, dessen Einnahme 1515:365\$ betrug, ergab sich ein Minderertrag von 230:857\$. Die Ausgaben erreichten die Höhe von 1451:788\$. Das Jahr schloß also mit einem Fehlbetrag von 167:261\$ ab, der aber aus den Überschüssen des Vorjahres gedeckt werden konnte. Das Budget ist ein bescheidenes. Es bedarf der Erschließung des Staates durch Bahnen, um den ungeheueren Holzreichtum dieses Staates, seine weiten Pinien- und Matéwälder, auszubeuten, die bedeutenden Wasserkräfte der in diesem regenreichsten südbrasilianischen Staat zahlreichen und regelmäßig wasserführenden Randgebirgsflüsse zu verwerten und die fruchtbaren Landstriche



Viehzucht auf dem Hochland von Sta. Catharina.



Viehzucht auf dem Hochland von Sta. Catharina.

entweder erst dem zonenweiten Urwald abzuräumen oder, soweit sie dem Kampland angehören, rationeller als bisher zu bewirtschaften.

Die Ausfuhr des Staates¹⁾ betrug 1862—63 an Wert 439 135\$, 1870—71 1630:185\$, 1892 4,847 Kontos, 1893 (keine Angaben), 1894 5,002 Kontos, 1895 5458, 1896 6579, 1897 8865, 1898 9971, 1899 9880, 1900 7398, 1901 6632, 1902 7274, 1903 6361, 1904 7233 und 1905 5450 Kontos.

An diesem Rückgang der Ausfuhr und damit der Kaufkraft sind von vornherein die starken Kursschwankungen schuld, und die scheinbar besten Jahre 1898 und 1899 erklären sich durch das Sinken des Kurses der bis auf 5 d sank, während er seitdem auf gegenwärtig 15—16 d gestiegen ist. Berücksichtigt man den Kurswert für die Marktpreise, so wurden 1905 Waren in höherem Weltmarktwert als 1898 ausgeführt.

Im einzelnen hat eine unverständige Finanzpolitik der Ausfuhr geschadet. Im Jahre 1898 betrug die Ausfuhr von Zigarren 47:455\$ und 1899 49:872\$. Der Bund belegte die Zigarrenindustrie, die sich namentlich in Blumenau zu einer starken Heimindustrie entwickelt hatte, mit einer hohen Stempelsteuer (5 Réis und mehr für die Zigarre, je nach deren Wert) und so wurde diese Industrie fast völlig vernichtet. Im Jahre 1903 sind nur für 15:203\$ Zigarren ausgeführt worden.

Die Butter sank, wie schon berichtet, im Preise und es wurden 1903 für 435 885 kg (gegen 401 935 kg im Jahre 1899) nur 785:040\$500 (gegen 1216:067\$050), also bei zunehmender Menge nur etwa 64% der alten Einnahmen erzielt. — Ganz auffallend ist der Unterschied der erzielten Preise bei Farinha de Mandioca. Für 790 4807 kg wurden 1899 1826:154\$810 und 1903 für 651 9246 kg nur 313:713\$ gelöst. Solche Preisschwankungen werden bei besseren Verkehrsverhältnissen wesentlich auszugleichen sein. Die Matéausfuhr, die von dem Zustand der Randgebirgsstraße vielerorts abhängig ist, belief sich 1899 auf 4380 722 kg und 2188 761\$000, während 1903 für dieses heute schon einträglichste Ausfuhrerzeugnis des Staates für 5748 024 kg 1428:257\$250 eingingen. — Speck, Schmalz und Zucker sind nach Maté und Butter die wichtigsten Ausfuhrwaren, es folgen Hölzer und Holzwaren, Bohnen, Reis, Drahtstifte und Stacheldrahtgewebe, Fette, Branntwein, Bananen, Kaffee und in kleinen Mengen Mais, Stärkemehl, Eier, Tabak, Zigarren, Kalk, Arrowroot- und Maismehl, Käse, Wurst, Seife, Früchte und Fruchtkonserven, Häute, getrocknete Fische, Hühner, Orchideen, Matten, Apothekerwaren usw. Das auf dem Hochland gewonnene Getreide wird fast ausschließlich im Staate selbst verbraucht.

¹⁾ Für die Erhebung der staatlichen Ausfuhrsteuer, die nach dem Wert berechnet wird, sind neuerdings 1907 folgende Normalwerte festgestellt worden: Branntwein aus Zuckerrohr das Liter 110 Réis (die Pipe 52\$800); gestampfter Reis das Kilo 310 Réis; Mandioca-Farinha das Kilo 70 Réis (der Sack 4\$300); schwarze Bohnen das Kilo 160 Réis (der Sack 9\$600); Butter das Kilo 2\$; Polvilho das Kilo 140 Réis.

Den in seinen Tälern hoch fruchtbaren Staat Sta. Catharina hat die Unzulänglichkeit der urwaldbestandenen Küstengebiete bis zur zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts verschlossen. Seine Einnahmen sind deshalb bescheiden, seine Ausfuhr vorläufig noch eine geringe. Um so größer ist seine Entwicklungsfähigkeit. Die benachbarten offener gelegenen Staaten sind deshalb früher in Kultur genommen und stehen heute höher entwickelt da. Aber eben aus diesem Grunde ist in diesem Staat durch die portugiesische Kolonisation auch wenig verdorben, verdorben einmal wenig in dem zukunftsreichen Hafen S. Francisco, verdorben noch weniger in dem hochfruchtbaren Urwaldland und in dem weiten Hinterland der Campos.

Die Bevölkerung lebt noch heute über das ganze Land zersplittert, nur in Florianopolis mit seinen 13 000—14 000 Einwohnern ist ein schwaches Zusammenziehen der Bevölkerung eingetreten, eine Tatsache, die der unbedeutenden interlokalen Verkehrswirtschaft des Landes entspricht. Dieses Florianopolis stellt den scheinbaren Glanzpunkt der lusobrasilianischen Besiedlung dar. Ich sage scheinbar, denn in der Tat ist Florianopolis mit seiner trägen Unterschicht und seiner mit Politisieren vielfach die Zeit vergeudenden und dabei auf Erfolge anderer neidischen Oberschicht der Bevölkerung lediglich imstande, ein wirtschaftliches Aufblühen anderer Gebietsteile des Staates, namentlich von Blumenau und Joinville, kraft lokaler Einflüsse auf die Staatsregierung um Jahre zu verzögern, ohne selbst in seinem Volksleben die Unterlage zu gedeihendem Wirtschaftsleben zu besitzen; es tritt auch hier die alte portugiesische Erbschaft zutage, die wiederholt in dieser Schrift erwähnt wurde. Man wird ja nun in Florianopolis über diese Vorwürfe ungehalten sein; ein volkswirtschaftliches Buch, das unterrichten will, darf aber nichts geflissentlich verschweigen, und andererseits gibt es auch dort jene feingebildeten hochintelligenten Brasilianer, die über den altgewohnten brasilianischen Schlendrian empört sind und die mir recht geben dürften. Daß ich für das brasilianische Volk eine große Zukunft erwarte, eine Anbahnung engster Freundschaft Deutschlands und Brasiliens ebenso warm befürworte wie vor einem Verlegen unseres wirtschaftlichen Schwerpunktes nach Argentinien ernstlich warne, ist aus dieser Schrift unzweideutig zu erkennen; aber mit einem Beschönigen der Verhältnisse wird keinem Lande gedient. Nur die Absicht, die Verhältnisse möglichst sachlich zu beurteilen und dieses Urteil ungeschminkt wiederzugeben, hat mir die Feder geführt. Und da komme ich zu dem Schluß, daß die bereits wiederholt vorgeschlagene Verlegung des Regierungssitzes fort von Florianopolis auf, national-ökonomisch gedacht, noch nicht erheblich belasteten Boden die Vorbedingung für eine gesunde Weiterentwicklung des Staates Sta. Catharina darstellen würde.

Die geeignetsten Orte dazu sind entweder ein tadelloser Hafen mit guten Zugängen von der See sowohl wie aus dem Binnenland oder ein Platz am

Rand des Hochlands, wo sich der Verkehr vom Hochland zum Tiefland vollzieht und dadurch kommerziell Vorteile der senkrechten Staatsgliederung gewährt. Dieser Platz müßte auf dem Hochland und nicht unten in der Tiefe liegen, weil auf dem offenen Hochland und seinen freien Campos viel reichlicher die Vorbedingungen zu einer Städtebildung als im Tale gegeben sind, ein maschenartiges Zusammenströmen des Verkehrs weniger durch Talbildungen erschwert wird und vor allem das Hochland flachere Landstriche aufweist, die Ackerbau im großen Stile und damit eine dichte Bevölkerung und eine Masseneinwanderung zulassen. Außerdem würde das kühlere Klima die Lebenskräfte der Bewohner frischer erhalten. Dieser Ort des Hochlands müßte annähernd im Mittelpunkt leicht angezogen von den Verkehrspolen Paranás (Curitiba), S. Paulos und Rio de Janeiros etwas vom geometrischen Zentrum des Staats nach der Küste, der Hauptverkehrslinie hingerückt sein, also zwischen Corisco und Chaxim liegen. Doch würden sich auch die Bahnen durch das Itapocutal-Moema-Lucena, durch das Nordarmtal bis zu dessen Quellen und durch das Westarmtal treffen können, und ein Anschluß nach Lages-Massiambu und Laguna würde auf dem Hochland keine Schwierigkeit bieten, da die Gegend von Corisco das Dach des Staates Sta. Catharina darstellt.

Die Verlegung der Regierung nach dem einzigen Hafen zwischen Santos und dem La Plata-Golf, der allen Ansprüchen an großen Weltverkehr genügt, dem Hafen S. Francisco (Tafel XXXI), wird in Florianopolis und dem Süden des Landes auf meiner Ansicht nach unüberwindbare persönliche Schwierigkeiten stoßen und man wird den Mangel an zentraler Lage vorschützen. S. Francisco do Sul wird deshalb so überraschend seine Fortschritte auch ohne Regierungssitz sein werden, aller Wahrscheinlichkeit nach nicht Hauptstadt des Landes werden, obwohl dort Vorbedingungen für ein neues Rio gegeben wären.

Die Errichtung eines wichtigen Mittelpunktes zwischen Chaxim und Corisco setzte aber Bahnverbindungen möglichst nach S. Francisco und Massiambu (?) voraus. Zöge der Staat die gegebenen Folgerungen, so würde er beide Linien durch Grundspekulationen, die im natürlichen Reichtum des Staates schon allein in seinen ungeheueren Pinienwäldern genügende Grundlagen fänden, den Bau dieser Bahn in drei bis vier Jahren vollenden, gleichzeitig für Aufteilung der für Ackerbau geeigneten Einwanderergebiete auf dem Hochland sorgen und damit eine Masseneinwanderung vorbereiten. Der Schlußstein dieser Arbeit, die Errichtung eines großen Stadtmittelpunkts auf dem Hochland, wäre dann ebenso natürlich wie für die Weiterentwicklung bahnbrechend. Fehlt dem Staat dazu aber die Tatkraft und das nötige Barkapital, so sollte sich deutsches und nordamerikanisches Kapital zu dieser einfach großartige Aussichten eröffnenden Entwicklungsarbeit zusammenschließen. Diese Entwicklung ist so natürlich, daß sie kommen muß, zumal es sich im weiteren Verlauf um den Anschluß nicht nur von Paraguay, sondern auch eines Teils des Handels von Bolivien handelt. Dieses läßt, da es vom Meer

durch die Mauer der Anden und durch chilenisches Gebiet getrennt ist, auf dem Paraguayflusse seinen Handel abströmen, der durch eine Ost-Westbahn, z. B. S. Francisco-Asuncion, dem alten Landweg der Spanier, der ganzen Länge nach durch den Staat Sta. Catharina zum Ozean zu leiten wäre. Wo in der Welt **natürliche Hindernisse** in früheren Zeiten mangelhafter Verkehrsmittel die Entwicklung des Verkehrs bis zur jüngsten Gegenwart in fruchtbaren Landstrichen aufgehalten oder unmöglich gemacht haben, wo aber heute unter **Anwendung des Dampfes und der Elektrizität moderne Verkehrsmittel** die alten Hindernisse mit einem Male zu überwinden imstande sind, **dort in solchen Gebieten sind heute die Vorbedingungen zu epochemachendem Aufschwung gegeben.**

Hoffentlich werden diese Aufgaben Sta. Catharinas von uns rechtzeitig erkannt, bevor die Nachbarstaaten, obwohl durch geographische Lage weniger begünstigt, Asuncion mit ihren Bahnen erreicht und sich dem Hinterlandshandel durch ältere kommerzielle Verbindungen gesichert haben. Die Zukunft Sta. Catharinas steht und fällt mit dieser Ost-Westbahnfrage, der Erschließung des brasilianischen Hochlands und der Herbeiziehung des nichtbrasilianischen Hinterlandes.

„Wo fehlt's nicht irgendwo auf dieser Welt?

Dem dies, dem das, **hier aber fehlt das Geld!**“

Mögen diese Zeilen mit dazu beitragen, das Interesse für die Entwicklung dieses Staates in deutschen Kapitalistenkreisen zu wecken, die bisher über das Stadium platonischer Liebe schlecht hinauskamen, damit das wirtschaftlich wenig bekannte Hinterland endlich einmal gründlich bereist und namentlich **die Frage der Bahn bis Asuncion einer eingehenden kommerziellen und technischen Untersuchung unterzogen wird.**

Wer aber soll von Sta. Catharina ausgehend deutschem oder auch deutsch-amerikanischem Kapital den Anstoß zu solchem Vorgehen geben? Weder von Florianopolis noch gar von Lages ist die wirtschaftliche Hebung des Staates und ein dem Bodenreichtum dieses Staates entsprechender Handel zu erwarten. Es sind die deutsch-brasilianischen Munizipien Joinville, Blumenau und Brusque, die, ohne Hilfe aus Desterro abzuwarten, hier „bahnbrechend“ vorgehen müßten. Mögen deren maßgebende Männer bedenken, daß viele unter ihnen noch keine 75 km landeinwärts, geschweige denn bis zum Hochland gereist sind — eine an sich beschämende Tatsache — und sich deshalb hüten müssen, über dem beschränkten Wirkungskreis heutiger Verhältnisse zu verkennen, in welcher gewaltigen Ausdehnung sich das „Hinterland des Hinterlandes“ dieser Munizipien noch entwickeln muß. Welches von diesen Munizipien die erste und die beste Bahn vom Seehafen zum zentralen Hochland besitzen wird, an das werden sich nolens volens die anderen anschließen haben, wenn wirklich Großes, wozu alle natürlichen Vorbedingungen

gegeben sind, in diesen deutsch-brasilianischen Schwesterkolonien geleistet werden soll. Eine Zersplitterung der Kräfte bliebe ernstlich zu bedauern. Hoffentlich siegt Vernunft und die Einsicht der Bahnaktionäre über Kirchturmspolitik und Lokalinteressen.

Auf die übrigen deutschen Kolonien des Staates: Dona Francisca (Joinville und S. Bento), Hansa Itapocu, Südarm, Luiz Alves, Brusque, Angelina, Teresopolis, am Tubarão und am Ararangua (Xanxeré, Chapeco) näher einzugehen, verzichte ich, weil es für das Verständnis solcher Kolonien genügen wird, eine und wohl die lebenskräftigste dieser Kolonien zu betrachten, die Komark Blumenau mit dem gleichnamigen Stadtplatz Blumenau, und weil andererseits nur im Anschluß an diese Kolonie heute noch in Sta. Catharina in der Kolonie der „Blumenauer Hansa“¹⁾ kolonisiert wird. Auch treten uns besonders die Bewohner von Blumenau als Träger von Ideen und Motiven entgegen, welche in den eigentümlichen Landesverhältnissen begründet sind.

An die geographischen Vorbedingungen haben wir eine Aufführung der für das Land wichtigsten geschichtlichen Ereignisse gereiht und die Grundlagen der Verfassung, Verwaltung, gesetzgebenden Körperschaft und des Gerichtswesens im Bund, in den Staaten und im Munizip gegeben. Nach getrennter Darlegung der wirtschaftlichen Lage der Republik, einigen Vergleichen mit den Nachbarstaaten und kurzer Besprechung des Staates Sta. Catharina selbst sollen nunmehr nach einem allgemeinen Gesamtüberblick über Wirtschafts- und Volksleben des Municipals Blumenau erst die materiellen Gebiete, Landwirtschaft, Handel, Kleingewerbe und Industrie, dann die ideellen Güter im Staatsleben, in Kirche, Schule und der öffentlichen Meinung, der Presse, behandelt und schließlich zusammenfassend ein geschlossenes Bild der Verkehrsverhältnisse und ihrer Wechselwirkungen mit Wirtschafts- wie Volksleben gegeben werden.

¹⁾ Allgemein spricht man von der „Blumenauer Hansa“ oder gar der Hansa am Nordarm; die später gewählten unglücklichen Bezeichnungen „Distrikt Hercilio“, die Sellin gab, fanden bei der Bevölkerung keinerlei Anklang, wie auch der Name Dona Francisca nur noch der Kolonisationsgeschichte angehört, während an seiner Stelle der Name des Munizips „Joinville“ und „S. Bento“ trat. So hoch die Verdienste eines Mannes wie Hercilio da Luz sind, in dem wir einen der weitschauendsten brasilianischen Diplomaten und einen ehrlichen vornehm denkenden Förderer brasilianisch-deutscher Freundschaft erblicken dürfen, und so richtig es war, seinen Namen mit der Geschichte der neuen deutschen Kolonie dauernd zu verknüpfen, so ungeschickt war es, den fest eingebürgerten Namen „Nordarm“ durch ihn verdrängen zu wollen. Doppelnamen wirken stets verkehrsstörend und deren gibt es ja genug, wie: wie Florianopolis (Desterro), Itoupava Secca (Altona), Aquidaban (Neiße), Zapfdorf (Neu-Berlin) usw. Möge man bei der Besiedelung des Westarms daraus die Lehre ziehen und neue Namen möglichst nur für neue Begriffe geben.

Schmalz dem ganzen Haus- und Feldbau Neu-Württembergs seinen Landescharakter verleiht. Honig ist als Eßware und zur Wachsbereitung ein ausfuhrfähiges Erzeugnis für eine rationelle Landwirtschaft. Die Hautbedeckung der Tiere wird fast gar nicht ausgebeutet. Selbst vom Schaf verwendet man bisher, ein Zeichen unrationellen Betriebs, nur das Fell selbst. Dagegen wird die Gans, die übrigens ihren Geschmack unter der Tropensonne einbüßt, eigens der Federn willen gehalten oder darum, weil manche Bauern bei der Physiognomie ihres Hühner- und Federviehhofs ungern die deutsche Gans vermissen. Dünger wird nur ausnahmsweise benutzt.

Über die Kraftleistungen der Tiere im Tragen und Ziehen wird bei den Transportmitteln noch zu sprechen sein. Verwunderlich scheint es, daß in der Kolonie Blumenau, die sich ausgesprochen auf Butterbereitung geworfen hat, nicht mehr das Rind an Stelle des Pferdes zur Kraftleistung herangezogen wird. Der Kolonist zieht aber nicht gern Ochsen auf, die als Kälber ihm zuviel Milch kosten. Nur zum „Puschen“ (Schleifen) großer Hölzer aus dem Walde (Tafel XX) und zum Betrieb der Zuckermühlen verwendet der deutsche Kolonist Ochsen. Das feuchte Klima und den glatten Lehm Boden möchte ich für diese Tatsache mit verantwortlich machen. Das zweihufige Rind eignet sich besonders in trockenen, sandigen und felslosen Gegenden für Kraftleistungen, daher die bevorzugte Verwendung in Südafrika und die Verwendung auf den südamerikanischen Kampos. In feuchtlehmigem Boden greifen die scharfen Hufe der Maultiere besser ein, während ein Ochse auf solchem Gelände mit seinem eigenen Gewicht gerade genug zu schleppen hat. Im Widerspruch zu dieser Auffassung steht freilich die Tatsache, daß in Kolumbien auf den schwierigsten Stellen des Gebirges Ochsen, nicht Maultiere, als Saumtiere verwandt werden. Ihre phlegmatische, immerhin bedachte Art in der Auswahl der besten Saumpfadstellen mag für die Gewöhnung des Ochsen zu solcher Tätigkeit die Veranlassung gegeben haben. Aus diesem Grunde sehe ich mit Interesse den Erfolgen der Buren entgegen, die in feuchte Gegenden Ostafrikas den Ochsenwagenverkehr verpflanzen wollen.

Die Nutzung toter Tiere wird in Rio Grande vollgültig geübt. Auch in Sta. Catharina werden Xarque (gesalzene und dann meist in der Sonne getrocknete Fleisch), Häute, Horn, Haare und Knochen transportfähig werden und wertvolle Ausfuhrartikel darstellen, sobald die Bahn das Hochland mit seiner dort überall verbreiteten Viehzucht erreicht hat.

Bevölkerung.

Der Zahl nach betrachtet stellt sich uns die Bevölkerung Brasiliens viel zu klein für das Riesenreich und seine Aufgaben dar, zumal wir gesehen haben, daß namentlich in Südbrasilien die Fruchtbarkeit des Landes eine dichte Bevölkerung zuläßt und andererseits das Klima eine starke Besiedlung nicht hindert. Die nötige Vermehrung der Bewohner kann in befriedigender

Die Komark Blumenau.

Allgemeine Übersicht.

Bei Besprechung des „Erdteils“ Südamerika, der Republik Brasilien und des Staates Sta. Catharina sind die natürlichen Faktoren in ihrem äußeren und inneren Rahmen wiedergegeben worden. Da die Komark Blumenau annähernd in der ostwestlichen Mittellinie des Staates gelegen zwar hauptsächlich Tiefland umfaßt, aber noch an verschiedenen wichtigen Stellen zum Hochland heranreicht, gelten für dieses Munizip auch im einzelnen dieselben geographischen Grundlagen wie für den Staat im ganzen und die Ausführungen an dieser Stelle können sich darauf beschränken, Einzelheiten zu geben oder auf besondere Eigentümlichkeiten hinzuweisen.

Die Komark Blumenau umfaßt 25 km westlich des Meeres am Poço Grande beginnend das ganze Fluß- und Quellsystem des Itajahy mit Ausnahme des obersten Laufes des Südarms (oberhalb vom Rio d'Esperança) d. h. etwa 11 850 qkm; die Komark Blumenau ist also 4400 qkm größer als das Großherzogtum Hessen und 1300 qkm kleiner als das Großherzogtum Mecklenburg.

Der Stadtplatz Blumenau liegt 5 km unterstrom der Stelle, wo der Bergfluß Itajahy zum Fluß der Tiefebene wird, und Ebbe und Flut teilen sich noch 5 qkm oberhalb Blumenau in Itoupava secca (Altona) mit, während 2 km weiter aufwärts der Strom mit 5000 geringsten Pferdekräften (vgl. Gutachten v. Skinner) über die letzte Hochlandsschwelle hinabstürzt.

Die senkrechte Gliederung zeigt ein einheitlich geregeltes Gelände. In das „fastebene“ Hochland, das sich tafelartig über das brasilianische Rumpfgebirge ausbreitet, hat sich der Itajahy hineingearbeitet und greift mit drei großen Armen, dem Nordarm, Westarm und Südarm, in das Hochland bis auf eine Entfernung von 200 km von der Küste hinein.

Während im Itapocutal die seitliche Verästung der Täler eine unregelmäßigere ist und deshalb die große, einzige makadamisierte Straße des Staates, die Serrastraße, von Joinville aus diesen Zugang zum Hochland durch den Itapocu nicht benutzt, sondern nördlich-seitlich das Hochland gewinnt, konzentriert der Itajahy sein ganzes oberes Quellgebiet in eine einzige Strecke des engen Tales zwischen Subida und Aquidaban (Neiße) und nur auf der Nordseite verästen sich im Unterlauf einige Täler wie das des Rodeio, S. Paulo und namentlich des Beneditto, Testo u. a., während auf der Südseite steilere Hänge mit festerem Gestein näher an den Strom herantreten, so daß wie die Flüsse (Neiße, Ilse, Warnow) auch die Täler auf dieser Seite nicht die Bedeutung der nördlichen Täler erlangt haben.





Stadtplatz Blumenau.

Diese Tatsache wird von wesentlicher Bedeutung für die Verkehrsentwicklung sein können, zumal das Testotal und seine Umgegend mit die fruchtbarsten bisher erschlossenen Ländereien der Komark umfaßt und diese Täler nach Norden oder gar nach Osten in Richtung auf Joinville (Dona Francisca) weisen. Die Paßhöhe ist niedrig gelegen, An- und Abstieg in den Tälern weisen nur geringe Steigerung auf; mit anderen Worten, hier ist in der senkrechten Gliederung des Landes eine Naturfurche gezogen, bereit und bestimmt, die nötige Verschmelzung der beiden Kolonien in handelspolitischer Hinsicht anzubahnen. Von der deutschen Kolonie Brusque, die bis heute nur geringe Handelswerte aufweist, trennen Blumenau steile Hänge, und Luiz Alves liegt abseits ohne eigene unmittelbare Verbindung mit dem Meer.

Die Abstufungen des Hochlandes finden sich in mannigfaltiger Gestalt und ich möchte die dadurch zur Verfügung stehenden Wasserkräfte auf mehr als $\frac{1}{3}$ der Kräfte der östlichen Staatshälfte, d. h. auf eine Million Pferdekkräfte schätzen, die deutsches Importkapital ausnützen könnte.

Während der Fluß in seinem Längsprofil nur die letzten 45 km von Itoupava secca aus heute ein annähernd ebenes Bett aufweist, zu dem ihm meines Erachtens in der Hauptsache die Gezeiten des Meeres geholfen haben, so zeigen im mittleren Lauf auch die Querprofile der Täler sehr scharfe Einschnitte und die Täler sind meistens sehr eng. Pflugbau wird daher nur bei den wenigsten Ländereien, wie in dem flachen Testotal oder in einem Auen-
gelände entlang der Flüsse, möglich sein. Hackbau oder Viehzucht ergibt sich dadurch vielerorts von selbst. Indessen sah ich, daß wiederum die oberen Gebiete des Nordarmes (Hercilio) und besonders des Westarmes ein flacheres Gelände zeigen, wie auch z. B. der Sellin und der Raphael in ihrem Oberlauf, wo die Flüsse weniger wasserreich sind und nur schwächere Erosionskraft zu entwickeln vermögen, noch breite Talflächen aufweisen, die des Pfluges harren.

Die verschiedenen landwirtschaftlichen Wirtschaftsformen werden sich dieser senkrechten Gliederung anzupassen haben. Gleichzeitig ist die Ortshöhe, die Lage des Tals zur Windrose und, gefolgert aus beiden, namentlich die Frostgrenze zu beachten, die Kaffee- und Zuckerrohrpflanzungen in geschütztere Täler verweist, während der Wasserreichtum der Gebirgshänge zur Anlage von Weiden rät. Hervorzuheben ist hier bei der Besprechung der natürlichen Grundlagen der Verkehrsverhältnisse, daß entsprechend der wenig fortgeschrittenen Verkehrswirtschaft der Handel fast ausnahmslos den Tälern von der Mündung bis zu den Quellen der Flüsse folgt, also stets die charakteristische Erscheinung des Neulandes wiederkehren läßt. Seitliche Handelsbeziehungen, wie von Goarikanos nach dem oberen Sellin, über den Testopaß und vom Rodeio nach dem Timbo, die gerade von den dicht bevölkerten und fruchtbaren Tälern des Testos und seiner Umgegend ausgehen, sind Ausnahmen.

Die Bodenschätze (vgl. S. 25) haben bisher, abgesehen von den verschollenen Silberschürfarbeiten der Jesuiten, die in ihrer Art in Brasilien und in den an Sta. Catharina angrenzenden Missionen Großes geleistet haben, der Komark nichts eingebracht. Die industrielle Unreife der Republik tritt bei der Bergindustrie, die für Europa den Maßstab der gesamten Industrie liefert, besonders deutlich zutage, obwohl gerade in einem Neuland wie Südamerika die Bergindustrie häufig die erste und lange Zeit die einzige Industrie des Landes zu sein pflegt.

Es mag sein, daß auf dem Boden des ehrlich verwalteten Blumenau und bei der jetzigen einsichtsvollen Bundesregierung neuerdings günstigere Bedingungen vorliegen, die Schätze der Tiefe des Bodens zu erforschen und auszubeuten. Vorläufig spricht der gelbe oder rote Lehm Boden des Munizips das entscheidende Wort für das Wirtschaftsleben. Es pflegt nur eine mehr oder minder starke Schicht fruchtbaren tonigen oder sandigen Alluvialbodens darüber gelagert zu sein, so daß der Pflug an den meisten Stellen nicht zu tief greifen darf, um nicht weniger fruchtbaren Boden zu fördern, der, das habe ich z. B. am Hansahof unmittelbar vor meinem Hause gesehen, etwa ein Jahr braucht, bis er den zur Fruchterzeugung nötigen Stickstoff erlangt.

Der Alluvialboden, der in einzelnen Tälern wie z. B. in dem Benedittotal eine größere Dichtigkeit hat, besitzt aber eine größere Tragfähigkeit als z. B. Ballod annimmt. In Blumenau gibt es Gebiete, wo der Boden, hin und wieder als „Capoeira“ brach liegen gelassen, mehrere Jahrzehnte hintereinander ungedüngt Frucht bringt. Es ist aber jetzt die Zeit gekommen, da eine Düngung, also Stallpflege und damit eine rationellere Viehzucht nötig wird. Gleichzeitig treten allmählich die verschiedenen Qualitätsklassen der einzelnen Landstriche oder gar der einzelnen Kolonielose deutlicher hervor, die der Einwanderer zunächst kaum erkannte, und so führte die differenzierende Bodenqualität je nach der Größe des Bodenbesitzes und der Art der Bodenbearbeitung zu Unterschieden zwischen arm und reich. Damit treten dann die natürlichen Reizmittel zu höheren Betriebsformen und zum Großbetrieb mit Herr und Knecht auf, während sich im felsigen Gebirge, das Hof von Hof scheidet, der Kleinbauer erhalten wird.

Auf dem Hochland finden wir häufig den sogenannten „natürlichen Kamp“, natürliche Grasweide, die sich meistens über einen schwarzen Moorboden von $1\frac{1}{2}$ bis 1 m Mächtigkeit¹⁾ ausbreitet. Der natürliche Kamp gibt ohne menschliches Eingreifen den Verkehr frei und stellt Gefilde dar, die von Grund aus zu halbwilder Viehzucht einladen. Ausgehend von diesem natürlichen Kamp legte man künstliche Kamps an. Man trieb erst das Vieh in die weniger dichten Hochlandwälder und brannte dann in heißer Zeit das durch die Viehschneizen gelichtete Buschwerk so oft nieder, bis der Busch

¹⁾ Vgl. C. Ballod, Sta. Catharina.

die Kraft zum Wiederaufleben verlor und eine Grasnarbe von seinem Land Besitz ergriffen hatte.

Betrachten wir die wagerechte Gliederung des Munizips, so vermissen wir einen wichtigen Vorteil: Blumenau liegt nicht unmittelbar am Meere, und wenn auch von Blumenau bzw. schon von Itoupava secca aus der Itajahy regelmäßig für Flußdampfer schiffbar ist, so mündet der Fluß doch bei dem gleichnamigen Städtchen Itajahy an einer Stelle ohne geeigneten Hafen in das Meer, so daß die deutschen Ozeandampfer diesen Hafen bisher gar nicht anlaufen und in Itajahy auch nur eine kleine Zollagentur unterhalten wird. So ist die Entwicklung der Komark künstlich zurückgehalten worden, weil das Zusammentreffen von fahrbaren Strömen mit guten Häfen fehlt.

Auf der anderen Seite ist vorläufig, bevor die drei Pässe nach Joinville besser fahrbar gemacht sind, das ganze Verkehrsnetz des Munizips gezwungen, im Stadtplatz Blumenau zusammenzulaufen, wo das Ausladen und Verteilen der Einfuhr und das Sammeln und Einladen der Ausfuhr stattfindet.

Die natürliche Lage hat somit den Zusammenschluß der Komark stark begünstigt. Wird diese erst durch die Bahn und einen guten Hafen an den Weltverkehr angeschlossen und tritt sie in ausgleichende Beziehungen mit der Umwelt St. Catharinas, Brasiliens und Südamerikas, so besitzt sie den nötigen natürlichen Zusammenhang, um sich in ihrem strebsamen deutschen Gepräge nicht so leicht von der Zerfahrenheit und dem Schlendrian ihrer neuen Bekanntschaften anstecken zu lassen. Die Abgeschlossenheit vom Meere mußte um so ausgesprochener wirken, da ringsherum gebirgiger Urwald die Kolonie umgibt und der Hochlandhandel sich nur mühsam und immer spärlicher durch die 2—3 Pikaden durchzwängt, die einen Saumtierverkehr vom Tiefland durch das schwer überwindliche Naturhindernis des gebirgigen Urwalds zum Hochland ermöglichen. Hätten die Nativisten Blumenau allorts mit makadamisierten Hochlandstraßen an das Kampland angeschlossen, so hätten sie zwar Blumenau finanziell gestärkt — und das suchten sie zu verhindern —, aber sie hätten auch den rein deutschen Charakter dieser Kolonie verwischt — und das wollten sie doch in erster Linie erreichen.

Für die künftige Entwicklung liegen in wirtschaftsgeographischer Hinsicht die Schwerpunkte des Blumenauer Munizips: 1) außerhalb im Ozeanhafen, 2) vorläufig im Stadtplatz Blumenau (einschließlich Itoupava secca) und später am Kreuzungspunkt der Bahn nach Joinville, 3) am Knotenpunkt der Subida, 4) im Nordarm am Aufstiegspunkt der Platemündung, 5) am untersten und obersten Endpunkt der Schiffbarkeit des Westarmes und 6) an den obersten Tieflandspunkten, wo die Bahn die Itajahytäler zum Aufstieg nach dem Hochland verläßt.

Weite Strecken künftiger Entwicklung, fast doppelt so groß als das bereits besetzte Land, hat das Munizip noch im Besitz. Da Blumenau aber heute schon das zweitwichtigste Munizip des Staates darstellt, ist anzunehmen, daß

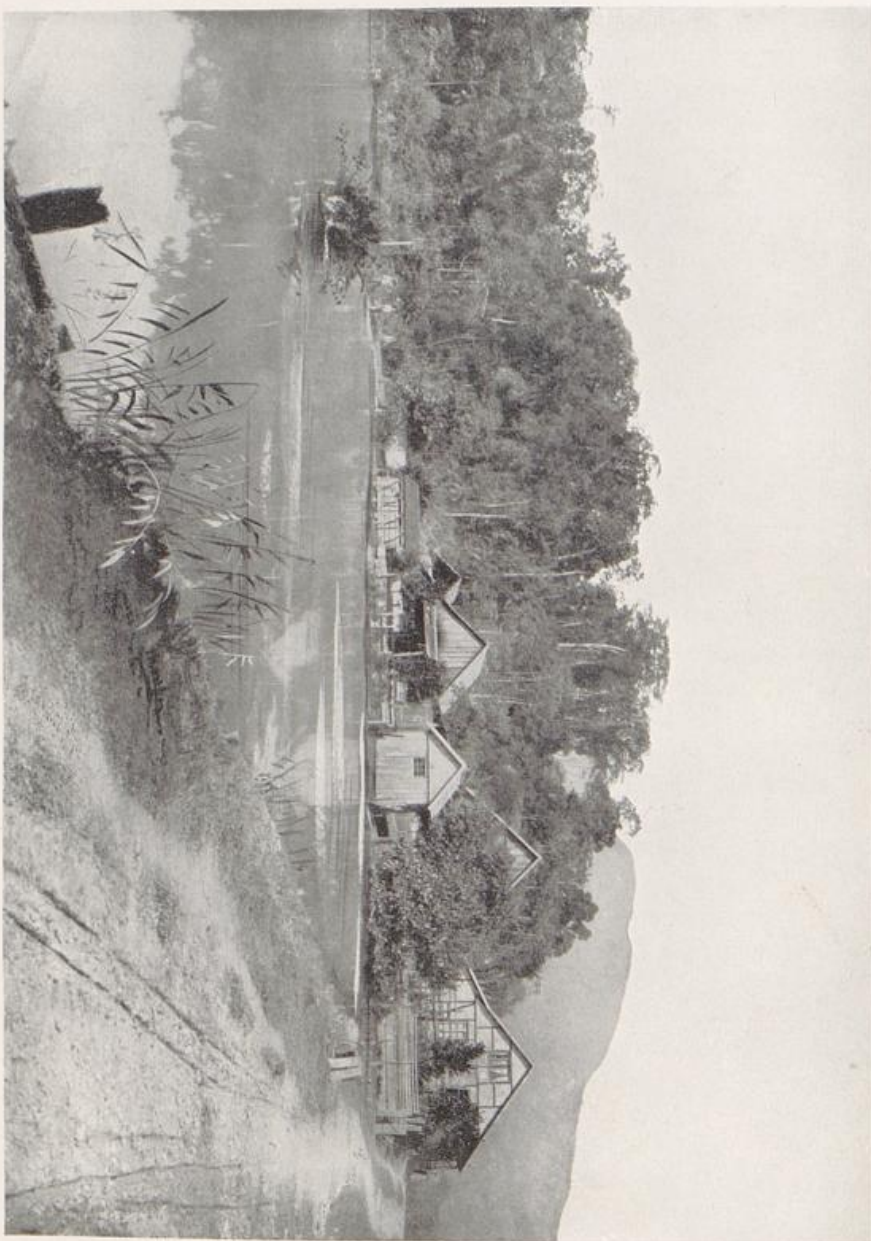
späterhin der Staat das Munizip teilen¹⁾ wird, wie auch S. Bento selbständig wurde und wie Blumenau selbst früher von Itajahy losgetrennt worden ist. Es erscheint deshalb heute schon geboten, diese Trennung ins Auge zu fassen und durch handelspolitischen Zusammenschluß und aktivere Beteiligung des Munizips an der Neukolonisation Sorge zu tragen, daß wirtschaftliche Verbindungen solche staatliche Trennung überdauern. Schon heute zieht sich eine scharfe Linie durch das Munizip zwischen der alten Kolonie bis zur Subida und der neuen Kolonie, insbesondere der Kolonie Hansa am Nordarm, zu der im Westarm das neue Kolonisationsunternehmen der Bahnkonzession zu treten hat. Bisher sind nur am Hauptarm des Itajahy (damit ist das Stück des Itajahy zwischen den Zusammenfluß des Süd- und Westarmes einerseits mit dem Nordarm an der Subida andererseits gemeint) und am unteren Süd- und Westarm vereinzelte Blumenauer Kolonisten, meistens Kolonistensöhne, neu angesiedelt. Hinzutritt noch eine Sondersiedelung bei Pouso Redondo am oberen Pombas. Das Gebiet, das in Karten als Konzession G. Salinger & Cie. am Tayo eingezeichnet zu werden pflegt, stellt reine Landspekulation dar. Der Südarm ist teilweise von Brusque aus besiedelt und gehört in seinem oberen Lauf zu der einst ertragreichsten Kolonie Industria (S. Thereza), die nur ein bis zwei Tagreisen von der bisherigen Handelsmetropole Florianapolis entfernt liegt und deshalb günstige Absatzbedingungen aufweist. Es ist wohl möglich, daß im Laufe der nächsten Jahre von Massiambu aus über Sta. Thereza nach dem Westarm eine erfolgreiche Bahnverbindung gelegt und das System des Itajahyflusses auf solche Weise auch nach Florianapolis angegliedert wird. Auch die deutsche Kolonie Brusque sucht eine Bahn in jenes Gebiet zu legen.

Die Gliederung nach alten und neuen Distrikten der Kolonie ist von grundlegender Bedeutung für das Wirtschafts- und Volksleben beider Teile, die aus den Wechselbeziehungen um so größeren Vorteil schöpfen werden, je inniger diese sich gestalten und je weniger Voreingenommenheit und falsches Verständnis für die Entwicklung der Gesamtheit ein gemeinsames Vorgehen künftig hindert.

Wichtig für die bisherige und künftige Entwicklung ist eine weitere Tatsache, daß nämlich der Zugang zu Blumenau durch keine größere Stadt geht, also keiner auflösenden Wirkung ausgesetzt ist, wie sie z. B. in Porto Alegre, weit mehr aber noch in Rio de Janeiro und in Buenos Aires eintritt.

Das milde, beruhigende, abwechslungsreiche Klima des Munizips ist bereits besprochen. Da ebenso Pflanzen- und Tierwelt in einem früheren Kapitel besprochen wurden, sei hiermit die Betrachtung über die natürliche

¹⁾ In der Abmachung des Munizips mit der Bahn, nach der das Munizip der Bahn für 25 Jahre eine Zinsgewähr gibt, ist der Fall dieser Trennung nicht vorgesehen, und es ist doch leicht möglich, daß in nicht so langer Zeit an der Subida das alte Blumenau seinen munizipalen Abschluß erhält.



Charakteristisches deutsches Kolonistenanwesen in Sta. Catharina.



Charakteristisches deutsches Kolonistenanwesen in Sta. Catharina.

Veranlagung dieses Erdstrichs beendet. Die Wechselwirkungen dieser Tatsachen mit dem wirtschaftenden Menschen spielen sich zunächst in der geschichtlichen Entwicklung wieder, die ebenfalls wie die Einwanderungsfrage und die Gestaltung des deutschen Elementes gemeinsam mit dem Thema Brasilien und Sta. Catharina behandelt wurde. Auch über die Verfassung und Steuerpolitik des Munizips, wie sie durch Bund und Staat bedingt werden, ist gemeinsam mit diesen Organen berichtet worden.

Nunmehr tritt die Aufgabe an uns heran, die heutige Verwertung der natürlichen Verhältnisse durch den wirtschaftlichen Menschen darzutun.

Allgemeiner Koloniecharakter.

Lassen wir zunächst zur besseren Orientierung den Leser einen Blick aus der Vogelperspektive tun (Tafel I). Er erkennt als Ergebnisse der Einwirkung der Menschen auf die Natur ein deutsches Landschaftsbild, deutsch der Aufbau, deutsch auch die herrschende Bevölkerung. In die zusammenhängende grüne Wand gebirgigen Urwaldes sind liebliche Täler mit saftigen Wiesen und fruchtbringenden Äckern geschnitten, anmutige Höfe und einzelne kleine Ansiedlungen schieben sich in die Landschaftsbilder ein und erhöhen den Reiz dieses Bildes, das unsere Gedanken aus diesem deutsch-brasilianischen Landstrich zurückführt in die alte Heimat: ins Vaterland!

Das Munizip Blumenau hat bis heute auch in seinen älteren Distrikten den Charakter einer gesonderten Kolonie gewahrt und die Verschmelzung mit den deutschen Nachbarkolonien ist kaum eingeleitet. Von den auf dem Hochland angrenzenden brasilianischen Viehzüchtern ist die Kolonie durch waldiges Randgebirge kulturell und wirtschaftlich getrennt und sonst grenzt sie an den unbevölkerten oder nur spärlich mit jeder Kultur abholden Indianerhorden bevölkerten Urwald, in dem die Besiedlung nur strichweise und zunächst auf die Täler beschränkt hereindringt. Vor größeren Kulturarbeiten wie Flußübergängen oder Felssprengungen schreckt die Besiedlung noch heute zurück; im Überfluß schwelgend und im Raubbau arbeitend gibt sie Felder dem Wald wieder zurück (Capoeira). Eine feste wirtschaftliche Arbeitsteilung sieht man erst entstehen: es offenbart sich auch hier der Jugendzustand dieses Neulandes, das auf sich selbst und eigene Kraft angewiesen so lange Jahre zu seiner volkswirtschaftlichen Entwicklung brauchte, weil es nicht nur die Vorteile anderer Kolonien, eine genügende materielle und ideelle Unterstützung des Mutterlandes, nämlich Deutschlands, vermißt, sondern im Gegenteil wegen dieser heimatlichen Zugehörigkeit von dem neuen Vaterland, Brasilien, und seinen Nativisten immer wieder angefeindet wird und sich wirtschaftlich zurückgesetzt sehen muß!

Und doch bietet diese Kolonie Deutschland fast die Vorteile reichseigener Kolonien, ohne unsern Etat mit Verwaltungskosten zu belasten. Der Wert solcher deutschen Kolonien unter fremder Flagge steigt um so mehr, als

das frühere Stammland Brasiliens, Portugal, als Welthandelsstaat heute so gut wie gar nicht mehr in Frage kommt. — Die Kolonie vermag uns 1) Absatz zu bieten und sie liefert uns 2) Roherzeugnisse. Genau wie in reichsdeutschen Kolonien finden wir dort ein reiches Feld der Tätigkeit für unsere Bevölkerung und eine Verwendung deutscher Auswanderer im eigenen Sinne. Dem deutschen Kapital eröffnen sich weite Gebiete, die in sich später handelspolitisch abzuschließen wären. Auf Jahrzehnte hinaus könnten wir dort unabhängig von den Staatsgrenzen neue Handelsgebiete suchen, die eine zunehmende Kaufkraft aufweisen und doch keine Konkurrenz schaffen, es sei denn unerheblich in Tabak oder in der Butter, soweit wir sie nicht so wie so von auswärts beziehen.

Freilich ist gerade der Vorteil, daß diese Gegenden Sta. Catharinas große Einfuhr brauchen und wenig Ausfuhr nach Europa und Deutschland liefern, leider der Grund, weshalb z. B. der Lloyd für diese Staaten weniger Initiative zeigt: weil es gegenüber stärkerer Hinfracht an genügender Rückfracht fehlt. Um so mehr liegt aber Banken, die nicht die Interessen der Verschiffung, sondern deutscher Ausfuhrindustrie vertreten, die Aufgabe ob, eigenhändig einzugreifen und diese Absatzgebiete weiter zu erschließen!

Die Produktion und Konsumtion der Kolonie ist bisher wenig differenziert gewesen, wiederum das Zeichen eines Neulandes, und der regelmäßige Tausch blieb beschränkt sowohl nach Menge wie nach Art. Es hat aber in der jüngsten Gegenwart diese abgelegene Kolonie aus eigenem Antrieb und eigener Entwicklungskraft begonnen, die Produktionszweige je nach Bodenwert und Bodenart, Neigung und Fähigkeit der Besiedler und je nach wachsender Berührung mit dem Umland zu spezialisieren. Diese Richtung wird sich verstärken, sobald jetzt der Bahnbau neue Kapitalien ins Land führt und Neuwerte schafft, und er kann sich intensiv gestalten, weil eben der Bahnbau dazu die nötigen technischen Vorbedingungen an die Hand gibt und, wie mit kommunizierenden Röhren, die tieferliegenden Binnenseen des Blumenauer Wirtschaftslebens mit dem Verkehr des Weltmeeres verbindet und niveauehebend ausgleicht.

Mit solchem Aufschwung ist ein Zeitpunkt erster Ordnung gekommen, um einmal die damit von selbst steigenden und sich differenzierenden Bedürfnisse zu befriedigen und zum andern durch Angebot von den örtlichen Verhältnissen angepaßten deutschen Ausfuhrartikeln den Konsum mittelbar anzuregen und dadurch wiederum die Produktionskraft anzuspannen. Für solche Wechselwirkungen ist es aber nötig, daß unsere deutschen Ausfuhrindustrien das Land erforschen, die Initiative durch Warenlager oder wenigsten Probesendungen ergreifen und daß das deutsche Exportkapital auch in Blumenau alle diejenigen industriellen Produkte erzeugt, deren Einfuhr durch die Schutzzölle auf ein Mindestmaß beschränkt wird.

Noch eine allgemeine grundlegende Vorfrage scheint zum Verständnis der

folgenden Ausführungen von Wert zu sein, die Frage: Was herrscht in der Kolonie? Wie liegen in der Kolonie die gegenwärtigen Kapitalverhältnisse?

Das spekulierende Großkapital scheint zu fehlen, es mangelt in dieser Kolonie meist arm Eingewanderter an Geld und, wie eben erwähnt, wäre das Zuströmen von spekulierendem Großkapital bis zu einer gewissen Grenze nur zu wünschen, d. h. soweit es nämlich nicht aufsaugend wirken würde, nicht alle Einnahmen im Interesse einzelner an sich zu reißen und sich nicht auf jeden neuen Erwerbszweig zu werfen sucht, sondern weit-schauend durch Kulturarbeiten (Bahnbauten) Geld unter die Leute bringt, Verdienste durch Kolonisation schafft, Industrieanlagen errichtet, zu landwirtschaftlichem Großbetriebe, rationeller Viehzucht und intensivem Ackerbau Vorschüsse gibt und durch Hypothekendarlehen das in dem ländlichen Anwesen schlummernde Kapital löst. Dafür würde es wiederum durch Einnahmen der Bahnen die Vorteile des steigenden Verkehrs genießen und den Absatz namentlich an Maschinen und Eisenteilen steigern, kurzum aus dem zunehmenden allgemeinen Wohlstand den Übergang zu intensiverem Betriebe mittels Maschinen bewirken und aus dem erhöhtem Verkehr wieder auf seine Kosten kommen. Es erscheint deshalb nötig, daß das Großkapital als Bank auftritt, die Bahnwerte beherrscht, die Entwicklung der Industrie begleitet oder führt und in weitgehendstem Maße durch Ausgabe von Anteilscheinen das Interesse der gesamten Bevölkerung mit dem eigenen Interesse zu verbinden sucht. Ein Großkapital käme bei solcher Arbeitsweise ebenso auf seine Kosten, wie es der Kolonie nützte. Der Holzreichtum des Waldes, das nahezu unverschuldete Vermögen des Munizips und das ruhende Vermögen der Bevölkerung gäbe die nötige Sicherheit.

Ganz ohne Kapital arbeitete freilich die Kolonie auch bisher nicht. Es ist der Kaufmann mit mittlerem Vermögen, der seit Jahren die alte Kolonie beherrscht. Die Blumenauer sind fast alle gleich arm oder gering bemittelt ins Land gekommen und heute? Der reichste Bauer — und Blumenau lebt, das sei hier vorausgeschickt, zu 90% von landwirtschaftlichen Erzeugnissen — mag sich etwa 50 Kontos, mehrere Bauern mögen sich 20 bis 40 Kontos erworben haben. In der selben Zeit aber haben Händler es hauptsächlich durch Handel mit Butter und Schmalz in mehreren Fällen zu einem Vermögen von mehreren hundert Kontos gebracht! Ja, es gab kein Gewerbe, das anfang lohnend zu werden, ohne daß Kaufleute es an sich rissen. So namentlich die Blechnerei, die sich mit zunehmender Butterausfuhr selbständig entwickeln konnte, die Metzgerei (behufs Schmalzgewinnung) und selbst teilweise das Schmiedegewerbe. Man kann ruhig sagen, wo ein Gewerbe sich heute noch selbständig entwickelt, wie die Bäckerei, Schusterei und Sattlerei, da fällt für den Großbetrieb der Kaufleute nicht genug ab, sonst hätten sie auch diese Zweige an sich gerissen.

Das Stehenbleiben des Handels in Blumenau und die Verdrossenheit

und der Unwille der Kolonisten, mehr und besser zu produzieren, ist auf diese aufsaugende Tätigkeit gewisser Blumenauer Kaufleute zurückzuführen, zumal diese den Bargeldverkehr immer mehr ausgeschaltet haben. Wie skrupellos der eine oder andere Kaufmann vorgeht, das sei den Lesern heute vorenthalten. Nur ein Glück, daß diese eine Sorte von Kaufleuten nicht über große Mittel verfügt und sich durch ihre gierige Spekulation, die auf alles ihre Hand legen will, jetzt bei Beginn des Bahnbaues für neue Unternehmen teilweise lahmgelegt hat. Wieweit wiederum diese Blumenauer Kaufleute von auswärtigem Großkapital abhängig sind, und ob nicht die eigentlichen Großkaufleute Blumenaus in Florianopolis, Rio, Hamburg und Bremen wohnen, das läßt sich schwer feststellen, da die Kaufleute vielfach mit verschiedenen großen Firmen gleichzeitig in Verbindung stehen.

Wer heute mit 300 000—400 000 Mark nach Blumenau kommt, wird jedenfalls als Kaufmann ein um so glänzenderes Geschäft machen, da fast ausnahmslos die Kolonisten den bisherigen Kaufleuten verschuldet sind und deshalb für ihre Waren dort — jedenfalls keine Vorzugspreise genießen. Nur einzelne Kaufleute, wie Schrader, haben stets gegen bar gekauft und verkauft und deshalb zu dem Pumpsystem nicht beigetragen, das mehr oder minder die alte Kolonie in Hörigkeit von den Kaufleuten brachte.

In der neuen Kolonie aber hat es die Hanseatische Kolonisationsgesellschaft fertig gebracht, eine Gutscheinwirtschaft einzuführen, die einem Monopol für die Gesellschaftsläden gleichkommt und deren einziger Lieferant ein Aufsichtsrat der Gesellschaft in Blumenau ist. Alle Beschwerden einzelner Kaufleute, des Kolonistenbundes und angesehenen Leute der alten Kolonie vermochten nicht diese Maßregel zu beseitigen, die von Haus aus die junge Hansakolonie wirtschaftlich in die Hände einzelner legt! Alle Vorstellungen selbst beim Auswärtigen Amt, das dieser mit deutschen Landsleuten kolonisierenden Gesellschaft die Konzession erteilt hat, waren vergeblich. So wurden auch Leute, die der Gesellschaft nichts schuldeten, für Wegarbeiten nur mit Lebensmittelgutscheinen der Gesellschaft bezahlt, obwohl sie bisher mit einem anderen Kaufmann in Geschäftsverbindung gestanden waren.

Es wäre deshalb mit Freuden zu begrüßen, wenn das neue Bahnkolonisationsunternehmen, wie bereits verlautet, mit dem Unternehmen der H. K. G. gar nichts zu tun hätte, die Kolonialpolitik um des Bodens und Bodenverkaufs wegen treibt oder als Auswandereragentur Absatzgebiete für lebende Menschen sucht, die als Cargo von Bremen¹⁾ verladen werden.

¹⁾ Soviel mir bekannt, bekommt der Agent Mißler, der seit Jahren der H. K. G. aus ihren Geldnöten half — kreißt die H. K. G. doch wieder in Liquidationswehen! — 5 Mk. auf den Kopf des Auswanderers vergütet. Das machte bei 200 000 Köpfen jährlich die bescheidene Summe von 1 000 000 Mk.; dafür soll aber auch Herr Mißler, wie ein hoher Herr des Lloyd berichtet hat, in Südrußland in den Hauptrekrutierungsbureaus wie ein „Heiliger“ verehrt werden. Man wußte dort, so wurde mir berichtet, lange Zeit kaum

Wirtschaftsleben.

Verteilung der Bevölkerung und Besiedlung.

Betrachten wir uns in Blumenau die Verteilung der Bevölkerung, so fällt auf, daß selbst der Stadtplatz Blumenau des städtischen Charakters entbehrt und kein wirklich städtisches Bürgertum im Gegensatz zu Joinville kennt, wo durch Anhäufung der Bewohner in einem Städtchen neuer Anlaß für Entwicklung der Verkehrswirtschaft gegeben wurde. Während der Handel in den letzten 6 Jahren in Blumenau stieg, sind im Stadtplatz nur ganz wenige Wohnhäuser (10 bis 20) errichtet worden und keine neue Firma von Belang ist hinzugetreten. Es ist aber anzunehmen, daß die neuen Verkehrsmittel (Bahnen) nicht als Folge, sondern als Ursache einer dichteren Bevölkerung, besonders in dem Ausgangspunkt der Bahn und gleichzeitig der Umladestelle zum Flußdampferverkehr, zu einem Zusammenziehen der Bevölkerung in städtischer Form führen wird.

Bisher verfließt selbst der Stadtplatz Blumenau in seiner Umgebung und die übrigen geschlossenen Ansiedlungen sind von unseren Dörfern ganz verschieden. Sie ähneln den Kirchplätzen, die wir im Hochgebirge finden. Dabei sind sie selten an Zahl und Ausdehnung. Nach Angabe v. Skinners, der sich auf zuverlässige amtliche Angaben stützt, standen 1905 in Blumenau (einschließlich Itoupava secca) 350 Gebäude, in Badenfurt nur 17 Gebäude, Indayal 15, Warnow 10, Timbo 17, Pommeroda 10, Aquidaban 5 und in Hammonia 10 Gebäude mit den dazugehörigen Schuppen und Ställen. Dazu kamen noch Ilse-Neisse, Ascurra, Neu-Bremen, Rodeio, Encruzilhada, Carijos und einige noch weniger bedeutende Kirch- und Schulplätze. Kirche und Schule, Kaufhäuser (Venden) und Wirtshäuser, oder die letzten wie die ersten beiden vereint, und daneben die Wohnungen und Werkstätten einiger Gewerbetreibenden, Bäcker, Schuster, Schneider, Sattler und Schmiede bilden diese Ansätze zu Dörfern oder wie man sie in der Kolonie nennt, „Stadtplätzen“, ein Name, der allgemein durch Ortschaften (Povacão) ersetzt werden sollte.

Im übrigen wohnt die Bevölkerung etwa zu 89 $\frac{0}{100}$ familienweise auf ihren Kolonielosen verteilt, die in schmalen Streifen senkrecht zu der Weg- oder Flußrichtung nebeneinander liegen, von den fruchtbaren Auengeländen am Fluß ausgehen und noch möglichst viel Hinterland gebirgigen Urwalds einbeziehen; je nach der Zugänglichkeit des Geländes findet man daher längs den Straßen, rechts und links verteilt, im mittleren Durchschnitt alle 220 bis

etwas vom Lloyd, nur von „Mißler“, „Mißler“, der Kirchen und Schulen baute und für Auswanderung Propaganda machte. Dieser Herr Mißler ist derselbe Mann, der für die Gesellschaftsvenden der H. K. G. die nötigen Mittel vorgestreckt hat, während vor Jahr und Tag Direktor Sellin der H. K. G. solche Geschäftstätigkeit von sich abgewiesen hatte.

250 m einen Bauernhof, so daß die ganze Kolonie den Eindruck fast ununterbrochen fortlaufender Dörfer macht, die mit ihren Losen die Täler begleiten, einen großen Teil gebirgigen Urwalds aber vorläufig unkultiviert liegen lassen.

In der jungen Kolonie würde der Kolonist durch die anstrengende Wanderung auf den Urwaldpikaden zuviel Kraft und Zeit verlieren, wohnte er nicht möglichst bald auf seinem Lande selbst, und in der alten Kolonie und ihrer Weidewirtschaft bleibt der Kolonist mit Vorliebe in unmittelbarer Nähe der Weide wohnen. Um so wichtiger ist die Aufgabe des Sammelns des Verkehrs und dessen Zusammenführung in Mittelpunkte, wie sie die einzelnen Firmen im Stadtplatz Blumenau darstellen, die parallel nebeneinander alle mehr oder weniger mit denselben Artikeln arbeiten und bisher fast keinen gegenseitigen Austausch vornahmen, so daß der Stadtplatz Blumenau von dem nebeneinander laufenden Durchgangshandel seither nur mittelbaren Nutzen zog.

Die einzelnen Wohnungen richten sich nach dem Alter der Kolonie. In der neuen Kolonie beginnt, umgeben von schmalem Gartenland und der Mais-Roça in der durchsichtigen Palmitenbude (Abb. 9) der Einwanderer sein elendsaures Dasein und erfreut sich nach zwei bis drei Jahren fleißigster Arbeit in einem Bretterhäuschen (Abb. 24) inmitten der ersten eingefriedigten Viehweide der errungenen Erfolge. Dann aber setzt mit dem Ausbau des umgrenzten Hofes, mit Fachwerkhaus und Küche, mit Schweineställen, Viehschuppen, ewiger Weide und fruchtbaren Äckern ein beschauliches Dasein, ein gesättigter Wohlstand ein, gesättigt weniger absolut, als im Verhältnis zu den Bedürfnissen. Wir sehen eine steil aufwärts steigende Kurve der Betätigung bis zur Wohlhabenheit; dann aber wird Stillstand oft Rückschritt. Auch hier kann nur die Berührung mit größerem Komfort, selbst mit Luxus, die Möglichkeit und Notwendigkeit höherer Einnahmen und deshalb regerer Arbeitsart und besserer Arbeitsform den älteren Kolonisten zu neuem Schaffensdrang führen. Die Mittel dazu hat Handel und Industrie bereits in Händen, aber beide bedürfen zur Durchführung moderner Verkehrsmittel: der Bahn.

Unverkennbar ist deshalb bei dem Kolonisten seine Wohnung das Zeichen seiner wirtschaftlichen Lage, und wenn wir uns das Haus eines Kaufmanns (Tafel XXI) vorführen, so erkennen wir deutlich die Richtigkeit des vorhin über das Ansammeln des Kapitals in diesen Händen Gesagten und gleichzeitig einen Spiegel des gewandelten Volksgeistes: der rein deutsche Charakter der Höfe (Abb. 14) tritt zurück; wir erkennen bereits im Baustil Verbeugungen nach der brasilianischen Bauart hinüber, die z. B. in S. Bento kraß vom übrigen Ortsbild abweicht und im Kammer(Munizipal-)gebäude (Tafel XI) uns deutlich die brasilianische Neigung der politisch leitenden Kreise verkörpert.

In den neuen Kolonien der Hansa gab es Ende 1904 im Distrikt Itapocu nach 6jähriger und inzwischen seit einem Jahr beendigter Kolonisation auf 47 Hausplätzen, 39 Chakaras (Villengrundstücken) und 290 Kolonielosen erst

10 massive (im Vorjahre 4) und nur 16 (13) Fachwerkhäuser. Daneben standen 3 Lehmhäuser, 142 (125) Bretterhäuser und noch 89 (119) Palmitenbuden. Von 119 Palmitenbuden hielten 17 den üblichen Entwicklungsgang zunächst zum Bretterhaus ein; 3 Kolonisten zogen scheinbar Lehmhäuser vor. Von den restlichen 10 Palmitenbuden dürften, sofern die Zahlenangaben 1903 nicht auch in diesem Fall reichlich hoch gegriffen waren, einige im Jahre 1904 als verlassen gelten und die übrigen Besitzer gingen wohl sofort zum Steinbau über, zumal mehr als 25 % der Zuwanderer alte



Abb. 14. Deutsche Kolonie bei Blumenau.

Kolonisten waren, die zunächst eine offene Palmitenbude als Schutzdach ihrer Wald- und Pflanzarbeiten bauen, die Pflanzungen bis zur Ernte verlassen und erst, wenn die neue Kolonie sie zu ernähren vermag, dorthin, und zwar möglichst bald in ein besseres Haus übersiedeln.

Im Distrikt Hercilio waren Ende 1904 nach 4jähriger noch fortlaufender Kolonisation auf 347 Kolonien und 13 Hausplätzen 6 (gegen 1 im Vorjahre) massive Häuser, 5 (1) Fachwerkhäuser, 10 Lehmuden, 95 (74) Bretterhäuser und 194 (153) Palmitenhäuser. Die Fortschritte in Steinhäusern entsprechen auch hier den Fortschritten in dieser Kolonie (Auffinden und Brennen des Tons). Die Palmitenbuden aber vermehrten sich im Verhältnis mit der Ge-

samtziffer, trotzdem manche Palmitenbuden besseren Gebäuden Platz machen mußten, weil eine starke Zuwanderung erfolgte, die fast ausschließlich zuerst nur Palmitenbuden bewohnt.

Wollen wir die für die genannte Verteilung der Bevölkerung grundlegende Grundstückseinteilung nach Anordnung und Lage, Gestalt und Umfang richtig würdigen, so müssen wir untersuchen, welche Interessen die Aufteiler verfolgt haben, welche natürliche Faktoren zu berücksichtigen waren und mit welchem Vermessungspersonal man zu rechnen hatte.

Wer war in Blumenau der Aufteiler? Früher der Kolonisator Dr. Blumenau, heute das Municipium und der Staat und in der Hansakolonie die Hanseatische Kolonisationsgesellschaft. Sie hatten und haben alle das pekuniäre Interesse, möglichst viel Land unter tunlichst geringen Eigenkosten an den Mann zu bringen. Das Gelände ist aber namentlich in den gegenwärtig besiedelten Gebieten der Hansa ein berg- und schluchtenreiches. Es wird daher die Aufgabe gestellt, die Kolonien so zu vermessen, daß jedes Los seinen Anteil am Außengebiet der Flußtäler erhält, dazu aber als „Knochen“, um dieses vulgäre Beispiel zu gebrauchen, ein möglichst großes Bergstück bekommt. Manche Stücke erhalten dann freilich mehr Knochen als Fleisch und zunächst weiß der Einwanderer in dem ihm ungewohnten und selbst für Kenner nicht leicht zu beurteilenden unübersichtlichen gebirgigen Urwald keineswegs seine Kolonie einzuschätzen. Nach Jahr und Tag stellten sich deshalb wiederholt Ungerechtigkeiten der Bodeneinschätzung heraus und es erfolgte Beschwerde auf Beschwerde, gegenüber denen die H. K. G. meines Erachtens in der Regel nicht gerecht genug verfahren ist.

Die Unzugänglichkeit der Täler, die dadurch verursachten hohen Wegbaukosten und die schweren und zahlreichen Dauerregen, die die Straßenunterhaltungskosten zu einer schweren Last gestalten, stellen dem Kolonisator die Aufgabe: möglichst viele Lose an eine bestimmte Straßenflucht anzuschließen. Diese Aufgabe wird gelöst, wenn die Grundstücke rechts und links senkrecht auf die Straße stoßen und geringe Frontbreite zeigen. Beide Aufgaben werden deshalb erledigt, indem man in der Anordnung schmale Grundstücke tief ins Bergland hinein verlaufen läßt. Dabei ist Rücksicht auf die vorhandenen Vermessungskräfte zu nehmen. In Blumenau verlebte ein feingebildeter alter Landmesser, Odebrecht, bescheiden seinen Lebensabend, ein Mann, der den wichtigsten Teil des Blumenauer Hinterlandes, namentlich auch das wichtige Iguassugebiet persönlich erkundet und sich durch seine Flußaufnahmen und Kartenzeichnungen wissenschaftlich verdient gemacht hat; aber die anderen sind Zeichner oder mehr oder minder ungebildete Waldläufer und Kettenzieher, und die Vorschrift der Regierung ist deshalb begründet, daß die Grundstücksgrenzen nur in Richtung der achteiligen Windrose, also möglichst einfach, festzulegen sind. Bei solcher Vorschrift kann natürlich die Lage der Grundstücke noch weniger den örtlichen Bodenverhält-

nissen angepaßt werden. Wir finden je nach dem Verlauf der Täler Blöcke von 5—20 einander gleichlaufenden Kolonielosen, die dieselbe sogenannte „Frontlinie“ haben. Der Einfachheit halber pflegen auch die Tiefenlinien rechtwinklig zu den Seitenlinien eingemessen zu werden und so sehen wir ganz schablonenhaft streifenweise und kastenartig in Gestalt von langgestreckten Rechtecken die Lose nebeneinander gelagert, nur mit der wesentlichen Abänderung, daß Kolonien, die an Flüssen oder Straßenfluchten endigen, diese Linien als Grenzen erhalten. (Die Vermessung befaßt sich aber

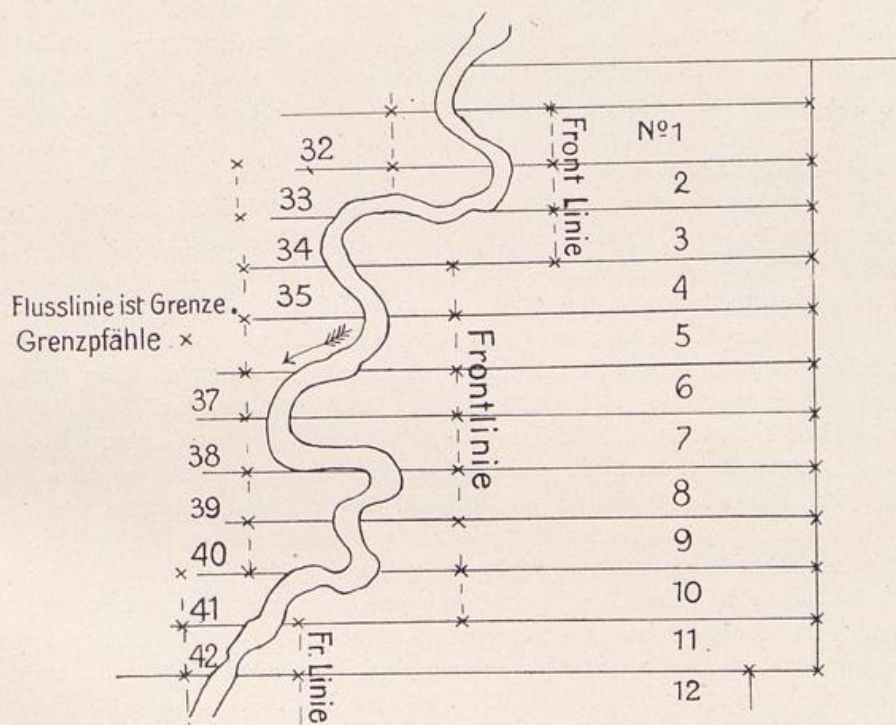


Abb. 15.

nur krokimäßig mit diesen krummen Linien. Die Basis für die Koloniegröße bilden die genannten durchlaufenden und nötigenfalls vom Fluß oder der Straße abgerückten „Frontlinien“, die auch die Grenzmarke erhalten.)

Da sich die Kreuzungspunkte der Straßen stets als die naturgegebenen Plätze für Kirche, Schule, Kaufhaus und Wirtshaus erwiesen haben, hat der Landaufteiler an fast allen Flußmündungen „Stadtplätze“ (Ortschaften) aufgeteilt und genau vermessen; wo man solche Aufteilung bei einem günstigen Baugelände versäumt hatte, da übernahm wie in Neu-Berlin die Privatinitiative des Koloniebesitzers zu eigenem Gewinn die Aufteilung in Stadtplatzlose. In Humboldt sind Hausplätze von 0,20 ha, der Hektar zu 1:000,000—1:500,000 und

Chacaras von 6 bis 7 ha, der Hektar zu rund 800,000 verkauft worden. Diese Chacaras bedeuten eine dritte Art von Grundstücken, die „vor den Toren der Stadt“ liegen, ein Mittelding zwischen dem kleinen und teuren Stadtplatz und der großen und billigen Kolonie, die den Zweck haben sollen, dem „Städter“ in nächster Nähe ein größeres Garten- oder Weideland zu verschaffen. Noch in der jungen Kolonie Itapocu findet sich bei dem Stadtplatz Humboldt diese Abart von Villengrundstücken, während in der Komark Blumenau eine öffentliche Weide, z. B. in Blumenau und Aquidaban, den Hauptvorteil der Chacaras gewährt. Nimmt die städtische Bevölkerung zu, so werden die nächsten Koloniebesitzer von selbst an die Aufteilung ihrer Kolonielose gehen, vorläufig aber hat man in Blumenau ohne Nachteil diese $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{8}$ Lose entbehrt. Dagegen hat Odebrecht die Ansicht vertreten, daß 0,20 ha für einen Hausplatz zu klein sei, und so sind die Stadtplätze in Hammonia zu 0,50 ha bis 2,00 ha (Landpreise von rund 1:000,000 für den Hektar) vermessen worden.

Die Kosten der Vermessung, die der Kolonist bei Käufen vom Staat unmittelbar an den Landmesser und bei der H. K. G. gleichzeitig mit den Verwaltungsunkosten an diese Gesellschaft im Landpreis zu bezahlen hat, sind bei den Stadtplätzen, die mit der Latte, nicht wie bei der Koloniebestimmung mit dem Bandmaß, vermessen werden, nicht unbedeutend. Für die Kolonievermessung rechnet Odebrecht 40 Réis auf den laufenden Meter Grenzlinie. Die Vermessungen der H. K. G. am Itapocu kamen auf 50 Réis für den laufenden Meter und Wild-Joinville gab 25 Réis als unmittelbare Kosten an. Zu letzteren ist aber die Vorerkundung zu rechnen, so daß je nach der Nähe der letzten Lebensmitteldepots 40—50 Réis auf den laufenden Meter zu rechnen sein werden. Teurer sind die ersten Flußaufnahmen, die der Anordnung der Kolonievermessung zugrunde gelegt werden und von Odebrecht mittels „Stampfer“ (Winkel- und Entfernungsmeßinstrument) ausgeführt wurden. Diese Vermessungspreise sprechen natürlich bei der Zusammensetzung der Landpreise mit, da sie von vornherein das Grundstück belasten, aber sie betragen, wie wir gesehen haben, z. B. bei der H. K. G. nur 8% gegenüber 52%, die die Weg- und Brückenbauten im Verhältnis zum Landverkaufspreis kosten.

Von einschneidender Bedeutung ist die Frage der Größe der Kolonien, der landwirtschaftlichen Betriebseinheit. Die Größenverhältnisse sind in den einzelnen Gebieten sehr verschieden. Im Staat Paraná umfaßten nach Kärger die Kolonien:

in	Anzahl der Kolonien	mittlere Größe
Don Pedro	25	14 ha
Zaccarias	26	13,4 „
Novat Tyrol	66	13,1 „
Orleans	65	12,6 „

in	Anzahl der Kolonien	mittlere Größe
Alfredo Chaves	40	10,7 ha
Santa Candida.	64	9,2 "
Inspector Carvalho	34	8,8 "
Lamenha	139	6,6 "
Muricy	72	5,8 "
Auberio Rebouças	34	5,6 "
Thomas Coelho	270	3,8 "
Revierre	97	2,3 "

Da gleichzeitig der Boden ein minderwertiger war, so erwiesen sich selbst die mittelgroßen Lose als zu klein. In Neu-Württemberg haben die Lose einen Flächeninhalt von 25 ha (Gesamtpreis je nach Lage 1:000\$—1:200\$. In Xingu kostet das Land bei gleicher Größe nur 600\$). In früheren Zeiten waren die Kolonien in Rio Grande 77 ha,¹⁾ später 48 ha groß. In der alten Kolonie Blumenau waren 1851 die Lose 80—100 Morgen groß, aber fünf- bis sechsmal billiger als heute bei der H. K. G. Die Hansakolonien haben selten Kolonien unter 25 ha (100 preuß. Morgen), dagegen vielfach Kolonien mit nahezu 40 ha. Der durchschnittliche Flächeninhalt ist jedenfalls größer als 25 ha, wie es der Prospekt der Gesellschaft behauptet. Im Jahr 1905 betrug der Durchschnitt im Distrikt Hercilio (Blumenauer Hansa) bei 53 Kolonieverkäufen 30 ha für die Kolonie. Der Prospekt sagt weiter:

„Die Erfahrung hat gelehrt, daß dies (25 ha) das Mindestmaß von Land ist, auf dem sich eine Kolonistenfamilie im Sta. Catharina dauernd zu ernähren vermag.“

Diese Behauptung ist höchst anfechtbar. Zunächst sei darauf hingewiesen, daß die Frontbreiten der Kolonie bei zunehmender Tiefe nicht geändert wurden. War aus Gründen der Vermessung eine Kolonie 100—200 m länger als eine andere, z. B. Kolonie Nr. 3 gegenüber Nr. 2 (vgl. S. 143), die Breite blieb die gleiche. Da aber mit der Langstreckung des Rechtecks die Schwierigkeit der Bewirtschaftung wächst, so ist von vornherein der Käufer solcher umfangreichen und im Verhältnis zur Länge schmälere Lose schlechter gestellt als der Käufer kleinerer Stücke. Wichtiger aber ist die Frage, wieviel Fläche der Kolonist in Blumenau, besonders in der Hansa braucht, d. h. wieviel er in 25 Jahren in Kultur nehmen kann. Dr. Aldinger rechnet, daß eine Arbeitskraft in der Hansa für 5 Morgen, darunter die Hälfte Weide, ausreicht. Knechte kommen in dieser jungen Kolonie selten in Betracht. Rechnen wir aber die Familie dafür zu 5 vollen Arbeitskräften, so könnte eine Familie 25 Morgen also 6¼ ha bearbeiten. Sehen wir dazu die eigene Statistik der H. K. G. an: am 31. Dezember 1904 waren bei 945 Kolonielosen in allen Distrikten 14587 Morgen abgeholzt. Darunter befanden sich

¹⁾ Vgl. A. Hettner, Das Deutschtum in Südbrasilien.

ganz alte Kulturgebiete. Ferner ist nicht zu übersehen, daß die Angaben über das dem Urwald abgerungene Land eher zu hoch als zu niedrig sind; das lag jedenfalls im Interesse der Gesellschaft. Trotzdem kommen auf die Kolonie nicht mehr als 15,4 Morgen, etwa 4 ha, abgeholztes Land. Da aber von den 14587 Morgen nur 7037 Morgen bepflanzt und 2638 als Weide verwandt sind, fallen noch 4912 Morgen d. h. ein Drittel¹⁾ des abgeholzten Landes als Brachland (Capoeira) für Kulturzwecke fort. Mithin kommen auf 945 Kolonien im Durchschnitt nur 10,2 Morgen kultiviertes Land, Pflanzung oder Weide, wozu noch etwa 0,02 Morgen für Ställe und Schuppen treten mögen. Nach derselben Statistik kommen auf 5804 Einwohner 945 Kolonielose, oder da die Kolonielose als Regel eine Familie aufnahmen, 945 Familien mit durchschnittlich bestenfalls 6 Köpfen. Rechnet man davon 3 Köpfe wegen Jugend oder Schwäche ab, so blieben drei Arbeitskräfte auf die Kolonie, die im äußersten Fall, wenn der ganze Waldschlag von 14587 Morgen in Rechnung gestellt wird, 5 Morgen auf die Arbeitskraft leisten. Die oben angeführte Schätzung des Dr. Aldinger war danach eher zu günstig gerechnet. Im Jahr 1868 waren in Blumenau nach Wappäus 13, 1886 nach Ballod 24 Morgen auf die Familie in Kultur. Ja was soll denn dann unter solchen Verhältnissen ein junger Kolonist mit 100 Morgen anfangen?

Je nach der Feuchtigkeit des Bodens und besonders der Geländeform wird sich mit den Jahren eine Verschiebung des Grundbesitzes zum Großbetrieb einleiten, aber für die jungen Kolonien ist ein so großer Besitz, von dem der Kolonist nur $\frac{1}{6}$ bis $\frac{1}{5}$ zu bebauen vermag, unnötig. Mit dieser Erkenntnis erscheint aber die bisherige Losaufteilung geradezu als bedenklich, weil der Einwanderer entweder, wenn er bares Geld mitbringt, an die Bodengesellschaft der H. K. G. 80% oder mehr seiner Kolonie bezahlt, ohne sie vor dem Ablauf von Jahren ausnutzen zu können, oder, wenn er arm einwanderte, nach zwei Jahren, was noch unglaublicher ist, an die Gesellschaft 6% Landzinsen in Höhe von jährlich etwa 50\$ (zurzeit etwa 62 Mk.) zu zahlen hat, und zwar für Land, das er gar nicht zu benutzen vermag!

Man könnte nun einwerfen, mit zunehmender Kolonisation und Kulturentwicklung trete eine Wertsteigerung des Landes ein, so daß der kleine Käufer doch noch zu seinem Gewinn käme. Davon ist aber bisher ohne Bahn gar nicht die Rede. In der alten Kolonie wird das wilde Urwaldland sogar besser bezahlt als das bereits kultivierte Land (gleiche Lage und Bodengüte vorausgesetzt), aber die Preise sind keineswegs höher als in der jüngsten Kolonie. Es ist deshalb ganz ausgeschlossen, daß ein Mehrwert des Bodens die Zinsen decken würde.

In der alten Kolonie ist bei Encano ein Anwesen von 18 Morgen mit einem Backsteinhäuschen, das annähernd 1 Konto gekostet hat, zum Verkauf gestellt. Es wurden nur 600\$ dafür geboten, so daß es schließlich nur um

¹⁾ Siehe unten Betrachtung über Dreifelderwirtschaft.



Tabakernte in der Joinviller Hansa.



Tabakernte in der Joinviller Hansa.

die Steuer der pflichtmäßigen Straßenunterhaltung zu decken, in Pacht vergeben wurde. Ist so bisher von einer Wertsteigerung des Bodens schlechterdings nicht zu reden — die Sonderverhältnisse in der Nähe des Stadtplatzes Blumenau kommen hierbei nicht in Betracht —, so ist andererseits das im Bodenbesitz festgelegte Kapital immer schwerer flüssig zu machen.

Daß die Bahn hier differenzierend eingreifen wird, das läßt sich nach Erfahrungen in der ganzen Welt vorhersagen; aber so groß und so allgemein wird die Wirkung doch nicht sein, um die heutigen Verkaufspreise der H. K. G. zu rechtfertigen. Und die Forderung, kleinere Lose aufzuteilen, erscheint um so berechtigter, da die Gesellschaft ihr Land in hohe Qualitätsklassen einteilt und sehr hohe Landpreise fordert. Die Landpreise im alten Blumenau betrugen 1851 4\$ (nach damaligem Kurs etwa 10 Mk. für den Hektar). Die Hanseatische Kolonisationsgesellschaft teilt in drei Qualitätsklassen zum Preise von 44\$ für den Hektar (4 Morgen) bei erster, 36\$ bei zweiter und 28\$ bei dritter Qualität ein. Letztere wird aber in den Neusiedlerkolonien kaum angesetzt, obwohl sehr steile und wenig fruchtbare Hänge mitverkauft werden. Bereits der zweite Qualitätspreis wird lange nicht häufig genug gewährt.

Es erzielte die H. K. G. im Jahre 1901 folgende Einnahmen für Landverkauf in den für deutsche Einwanderer bestimmten Hansakolonien: Distrikt Itapocu 25 Grundstücke mit 628,47 ha zu 25:138\$800, mithin den Hektar zum Preise von 40\$. Im Distrikt Hercilio (Blumenauer Hansa) sind 52 Grundstücke mit 1422,86 ha zu 56:128\$400 verkauft worden, also zu einem Durchschnittspreis von 39\$. Es wurden bei solchen Preisen nur 20% (16:697\$400) bar bezahlt, wobei zu bedenken ist, daß etwa 25% alter Kolonisten sich mitankauften, die öfters die ganze Kolonie gleich bezahlten oder von denen jedenfalls sofort beim Kauf bare Anzahlungen verlangt werden.

Im Jahre 1903 (über 1902 besitze ich keine genauen Einzelangaben) wurden im Distrikt Itapocu 590,70 ha zu 26:465\$480 d. h. mit einem mittleren Durchschnittspreis von 44\$800 verkauft. Dabei sind die städtischen Grundstücke besonders verrechnet; es scheinen hier aber Chacaras mitgerechnet zu sein. Im Distrikt Hercilio betrugen die Verkäufe 2523,86 ha zu 100:214\$800 d. h. durchschnittlich 39,7\$000 auf den Hektar. In diesem Jahre betrugen die Abschlagszahlungen nur 17:700\$600 d. h. trotz der Zuwanderung der alten Kolonisten noch nicht 15% der Verkäufe.

Im Jahre 1904 wurden im Distrikt Itapocu 5 Kolonien mit 88,1 ha zu 4:796\$ verkauft. Auch hier ergibt sich ein Durchschnittspreis von 54\$. Es sind also auch höhere Preise als 44\$ gefordert wurden. Die Zahlen für den Distrikt Hercilio sind von der Gesellschaft nur gemeinsam für die 49 verkauften Kolonien mit 8 verkauften Stadtplätzen mit 1462,33 ha zu 67:742\$800 wiedergegeben. Die Abschlagszahlungen hat man diesmal gar nicht genannt!¹⁾

¹⁾ Die Übersicht der Jahresberichte der H. K. G. und ihre Vergleichbarkeit wird durch die Unregelmäßigkeit der Rubriken sehr erschwert.

Im Jahre 1905 sind im Distrikt Itapocu 6 Kolonien mit 169,90 ha zu 7:008\$600 zum Durchschnittspreis von 41\$ verkauft worden gegen 53 Kolonien mit 1612,40 ha zu 64:412\$ zum Durchschnittspreis von 40\$ im Distrikt Hercilio. Die Abschlagszahlungen hat man auch hier nicht einzeln aufgeführt. Wir sehen also, daß der erzielte mittlere Durchschnittspreis über 40\$ liegt, während gleiche Verteilung der drei Bodenqualitäten vorausgesetzt, sich der Durchschnittspreis nach dem Prospekt auf 36\$ stellen würde. Die Verkäufe des schlechten und deshalb billigen Bodens in S. Bento und Pirahy kamen bei dieser Berechnung nicht in Betracht, weil in diesen Landstrichen keine Einwanderer angesiedelt werden, für die ausschließlich der Prospekt bestimmt ist. Betrachten wir uns aber die Bodenqualität namentlich des gebirgigen Geländes, so stehen meines Erachtens die Bodenpreise, zumal bereits nach zwei Jahren (!) Zinszahlungen von 6% (!) verlangt werden, und die Kolonien um 300—500% zu groß zu sein scheinen, nicht im Einklang mit dem heutigen Wirtschaftsleben der Kolonie.

Die natürliche mittelbare Folge ist eine Verstärkung der Rückwanderung und eine vielfach geradezu gärende Stimmung der Kolonisten, die sich wiederholt, freilich meist vergeblich, um Nachlaß der Preise und angepaßtere Bestimmung der Bodenqualität an die Direktion der H. K. G. und an Dr. Scharlach gewandt haben. Es dürfte sich jedenfalls empfehlen, die Bodenqualität nach 2—4jähriger Bebauung einer Nachprüfung durch eine Drei-Männer-Kommission (Besitzer, Gesellschaftsvertreter und ein beiden Teilen passender Sachverständiger) zu unterziehen. Inzwischen ist die Ertragsfähigkeit des Bodens festgestellt und das Wegnetz festgelegt. Letztere Tatsache spielt eine große Rolle, da in den nebensächlicheren Flußtälern nur auf einer Seite eine Straße entlang geführt zu werden braucht, während der Verkehr der Bewohner des anderen Ufers zu zweien oder zu mehreren zusammenzufassen und über eine gemeinsame Furt zu leiten ist. Dadurch entstehen Umwege und die Flußpassage ist zeitweise bei dem gebirgsbachartigen Charakter der Flüsse gesperrt. Es entstehen dadurch für die Bewohner dieses Ufers wirtschaftliche Nachteile, die bei der endgültigen Regelung der Landpreise zu berücksichtigen wären, bisher aber noch nicht berücksichtigt wurden. Vielmehr war der Grundsatz scheinbar folgender: Möglichst nur erste Bodenklasse ansetzen, in den nötigsten Fällen auf zweite Klasse herabsteigen und dritte Klasse nur für die Kolonien gewähren, die sonst gar nicht zu verkaufen wären.

Eine Ausgleichung dieser Preisfestlegung kann nicht ausbleiben; sie muß sich in der geringen Leistungsfähigkeit der durch den hohen Landpreis zu sehr belasteten Kolonisten und in einer verlangsamten Entwicklung der gesamten Kolonie zeigen. Und tatsächlich lautet das Urteil eines Kenners, daß heute, 1907, nach 8jähriger Erschließung, die Blumenauer Hansa auf demselben Fleck stehe wie vor 3 Jahren. (Einflüsse der Verwaltungskosten auf die Landpreise siehe S. 99 ff.)

Kleinere Kolonien, richtige Bemessung der Landpreise, Einschränkung der Zettelwirtschaft durch größere Barzahlungen für geleistete Arbeiten, Abschaffung des Handelsmonopols durch Gültigkeitserklärung der Gutscheine für sämtliche Kaufleute Blumenaus, soweit sie Durchschnittspreise bei Durchschnittsqualität haben, das sind reorganisatorische Forderungen, um deren Erfüllung die H. K.-G. schlecht herumkommen wird.

Die Verkaufsbedingungen unterscheiden sich nach Verkäufen an die „alten Kolonisten“, die meist Barmittel besitzen und gegenüber denen der Gesellschaft natürlich vom Auswärtigen Amt, das nur den Verkauf an deutsche Auswanderer überwacht, keinerlei Verhaltensmaßregeln vorgeschrieben sind, und an „neue Kolonisten“ (Einwanderer). Die Bestimmungen der Verkäufe an alte Kolonisten setzen denn auch sofort als Durchschnittspreise bereits den höchsten Satz für Einwanderer, 44\$, fest. Der Kaufpreis ist innerhalb 5 Jahren in folgenden Teilbeträgen zahlbar:

„Bei Abschluß des Kaufvertrags ist eine Anzahlung von mindestens 10% der Kaufsumme zu leisten; nach Ablauf des ersten, zweiten, dritten und vierten Jahres ist je $\frac{1}{5}$ und nach Ablauf des fünften Jahres der Rest der Kaufsumme zu entrichten. Die jeweilige Schuldsomme ist mit 6% zu verzinsen. Bei Auszahlung des Kaufpreises innerhalb sechs Monaten nach Abschluß des Kaufvertrags wird eine Vergütung von 10% gewährt. Das Grundstück bleibt bis zur völligen Tilgung des Kaufpreises, beziehentlich nebst Zinsen, Eigentum der Hanseatischen Kolonialgesellschaft m. b. H. in Hamburg und darf daher vor völliger Tilgung des Kaufpreises ohne Vorwissen und Genehmigung der Kolonialdirektion weder verpfändet noch veräußert, noch sonst auf irgend welche Weise belastet oder benachteiligt werden.“

Der Verkauf legt weiter die Pflicht bestimmter Kulturarbeiten (Rodung, Hausbau) innerhalb von Fristen von je drei Monaten auf. Innerhalb 6 Monaten ist längs des Weges der Wald in einer Breite von 30 m abzuholzen und sind Wege (Dämme, Gräben, Brücken, Siele, Wasserabzüge usw.) in Gemeinwirtschaft mit den übrigen Grundbesitzern in gutem Stand zu erhalten. Diese Verpflichtung wird bisher nirgends streng durchgeführt, weil sie zu schwer durchführbar ist, aber auch bei milder Überwachung stellt diese Verpflichtung eine nachdrückliche indirekte Besteuerung für Wegabgaben dar, ja man geht in den Forderungen noch weiter und verpflichtet die „alten Kolonisten“, eine direkte Wegsteuer zu entrichten, die „keinesfalls weniger als 100 Réis für jeden Hektar betragen soll.“

Im Distrikt Hercilio ist von dieser Bestimmung nirgends Gebrauch gemacht worden. Sie erscheint geradezu widerrechtlich, da nach munizipalen Bestimmungen (Art. 31, vgl. S. 78) alle Wege, selbst Privatwege wie die der H. K. G., als öffentliche gelten, sobald sie von mehr als 6 Bewohnern benutzt werden. Die Erhebung von jährlichen Abgaben für ihre Wege seitens der H. K. G. käme deshalb einer öffentlichen Besteuerung gleich. Es ist deshalb nicht ersichtlich, weshalb solche Bedingungen in den Kaufvertrag übernommen wurden. Es folgen dann die allgemeinen Bestimmungen des Staats über

Grenzmarkenschutz, Vorbehalt des Wegbaurechts, entschädigungsfreie Holzentnahme für öffentliche Zwecke und die üblichen Besitzeinwandserklärungen.

Eine Bestimmung erscheint berechtigt, um der Holzspekulation auf unbezahltem Land vorzubeugen: es sind solange 50% des Ertrags für verkauftes Holz an die Gesellschaft abzuführen, bis das Grundstück bezahlt ist. Freilich berücksichtigt diese Bestimmung nicht die Abschlagszahlungen. Die bedeutendste Bestimmung aber des Vertrags lautet: Es ist innerhalb 12 Monaten „mindestens der zehnte Teil des Grundstücks in Kultur zu setzen und darin zu erhalten.“ Gleichzeitig besagen die Verkaufsbedingungen:

„Wenn die Zahlungen des bedungenen Verkaufspreises nicht in der bestimmten Zeit und Weise geleistet werden, ohne daß fernere Gestundung nachgesucht und schriftlich erteilt worden ist, desgleichen wenn die eine oder andere der vorstehenden Bestimmungen nicht erfüllt oder befolgt wird, so ist der Übernehmer ohne weiteres aller und jeder Ansprüche an das Grundstück sowie des darauf angezahlten Geldes für verlustig zu erachten und die Koloniedirektion über das Grundstück anderweitig frei zu verfügen berechtigt.“

Nun wissen wir, daß der Durchschnitt der in Kultur befindlichen Fläche in neuen Kolonien nach der eigenen Liste der H. K. G. nur 10,2 Morgen auf die Kolonie bei einer Durchschnittsgröße von mehr als 25 ha oder 100 Morgen betrug. (1905 stellte sich, wie erwähnt, der Durchschnitt der verkauften Kolonien im Distrikt Hercilio auf 120 Morgen.) Mit anderen Worten: die H. K. G. ist auf Grund dieser Bestimmungen vertragsmäßig in der Lage, ohne weiteres ohne jeden und allen Anspruch an das Grundstück die alten Kolonisten von Haus und Hof zu vertreiben, wenn sie in einem Jahr nicht mehr leisten, als der Durchschnitt aller Kolonisten, einschließlich der alten geübten Kolonisten selbst, insgesamt in 6 Jahren fertig gebracht haben!

Eben dieselbe Bestimmung, innerhalb 12 Monaten mindestens den zehnten Teil des Grundstücks „in Kultur zu setzen und ferner darin zu erhalten“, ist auch dem jungen landunerfahrenen neuen Einwanderer auferlegt worden!! Erfreulicherweise hat aber das Auswärtige Amt der Gesellschaft nicht gestattet, an die Nichterfüllung dieses Vertragspunktes irgendwelche Ansprüche der Gesellschaft zu knüpfen, so daß der neue Kolonist diese Bestimmung nicht zu beachten braucht. Deshalb fiel sie aber besser in dem Vertragsformular fort. Dagegen finden wir auch hier die Verpflichtung, nicht nur die vorhandenen Wege usw. zu erhalten, sondern für diese Zwecke und weitere gemeinwirtschaftliche Einrichtungen eine jährliche Abgabe zu entrichten, „welche keinesfalls weniger als 100 Réis für jeden Hektar betragen soll.“ Letztere Bestimmung hat man sich freilich gehütet, in der Blumenauer Hansa durchzuführen.

Der Kaufpreis ist laut Vereinbarung in folgenden Raten zu bezahlen: „Je $\frac{1}{5}$ nach Ablauf des 3., 4., 5., 6. und 7. Jahres. Der Käufer verpflichtet sich, die Kaufsumme nach Ablauf des zweiten Jahres mit 6% zu verzinsen.“

Im übrigen entsprechen die Bestimmungen denen für alte Kolonisten, nur verlangt das Auswärtige Amt bei zwangsweiser Räumung wegen Nichterfüllung der Kaufverpflichtung durch den Käufer, daß der zuständige Konsul seine Zustimmung gäbe. Ob sich freilich die Gesellschaft an diese Bestimmung hält, sei nicht erörtert. Jedenfalls habe ich auch in Hinsicht auf die Verkaufsbedingungen die Gesellschaft als ernstlich reorganisationsbedürftig kennen gelernt und freue mich im Interesse der kolonisatorischen Sache, daß das Landkonzessionsunternehmen der Bahn bisher eine Gütergemeinschaft mit der H. K. G. bestimmt abgelehnt hat und sich auf eigene Füße zu stellen scheint.

Neben der Verteilung ist die Zusammensetzung der Bevölkerung von ausschlaggebender Bedeutung geworden. Über die Gefahr der Buger (Indianer) und die wie Hohn klingende Gründung der „Schutzliga“ der Buger in Florianopolis ist bereits berichtet. In keinem Fall sind Vorteile für die kulturelle Entwicklung von den vorhandenen Bugern zu erhoffen. Es muß vielmehr vorgebeugt werden, daß diese Indianer weiterhin wie bisher durch ihre Überfälle und Morde die Kolonisation und den Hochlandshandel aufhalten (Tafel VIII).

Die Italiener bilden mit ihren Kolonien am Rodeio, Paulo, Cedro usw. einen Keil in der deutschen Kolonie, ohne aber ihrerseits sich besonders für die neue brasilianische Heimat zu erwärmen, mit der sie doch romanische Anklänge verbinden. Es ist aber zu erwarten, daß bei fortschreitender Differenzierung der Produktion und Konsumtion auch der Italiener mit Wein-, Reis-, Tabakbau und Obstkulturen nach seiner heimatlichen Eigenart seinen Teil zu der wünschenswerten Differenzierung der Produktion beiträgt, wie er sich schon heute als Steinarbeiter, ebenso wie die vereinzelt wohnenden Polen als Erdarbeiter, gegenüber dem deutschen Kolonisten und seiner besonderen Befähigung für die Waldarbeit heraushebt und zu einer Arbeitsteilung nach der Abstammung geführt hat. Die zahlenmäßige Vorherrschaft des deutschen Elements (etwa 70% der Gesamtbevölkerung von rund 42 000 Köpfen) und die kräftigen Erscheinungen deutschen Volkslebens lassen aber den Einfluß der Italiener und gar der im Munizip ansässigen meist bettelarmen Brasilianer nicht aufkommen. Die wenigen wohlhabenden gebildeten Brasilianer der Kolonie wissen zum Teil deutsche Lebensart wohl zu schätzen, oder sie sind klug genug, die Faust nur in der Tasche zu ballen.

Über den deutschen Kolonisten und sein Volksleben wird noch berichtet. In seiner wissenschaftlichen Untersuchung speziell von Sta. Catharina sagt über seine wirtschaftliche Tätigkeit Ballod: „Der deutsche Kolonist ist zwar fleißiger und arbeitstüchtiger als der Brasilianer, in der Bodenbearbeitung und auch sonst in vieler Beziehung ist er aber auf die Kulturstufe der Brasilianer herabgesunken.“ Diese Tatsache ist vielerorts nicht zu leugnen, aber wir wollen die Ursache nicht verkennen, daß kein Mutterland für sie sorgte, die neue Heimat sie mißtrauisch aufnahm, daß sie meist arm

oder gering bemittelt ins Land kamen und allein auf sich angewiesen alles aus eigener Kraft schaffen mußten.

Die starke Vermehrung der alten Bevölkerung¹⁾ und die mit dem Bahnbau — freilich immer wieder nur mit dem Bahnbau — zunehmende Einwanderung werden den Austausch aller Werte anregen, mehr Reibungsflächen für den Verkehr bieten, das Selbstbewußtsein der Bevölkerung heben und sie gleichzeitig von den Schlacken der Unwissenheit und Selbstüberhebung durch die Erkenntnis des Weltmaßstabs reinigen.

Die Ausbreitung des Kulturlandes wird eine notwendige Folge dieser Fortschritte sein und es wird in der Nähe der Bahn nicht mehr wie bisher der Kolonist $\frac{3}{4}$ seines Besitzes völlig unbenutzt liegen lassen oder wie in der Hansa jahrelang hohe Zinsen für das für ihn gar nicht nutzbare Land an eine Aktiengesellschaft zahlen. Es entfielen (nach Wappäus) 1868 in Blumenau auf eine Familie 2 ha Kulturland, $1\frac{1}{4}$ ha Weide, in Summe $3\frac{1}{4}$ ha. Nach Ballod sollen 1886 6 ha Kulturland und Weide auf eine Familie gekommen sein. Und da bezeichnet der Prospekt der H. K. G. 25 ha als Mindestmaß für die Familie (vgl. oben)! Auf 20 Familien soll nach Ballod ein Pflug entfallen. Da aber nach Angabe des Dr. Blumenau, der man wohl vertrauen darf, im Munizip bereits 1876 82 Pflugscharen verwandt wurden und da, wer einmal zur Pflugwirtschaft übergang, so leicht nicht wieder zum Hackbau zurückkehrt, dürfte Ballod in diesem Fall zu niedrige Zahlen angenommen haben. Leider fehlt in den Rechenschaftsberichten, die die Munizipalverwaltung seit 1904 herausgibt, bei den statistischen Reihen diejenige für Pflugscharen.

Für die Kulturarbeiten der Hansakolonie in den Jahren 1903 und 1904 sind statistische Angaben der H. K. G. vorhanden, die freilich, wie es leider oft bei solchen Eigenangaben geschieht, nach oben abgerundet zu sein scheinen. Die Angaben von 1904 erscheinen dabei zuverlässiger als die von 1903.

		Zahl der be- setzten Kolonien:	abgeholztes Land:	davon be- pflanzt:	mit Weide bestellt:
Distrikt Itapocu	1903	?	1196 ha	517 ha	217 ha
(Munizip Joinville)	1904	290	1199 "	533 "	251 "
Distrikt Hercilio	1903	253	676 "	356 "	107 "
(Munizip Blumenau)	1904	347	1048 "	668 "	212 "

Die größeren Fortschritte im Distrikt Hercilio hängen mit der Zuwanderung zusammen. Das Stillstehen in Itapocu ist eine Folge der bisherigen schlechten Absatzbedingungen jenes Distrikts, die aber durch die bereits im

¹⁾ Dilthey erzählt von einer 90jährigen Frau aus Rio Grande, die 200 lebende Nachkommen hinterlassen hat; Giesebrecht führt den Kolonisten P. Wagner am Itajahy mit 132 Enkeln an und in Blumenau wohnt ein Kaufmann A. mit rund 100 Nachkommen.

Bau befindliche Bahn demnächst in gute umgewandelt werden (Markt im Hafen S. Francisco, in Joinville und auf dem Hochland).

Daß im Distrikt Itapocu im Jahre 1904 auf nur 290 Lose 1199 ha abgeholztes Land gegen 1048 ha bei 347 Kolonielosen in der Blumenauer Hansa entfallen, kommt daher, daß der Distrikt Itapocu zwei Jahre länger (seit 1898) besiedelt ist. Wir erkennen aber, wie dort schon viel Brachland unbenutzt liegt, nämlich 35% (!) des abgeholzten Landes gegen 16% in dem Blumenauer Distrikt. Insgesamt sind von allen 637 Kolonien, die wir durchschnittlich zu 26 ha also zusammen mit rund 17000 ha anrechnen wollen, 2247 ha abgeholzt, d. h. 13% des besiedelten Landes; aber dieses besiedelte Land stellt seinerseits nur 11% des etwa 150 qkm großen Urwaldgebietes der Gesellschaft dar. Das kultivierte Land beträgt deshalb nur 1,5% des bezahlten Gesellschaftslandbesitzes, während in Deutschland 40%, in Österreich 33%, Großbritannien 30%, Rußland 20% der Staatsfläche dem Ackerbau gehört.

In den alten Distrikten der Komark Blumenau waren 1900 (nach dem amtlichen Rechenschaftsbericht) 1727 qkm Land vermessen. Da in der alten Kolonie die Vermessung vielfach erst nach dem Kauf, jedenfalls in unmittelbarer Verbindung mit der Besiedlung erfolgt, so dürfen wir diese 1727 qkm als besiedeltes Land betrachten, das bei einem Gesamtgebiet des Munizips von 11850 qkm nur 15% dieses Länderkomplexes beträgt. Davon ist kaum die Hälfte, nämlich nur 860 qkm = 8,5% d. h. ein Land von der Größe des Fürstentums Reuß j. L. tatsächlich unter Kultur genommen.

Einige wenige Zahlenangaben seien über die wirtschaftlichen Anlagen angeführt, obwohl mir teilweise neue Vergleichszahlen fehlen. In der Blumenauer Hansa zählte Ende 1904 nach nur fünfjähriger Kolonisation die Statistik der H. K. G. öffentliche landwirtschaftliche und gewerbliche Anlagen bzw. ausübende Professionisten auf: 1 evangelische Kirche, 5 Simultanschulen, 9 Kaufläden, 2 Zucker- und Farinhageschirre, 2 Ziegeleien, 2 Brauereien (1 im Vorjahr), 2 Mahlmühlen (2), 5 Gastwirtschaften, 1 Schneidemühle (1), 3 Fuhrunternehmen, 1 Photograph, 4 Schuhmacher, 3 Bäcker, 3 Schlächter, 1 Schneider, 3 Zimmerleute, 1 Schlosser, 1 Schmied, 1 Maurer, 6 Tischler, 1 Stellmacher, 1 Maler.

Die Tätigkeit der Professionisten geschieht zwar fast ausschließlich im Nebenamt, aber trotzdem fallen diese Zahlen bei einer Gesamtbevölkerung von 1198 Köpfen durch die Mannigfaltigkeit und Höhe besonders im Vergleich mit der alten Kolonie auf. Im Jahre 1876 d. h. nach 26 jähriger Kolonisation stellten sich nach Angabe des Dr. Blumenau, die kürzlich der Urwaldsbote veröffentlichte, die Kulturverteilung, die landwirtschaftliche Produktion und die landwirtschaftlichen Anlagen, wie folgt dar: „1) Ackerbau: bepflanzt 3600 ha, davon unter Pflugkultur 370; Viehweiden 3550 ha; mit Gestrüpp bestanden (Capoeira) 1850 ha. 2) Landwirtschaftliche Produktion: in Hektolitern: Mais 63 044, Bohnen 1533, Reis 4523, Mandiokmehl 11 239, Knollenfrüchte 88 204; in

Kilogrammen: Baumwolle 2000, Kaffee 1500, Araruta 16 170, Zucker 202 500, Tabak 14 000, **Butter 47 000**, Käse 82 000, Honig 6000, Wachs 550; Branntwein 350 000 Liter. 3) Landwirtschaftliche Anlagen: Zuckermühlen 115, desgl. eiserne 2; Branntweinblasen 202; Pflüge 82. 4) Gewerbetreibende: Arzt, Geburtshelfer, Hebamme, Apotheke, Anstalt für Lithographie, Kupferschmied, Klempner, Metallgießer, Maschinist, außerdem die gewöhnlichen Handwerker; ferner 10 Ziegeleien, 2 Töpfereien, 30 Sägemühlen, 19 Mahlmühlen, 4 Reismühlen, 28 Gastwirtschaften, Schenken und Kramläden.“

Die letzten Zahlen führe ich an dieser Stelle an, weil hierzu der Rechenschaftsbericht von 1905 neue Zahlen gibt, aus denen die erfreulichen Fortschritte der Komark während den letzten 30 Jahren auf Grund amtlicher Zahlen dargestellt werden. 1905 gab es im Munizip Blumenau:¹⁾ 2201 Wagen, 203 Geschäfte (gegen 197 im Vorjahr), 53 Hotels und Gastwirtschaften (38), 99 Mahlmühlen (95), 5 Webereien (5), 304 Zuckergeschirre, 69 Schneidemühlen (68), 36 Schlachtereien (28), 57 Ziegeleien (47), 28 Bäckereien (23), 8 Gerbereien (8), 12 Bierbrauereien (14), 2 Limonadenfabriken (3), 2 Essigfabriken (3), 13 Kegelbahnen (11), 3 Seifensiedereien (3), 2 Gießereien (2), 4 Druckereien (4), 3 Apotheken (3), 4 Ärzte (5), 0 Likörfabriken (2).

Die Zahl der Zuckergeschirre hat sich seit 1876 fast verdreifacht, aber die 1904 aufgeführten 2 Likörfabriken sind 1905 nicht mehr genannt und die Branntweinproduktion (1876: 350 000 l) ging zurück. Butter sind im Jahr 1876 nur 47 000 kg erzeugt worden, während 1902 540 832 kg und 1905 rund 400 000 kg Butter ausgeführt wurden. Wir sehen also, wie sich der Charakter der landwirtschaftlichen Produktion geändert hat. Heute ist die Butter neben Schmalz das vorwiegende landwirtschaftliche Produkt. An Schmalz sind 1899 bis 1901 125 380, 228 771 und 228 729 kg ausgeführt worden.

Seit der Staat die Ausfuhrsteuer an sich nahm, besaß bisher das Munizip kein Mittel, die Ausfuhr zu kontrollieren. Seit 1. Juli d. J. ist deshalb eine Ausfuhrstatistik des Municipiums eingeführt. Der Companhia Fluvial (Flußdampfergesellschaft), den Lanchenführern und Holzflößern wurde bei Androhung einer Polizeistrafe von 10—15 Milréis die Verpflichtung auferlegt, der Munizipalverwaltung eine genaue Aufstellung der aus den Munizipien ausgeführten Frachtgüter zu geben. Wir sehen, mit dem heute geringfügigen Hochlandhandel, der in Pouso Redondo und am oberen Cedro und Beneditto unschwer zu kontrollieren wäre, wird gar nicht gerechnet. Ebenso wenig wird der geringe Handel nach den Nachbargebieten berücksichtigt. Die Durchführung der Vorschrift erscheint einfach, weil neben dem Flußverkehr kein Frachtverkehr nach der Küste stattfindet.

Entsprechend der vorwiegenden Butterausfuhr sehen wir in den letzten zwei Jahrzehnten bei der Verteilung der Kulturflächen ein Vorwiegen des mit

¹⁾ Vgl. Munizipalbericht 1906.

Weide überspannten Landes. Die Ausfuhr der Landwirtschaft richtet sich also nicht nach der Gattung vorhandener Erzeugnisse, sondern man ging einen Schritt weiter und richtete die landwirtschaftliche Erzeugung nach dem gangbarsten Ausfuhrartikel, der Butter, ein. Es tritt deshalb bei dem Rückgang dieser Ausfuhr von neuem die Frage auf, ob nur ein Ausfuhrartikel oder mehrere und dann, welche landwirtschaftlichen Erzeugnisse für die Ausfuhr zu pflegen sind?

Diese Frage soll bei der Behandlung des Kapitels „Landwirtschaft“ eingehendere Erörterung finden. Die gangbaren landwirtschaftlichen Erzeugnisse bestimmen dann ihrerseits im einzelnen in jeder Kolonie die Kulturflächeneinteilung.

Im ganzen betrachtet führt allmählich die Entwicklung der Preisverhält-



Abb. 16. Blumenauer Koloniewohnhaus.

nisse zu einer Neueinteilung der Kolonielose und damit zu einer allgemeinen Verschiebung der landwirtschaftlichen Besitzverhältnisse. Manche alten Kolonisten, vielfach unfähig, ihren ausgesogenen Boden rationell zu bewirtschaften, wandern bei dem extensiven Betrieb leichten Herzens in neue Urwaldkolonien über. Faulheit, Verschuldung, Krankheit und Todesfälle führen zu freien Kolonielosen, die der fleißige und ökonomische Nachbar zumal in dem übersichtlichen Auengelände der Täler gern zu den seinigen schlägt; es bahnt sich also hier der Übergang zum landwirtschaftlichen Großbetrieb an und es beginnt gerade eben eine klassenmäßige Scheidung zwischen Bauer und Arbeiter. Es sind volkswirtschaftliche Entwicklungsreihen, die sich auch hier Bahn brechen.

Wird der Besitzwechsel beschleunigt, durch neue Kolonien im Westarm angeregt und durch schärfere Trennung von arm-faul und reich-fleißig gefördert, so werden sich auch immer mehr aus eigener Kraft zwischen den Kleinbauern herrenvölkische Musterkolonien in rationellerem Betrieb zum Vorteil

der Landwirtschaft herausheben. Aber die Vorbedingungen müssen auch dazu bessere Verkehrsmittel bieten.

Diese Frage ist um so wichtiger, als das Munizip Blumenau fast ausschließlich ein Land der Landwirtschaft darstellt. **Mit der Landwirtschaft steht und fällt heute noch die Kolonie**, während Joinville durch seinen Durchgangshandel vom Hochland und infolge seiner besseren Küstenverbindung die Stufe der reinen Landwirtschaft bereits verlassen hat.

Die Landwirtschaft.

Die heutigen Formen der Landwirtschaft der Komark Blumenau dürfen wir nicht als bald vorübergehende bezeichnen. Sie sind von Haus aus eine Folge des gebirgigen Geländes, sie stellen die Wechselwirkungen aus der Entwicklung der Ausfuhrartikel insbesondere der Butter dar, und sie standen seither still, weil die Tauschwirtschaft der Kaufleute wenig zu erhöhter Betriebsamkeit der Landwirtschaft reizte.

Vom indianischen Ureinwohner, der auf der Stufe des Jägers, Fischers und Sammlers steht, waren keine Formen zu übernehmen. Mit indianischem Hackbau kam der Ansiedler deshalb nicht in Beziehung und die halbwilde Viehzucht der brasilianischen Kampbewohner konnte ihm in Urwald nichts nützen. Die Ansiedler kamen vielmehr von selbst durch das bergige Gelände und die 40 bis 60 cm hohen Baumstümpfe, die sie zur Erleichterung des Waldschlags stehen gelassen hatten, zum Hackbau, der in diesen gebirgigen Gegenden und vor allem bei dem überwuchernden Unkraut der frischen Urwaldrodung (Roça) mit Unrecht als eine notwendigerweise barbarische Form hingestellt wird. In der Ebene, wo das Hacken mühseliger als am Hange ist (die Leute arbeiten im bergigen Gelände besonders gern mit der Hacke), und im älteren Kulturland, das weniger üppiges Unkraut zeitigt, geht der Kolonist von selbst allmählich zur Pflugwirtschaft über.

Es sind also Einflüsse des Geländes und der Vegetation hier gleichzeitig maßgebend, zumal Zugtiere und Pflugscharen behufs Übergang zum eigentlichen Ackerbau den einwandernden pommerschen Instleuten gewiß bekannt waren. Die bisherige Entwicklung der Wirtschaftsform ist deshalb eine vorwiegend technisch bedingte gewesen. Die rechtliche Entwicklung der Landwirtschaft ergab sich aus der Kolonisationsgeschichte im allgemeinen und der eigenartigen Losaufteilung im besonderen. Diese Verhältnisse liegen in einem Neuland ohne Berücksichtigung verlangende Urbewohner sehr einfach und von einer sozialen Entwicklung der Landwirtschaft kann man heute noch wenig reden. Die Gegensätze zwischen Kaufleuten und Kolonisten sind erst in letzter Zeit dem sich bedrückt fühlenden Bauer zum Bewußtsein gekommen; auch hat die Ausscheidung vom Großbauern auf der einen und Arbeitern auf der andern Seite eben erst jetzt eingesetzt. Aber in einer gesellschaftlichen Hinsicht wirkt der Koloniecharakter und das Vorhandensein ausgedehnter und für Generationen reichender



Bananenpflanzung (Sta. Catharina).



Bananenpflanzung (Sta. Catharina).

Neuländer tief einschneidend: sind Kinder als billige und oft einzige guten Arbeitskräfte sehr gesucht, so flößt auch ihr Fortkommen kein Bedenken ein; die Söhne wandern in neue Kolonien aus und freien früh fremde Töchter weg. Zweikindersysteme aus Wohlhabenheitsgründen wie in Frankreich kennt man deshalb nicht, vielmehr gilt Kindersegen als edelste und beliebteste Produktion!

Es ist die wirtschaftliche Entwicklung, die heute und in der nächsten Zeit die Landwirtschaft bestimmt und die zu rationellem Verfahren und zum Übergang zu intensivem Betrieb führen muß, falls die Blumenauer nicht auf die Stufe brasilianischer Nachbarn herabsinken wollen.

Vergegenwärtigen wir uns nun die einzelnen Formen der Landwirtschaft in Blumenau. Die Bezeichnungen der politischen Ökonomie treffen zwar für diese nicht völlig zu, es sei aber doch eine Eingliederung in die bekannten Begriffssysteme versucht. Neben den natürlichen Grundfaktoren, die bereits näher betrachtet sind, ist das Verlangen nach Brotgetreide bestimmend und zum andern führt das Blumenauer Hauptausfuhrerzeugnis zur gegenseitigen Bedingtheit von Ackerbau und Viehzucht, und so finden wir eine Verbindung von Futterwechsel und Feldgraswirtschaft. Am richtigsten kennzeichnet die heutige Form der Begriff der Dreifelderwirtschaft: 1. Ackerland (Brotgetreide, Mais oder Mandioka, Zuckerrohr u. a.), 2. Weide, 3. Capoeira (Brachland, das zu Wald verwächst). Daneben bleibt freilich unbewirtschaftet ein mehr oder minder großes Stück Urwald als Restkapital liegen, von dem je nach Bedarf eine neue Rodung (Roça) niedergehauen und als Ackerland verwandt wird.

In einzelnen Landstrichen sind nur noch die Bergspitzen mit Urwald gekrönt, die Capoeira wächst immer niedriger und schlechter, der Boden verlangt nach 50jähriger Ausbeute Düngemittel und gleichzeitig nimmt die Wirtschaft mit dem Pflug, der Ackerbau, zu: so führen hier Stallpflege (behufs Dung), dort wirtschaftlichere Bearbeitung des Bodens zur rationelleren Landwirtschaft¹⁾ und zu intensiverem Betrieb.

Hier zeigt sich der Mangel an genügend gebildeten Landwirten und landwirtschaftlichen Schulen, in denen die Kenntnis über die Naturgesetze, die das Leben der Pflanzen und der Haustiere bestimmen, verbreitet würde, die sich aber fern halten von den theoretischen Versuchsstationen, wie sie am Rio Adda des Munizips Blumenau und auch in Neu-Württemberg zum Zusammenbruch führten. Solche Anstalten, deren Erfolge doch für die Praxis bestimmt sind, müssen eben etwas Theorie und viel Praxis verbinden und dürfen nicht unpraktische Theoretiker Spezialideen verarbeiten lassen. Einzelne intelligente Kolonisten würden deshalb als landwirtschaftliche Beiräte

¹⁾ Seit Einführung der rationellen Landwirtschaft in Deutschland (seit rund 100 Jahren) hat sich der Viehbestand nach lebendem Gewicht mindestens verdoppelt (Th. Freiherr v. d. Goltz, Ackerbau und Ackerbausystem).

und Leiter eines Musterbetriebs für die kolonisierenden Gesellschaften größeren Nutzen bieten.

Auch getrennt nach dem Alter der Kolonie treten Unterschiede in den landwirtschaftlichen Formen zutage. In neuen Kolonien herrscht in den ersten Jahren in Verbindung mit 1—3jähriger Körnerwirtschaft die Brandwirtschaft vor, der dann die Feldgraswirtschaft folgt. In der alten Kolonie ist die Weidewirtschaft mit der Gramme, einer Grasart, die den Boden gegen Unkraut abschließt, vorherrschend.¹⁾

Da wir selbst bei unseren deutschen Bezeichnungen Begriffe finden, deren Kreise nicht konzentrisch sind, sondern sich berühren oder gar schneiden, erscheint es angebracht, die Blumenauer Verhältnisse noch weiteren Betrachtungen zu unterziehen.

Entsprechend seinem Flursystem zeigt Blumenau keinen Wirtschaftskreis, sondern einen Wirtschaftssektor von etwa 150° (die Orte am Gaspar vollziehen den Handel unmittelbar mit Itajahy), dessen Mittelpunkt in jeder Hinsicht der Stadtplatz Blumenau ist und dessen Halbierende etwa von West nach Ost in Richtung nach dem Hafen Itajahy deutet, also für Handel und Verkehr von Haus aus einfachste und deshalb vorteilhafte Figuren aufweist.

In diesem Sektor macht sich ganz allmählich eine freie Wirtschaft um den Stadtplatz Blumenau bemerkbar. In dessen nächster Nähe tritt Garten- und Gemüsebau mehr und mehr zutage, ein Vorgang, der in der Umgebung von dem Städtchen Joinville noch stärker hervortritt.

Die Zone der Forstwirtschaft, die Thünen als zweiten Kreis aufführt, fällt vorläufig aus. Wer im Urwald beinahe erstickt, braucht scheinbar keine Forstkulturen. Und doch ist das Nutzholz an den besser zugänglichen Stellen in der Nähe von Stadtplatz Blumenau meistens herausgehauen, und es erscheint mir als ein guter Gedanke, daß ein Kolonist am Passo Manso schnellwachsende Nutzhölzer angepflanzt hat. Dr. Blumenau hat, wie bereits berichtet, viele fremde Bäume eingeführt, sie dienten aber weniger wirtschaftlichen Zwecken, sondern erfüllten in Gartenanlagen Luxuszwecke. Die Forstausbeute der vorhandenen Wälder aber kann abgesehen von der nächsten Nähe des Stadtplatzes und seiner Schiffsverbindung mit außerhalb bisher wegen der ungenügenden Verkehrsmittel keine Ausdehnung gewinnen. Gewissermaßen besteht also doch in dieser Hinsicht eine Zone der Forstwirtschaft, die aber dann aus verkehrsgeographischen Gründen mit der ersten Zone der „freien Wirtschaft“ zusammenfällt.

Da die Nutzhölzer in Blumenau ihrer Zahl nach mit der Bodenhöhe und deshalb nach dem Hochland zu zunehmen, ihre Transportfähigkeit aber abnimmt, so wird je nach der Ausdehnung des Bahnbaus eine umfangreiche

¹⁾ In Neu-Württemberg, das hauptsächlich Schmalz erzeugt, ist die Weidewirtschaft eine Seltenheit.

Forstausbeute stattfinden. Hoffentlich verlangt der Staat gleichzeitig Forstkulturen, denn sonst wird das Hochland so ausdörren und verelenden wie das Gelände an der Bahn von Rio Negro nach Curitiba.

Der Bedarf an Feuerung wird im Munizip nicht durch Kohle gedeckt. Durch die übliche Brennwirtschaft findet sich reichlich Abfallholz, das heute noch überall lokal beschafft werden kann. Erst mit dem Zusammenziehen der Bevölkerung wird ein interlokaler Absatz und ein auf Nutznießung aus Brennholz gerichtetes Behandeln des Waldes und der Capoeira systematisch erfolgen.

Eine Fruchtwechselwirtschaft finden wir vereinzelt in fruchtbaren und flachen Tälern, wie im Testotal. Erst wenn eine Bahn das Land durchschneidet, werden Verkehrsrücksichten die Landwirtschaftsformen mehr bestimmen; heute fehlt eben noch der Einfluß der Verkehrspole.

Die Koppelwirtschaft finde ich z. B. in Pouso Redondo und Ansätze dazu an der Lontra wieder. Auch könnte man von den „Erholungsweiden“, größeren Anlagen bei Blumenau, auf denen sich das abgetrieben vom Hochland kommende Schlachtvieh einige Monate erholt, als von Koppelwirtschaft reden. Die zuerst angeführten Weiden liegen schon näher dem Hochland, also weiter fort vom Verkehrsmittelpunkt des Stadtplatzes. Und tatsächlich stellt ja auch die Koppelwirtschaft den Übergang zur reinen Viehzucht dar, wie sie ganz oben auf dem Hochland in der Nähe z. B. von Pouso Redondo getrieben wird. Sie beansprucht noch weniger Arbeitskraft und ist extensiver als die Drei-Felder-Wirtschaft und sollte deshalb nach v. d. Goltz¹⁾ bei Thünen die vorletzte Stelle einnehmen, die sie in Blumenau auch tatsächlich einnimmt.

Die für die Komark typische Drei-Felder-Wirtschaft finden wir heute noch überall, selbst vor den Toren Blumenaus, leider meistens mit wüstem Raubbau, einer zunächst unumgänglichen, aber nach und nach verwerflichen Brennwirtschaft verbunden.

Der Gürtel der reinen Viehzucht dehnt sich oben auf dem Hochland aus. Es waren aber für seine Verteilung nicht die Entfernung vom Markt, sondern geographische Vorbedingungen, Höhenlage (600—1000 m höher als Blumenau) und ein für Viehzucht von Natur dafür geschaffenes Gelände entscheidend. Häute und Hörner werden verladen und Schlachtvieh lebend zum Verkaufe heruntergetrieben.

Schließlich fehlen nicht, Thünens 7. Zone, die Jäger und Fischer an den Grenzen der Kultur im Walde, nämlich die wilden Indianer (Buger). Wir haben aber auch hier durch die verschiedenen Stämme der Bevölkerung eine Durchbrechung der Kreise, indem sich an den Flußläufen auf Plätzen, die der deutsche Kolonist liegen ließ, die sogenannten Schlammbuger, brasilianische Mischlinge, mit Fischfang und Jagd beschäftigen. —

¹⁾ Vgl. v. d. Goltz, Landwirtschaft.

Das heutige Durcheinander gibt den Beweis, daß eine Abklärung der Verhältnisse noch nicht erfolgt ist und eine richtige Preisbewertung des Bodens, der Entwicklung angepaßte Verkehrsverhältnisse und die neu einsetzende, strenger durchgeführte Arbeitsteilung werden diese Verteilung landwirtschaftlicher Formen völlig umgestalten.

Fragen wir uns nunmehr, wie sich bei solchen landwirtschaftlichen Formen die Ertragsfähigkeit des Bodens gestaltet. Der harten ersten Urwaldsarbeit entspricht auch des Urwalds Lohn, aber die ansehnlichen Erträge der Naturerzeugnisse sind noch sehr steigerungsfähig. R. Hinsch bearbeitet nur $\frac{1}{3}$ der gewöhnlichen Koloniegröße, aber rationeller und intensiver und nimmt dabei mehr ein, als der gewöhnliche Kolonist, der die ganze Kolonie extensiver ausbeutet (Hinsch hat Stallpflege, ausgedehnte Obstgärten u. dgl.).

Gewiß sind die Blumenauer ländlichen Erträge hoch, wenn man sie mit Erträgen von anderen, weniger fruchtbaren Ländereien, z. B. in Dona Francisca oder auch von Neu-Württemberg vergleicht, aber sie stellen sich als niedrige Sätze dar, wenn man bedenkt, was bei größerer Emsigkeit zu leisten wäre. Die Kolonisten ziehen es eben in der Regel vor, sich nur den notwendigsten Anstrengungen zu unterziehen und es reizt sie weder die Tauschware, die sie für ihre Erzeugnisse erhalten, noch die Anschauung anderer, zahlreicher vorgeschrittener Leute, wie sie sich in anderen Ländern längs neuen Bahnlinien eingefunden haben, zu erhöhter Produktion. Auch in den erzielten Erträgen zeigt sich der stabile Charakter der Landwirtschaft und die Notwendigkeit, durch Großbetriebe mit festorganisierter Arbeitskraft erfrischend zu wirken und durch korporativen Zusammenschluß immer mehr die psychische Lebenskraft der Bauern zu stärken.

Die Erträge im einzelnen sind nicht leicht festzustellen und noch schwieriger zu gruppieren. Bodenart und Bodenwert, Wirtschaftsform und Wirtschaftsgrad wechseln in ein und derselben Tiefe, wie man die Talbezirke nennt, und die Lebensweise, der Verbrauch eigener Erzeugnisse für den engeren oder weiteren Haushalt (z. B. Verfüttern von Mais an Pferde) lassen ein klares Bild nicht zu. In Rio Grande wurde mir z. B. in der Baumschneiz mehrfach von einer 60—80fachen erfolgreichen Bodennutzung ohne Dungzufuhr berichtet. Erst jetzt lasse der Boden merklich nach. Ebenso berichtet von der deutschen Ansiedelung am Tubarão Pfarrer Tertilt, und die Blumenauer Kolonie besteht 57 Jahre und viele Stellen reichten so lange ohne Düngung aus. Freilich handelt es sich hierbei um fruchtbarsten Alluvialboden.

Für bergigeres Gelände dürfte 20—30fache Ausbeute das Höchstmaß darstellen. Ballod rechnet höchstens 20 Jahre und nimmt als niedere Grenze 3—12 Jahre Kultur, dann 3—5 Jahre Brachliegen, dann nochmals einige wenige Ernten an. Sicher ist, daß als Regel (Ausnahmen gibt es natür-

lich) der Boden mit steigender Höhe schlechter wird. Das Kampland hat sich in Paraná, wo vielseitigere Versuche als in Sta. Catharina gemacht sind, vielfach ohne Düngung, sei es auch nur durch mehrjährigen Weidegang halbwilder Viehzucht, überhaupt nicht erntefähig erwiesen. Der zur Besiedlung verwandte Boden trage nur 6—12 Jahre und versage dann, erzählt auch Dilthey. Nun, ich sah dafür blühende, freilich rationell bewirtschaftete Kolonien bei Curitiba und fruchtbare Felder auf dem Hochland bei Moema. Bei S. Bento, wo fast nur Roggen gebaut wird, gibt es 12—15fachen, bisweilen auch mehr als 20fachen Ertrag. Und Kärger berichtet von einem Landwirt dieser Gegend, der 25—40fachen Ertrag, freilich bei Düngung, erzielte. Bei Lages aber gedeiht sehr gut Weizen.

Die Frage, was das tafelartige Hochland von Sta. Catharina als Ackerboden einbringt, ist eben leider noch nicht geklärt. Nach Urteilen der wenigen gründlichen Kenner wie Ingenieur Odebrecht (Blumenau) durchlaufen zahlreiche Flüsse mit fruchtbaren Auengeländen das fastebene, offene Kampland und würden für eine Massenbesiedlung geeignete Gebiete abgeben.

Im Tiefland, das von deutschen Bauern besetzt ist, sind häufig Ertragszahlen gewonnen, die man ohne Angabe der Fläche nach dem Vielfachen des Ertrages benennt. Ballod bemängelt diese Art und wünscht Angabe nach der Kulturfläche. Dem sei widersprochen. Der Kolonist weiß genau, wieviel Quart Mais er pflanzt und wieviel Sack er erntet. Bei dieser Aufstellung macht er so leicht keinen Fehler. Wie groß aber sein in Kultur genommenes Land ist, dafür besitzt er keine genauen Angaben wie in Deutschland, wo jeder Bauer den ganzen Acker bebaut und aus dem Flurbuch weiß, wie groß dieser ist. Der Kolonist müßte also die Fläche schätzen, und damit kämen unnötig falsche Faktoren in die Berechnung, unnötig auch deshalb, weil die Bodenfläche eine geringere Rolle in diesem Land spielt, wo es auf Boden noch wenig ankommt (vom teuersten Land kostet der Morgen 11 Mark) und wo der Bauer meist zuviel Land besitzt. Die Vervielfältigung der Aussaat und andererseits die erzielte Gesamternte oder der Bedarf der Durchschnittskolonie scheinen mir deshalb den besten Maßstab zu geben.

Dabei stellt der Mais das gebräuchlichste, weiten Nachbarzonen eigentümliche Erzeugnis dar. In Neu-Württemberg scheinen 200fache Maiserträge die obere Grenze zu bilden. In der Blumenauer Hansa hat am Sellin ein württembergischer Kolonist, der fleißig das Unkraut entfernte, auf bestem Boden 260fachen Ertrag wiederholt erhalten. Das sind aber Ausnahmefälle, ebenso wie fünf vollbesetzte Kolben an einer einzigen Maisstange, ungezählt die Kolben an den anderen Stangen derselben Staude, eine Seltenheit bilden. Als schlechten Durchschnitt dürfen wir in der Blumenauer Hansa 160fachen Maisertrag rechnen, der in der alten Kolonie je nach der

Aussaugung des Bodens noch sinkt. Stutzer¹⁾ gibt 180fache Durchschnittserträge (28,8 hl vom Hektar) für Mais und 40—48fache für schwarze Bohnen an. Ich möchte für die älteren länger bearbeiteten Landstriche als Durchschnittszahlen diese Erträge für zu hoch bezeichnen, ebenso wie Ballod, der meint, daß solche Erträge nur für Auengelände stimmten.

Es fragt sich nun, wie hoch die Produktion einer Durchschnittskolonie zu schätzen ist. Diese Produktion ist besonders schwer anzugeben; hier spricht die Frage, wieviel Arme eine Familie an die Arbeit stellt, das entscheidende Wort, denn bisher gab es nur ausnahmsweise fleißige Knechte, Landarbeiter oder Monatslöhner, da sich fleißige Leute bei dem Überfluß an Neuland leicht eine selbständige Existenz gründen konnten. Abgesehen aber von der mit der Familienstärke wechselnden Arbeitskraft, ist die Produktion nach dem Bedarf verschieden. Steigt die Nachfrage, steigen die Schmalz- und Butterpreise, so regt diese Tatsache den Kolonisten zu größerer Tätigkeit an; auch ist das Bedürfnis nach Konsumartikeln ein ganz verschiedenes, ja hier äußert sich mit zuerst eine klassenweise Scheidung der Bevölkerung (z. B. nach der Menge des Seifenverbrauchs, der Kleider, mehr noch der Schuhe (viele gehen barfuß), der landwirtschaftlichen Geräte (Pflugscharen, Zentrifugen); kurz, während in einer jungen Kolonie die Bedürfnisse der einzelnen sich dem Durchschnitt nähern, spezialisieren sie sich in den älteren Distrikten. Ebenso verschieden ist die Produktion für den eigenen Verbrauch. Das Mindestmaß finden wir in den jungen Kolonien als Ziel gesteckt. Gernhard hält 4—5 Morgen Pflanzung für nötig, um eine Familie von fünf Personen zu ernähren, und rechnet andererseits, daß eine Familie bei einfachen Ansprüchen im allgemeinen 20\$000 (damals 16 M.) monatlich auf den Kopf verbraucht. Diese Summe ist reichlich hoch gegriffen. 10\$000 genügten zumal bei größeren Familien in der Hansa als Lebensmitteldarlehen.

Wovon soll aber der Kolonist, der meist arm oder gering bemittelt einwandert, die Zeit bis zur ersten Ernte leben? Brasilien ist eins der wenigen Länder der Erde, wo sich ein armer Einwanderer durch die Gunst des Klimas und Bodens eine selbständige bäuerliche Existenz gründen kann. Diesen Vorzug Brasiliens vor anderen Auswandererländern muß man deshalb stets besonders betonen. Um so wichtiger ist die hier gestellte Frage, und sie läßt sich einwandsfrei beantworten: der Kolonist findet reichlich Gelegenheit, sich beim Wegbau, meistens sogar dem Wegbau auf seiner eigenen Kolonie, das nötige Geld bis zur ersten Ernte zu verdienen.

Bis zur ersten Ernte über den eigenen Verbrauch hinaus vergeht freilich beim unbemittelten Einwanderer, um den es sich hier zu 33% handelt, mehr als ein Jahr. Nach Aldinger sind arm eingewanderte Kolonisten, denen die Mittel zu vollem Betrieb fehlen, noch nach fünf Jahren froh, wenn sie das ganze

¹⁾ Stutzer, Das Itajahytl.



Holzarbeiter im Urwald von Sta. Catharina.



Holzarbeiter im Urwald von Sta. Catharina.

Jahr hindurch gerechnet in der Woche 1 kg, also jährlich 52 kg Butter verkaufen können. Die Schmalzerzeugung, die, weil keine Weide verlangt wird, zunächst schneller arbeitet, bringt ebenfalls im Jahr außer dem eigenen Bedarf nur etwa 50§ ein. Dabei soll aber der Kolonist nach zwei Jahren entweder sein Land an die H. K. G. abbezahlen oder Zinsen in Höhe von 60§ und mehr jährlich bezahlen!

In jungen Hansakolonien schätzt Aldinger den Reinerwerb für Arbeitskraft und -jahr auf nur 50—60§, in einer alten Kolonie Hinsch den Höchstertrag auf 4—5000§; dazwischen liegen zahllose Stufen, fast ebenso zahlreich wie die Kolonisten selbst. Im besten Ausfuhrjahr 1902 hat die Komark 540 832 kg Butter zum Preise von 2§500, d. h. für 1352:080§ (damals über eine Mill. Mark) ausgeführt. Nach den auf amtliche Mitteilungen gestützten Angaben Skinners waren 1904 rund 6000 bäuerliche Haushaltungen vorhanden. Auf diese Haushaltungen fielen aber nach dem munizipalen Rechenschaftsbericht nur 4856 Steuerzahler. Rechnet man davon 434 städtische Bewohner (nach Skinner) ab, so blieben noch rund 4500 ländliche Haushaltungen, die sich nicht nur selbst erhalten können, deshalb auch schon Steuern zahlen sondern auch ländliche Erzeugnisse absetzen. Mögen ferner 11% der Bevölkerung sich nicht mit Butterbereitung befassen, so hätte sich die Erzeugung von 1352:080§ auf 4000 Haushaltungen zu verteilen; dann kämen auf einen Koloniehaushalt jährlich 338§ als Durchschnitt des erzeugten Überschusses als Reinertrag auf den Markt. Dieser Ertrag zeigt, wie wenig rationell gearbeitet wird und wie unvollkommen die Leistungsfähigkeit zumal im Vergleich zu der allgemeinen Wohlhabenheit angespornt ist, die im Anschluß hieran erörtert werden soll.

Einen anderen Maßstab für die Ertragsfähigkeit gibt die Größe der Weide, die erfahrungsgemäß für die Viehzucht genügt. Nach Stutzer genügen 2 Morgen (0,5 ha) mit Gramme bestandene Weide für eine Kuh, andert-halb Morgen für ein Pferd. Ballod meint mit Recht, daß diese Angaben nur für fruchtbares Gelände gelten. In Blumenau gibt es aber sehr fruchtbares Gelände. Indessen nimmt Stutzer dabei wohl an, daß die Tiere noch Beifutter (z. B. Zuckerrohr) erhalten, sonst würde er wohl das Doppelte gerechnet haben. Die mir in Neu-Württemberg mitgeteilten Zahlen, 1 Stück Rindvieh auf 1 Morgen, halte ich nur bei gutem Zufutter für ausreichend.

Bei Zufutter rechnet Ballod täglich 3—4 Liter Milch als mittleren Durchschnitt. Solche gelegentliche Durchschnittszahl hat, auch wenn sie ungefähr zutrifft, wenig Wert und ist schwer festzustellen. Sie richtet sich nach den verschieden gearteten Tieren, die teilweise kurz nach dem Kalben sehr hohe Milcherträge, aber nur kürzere Zeit überhaupt Milch geben, während andere Kühe keinen so großen Wechsel in der Kurve ihrer Erträge zeigen, aber durch längere Milchlieferung eine größere Gesamtmenge Milch geben. Rasse, Pflege, Zufutter und Wetter (keine zu trockene oder zu feuchte Weide) ändern den

Ertrag. Da diese Frage aber grundlegend für die ganze Landwirtschaft in Blumenau ist, seien einige besondere Angaben hierfür gegeben. Die ortsübliche Bemessung des Milchertrages erfolgt nach „Flaschen“ = $\frac{3}{4}$ l. Man sagt, „die Kuh gibt 20 Flaschen“. Frisch melkende Kühe bester Rasse liefern etwa 20 Flaschen = 15 l. Ihre Milchmenge sinkt allmählich bis auf 5 Flaschen und hört dann 6 Wochen vor dem Kalben auf. Gute Kühe werfen (3 Wochen nach dem Kalben belegt und bei einer durchschnittlichen Tragzeit von 9 Monaten und 10 Tagen) alle 11 Monate ein Kalb. Im Durchschnitt aber rechnet Hinsch alle $1\frac{1}{2}$ Jahr auf ein Kalb. Schlechte Kühe geben nie mehr als 4—5 Flaschen Milch und stehen 4 Monate trocken. Gute Kühe bringen es zu 14—15 Kälbern; im Durchschnitt mögen nach Hinsch auf eine Kuh 4—5 Kälber kommen. Jene wandert dann als „Ochsenfleisch“ zum Schlachter.

Aus diesen Gegensätzen der Erträge und der Tatsache, daß die schlechtesten Kühe ebensoviel Weide und Futter wie die gutrassigen Tiere verlangen, ergibt sich die zwingende Notwendigkeit der Hebung der Rassen und eines rationelleren Betriebs zumal für eine hauptsächlich von Butterausfuhr lebende Kolonie.

Rationelle Landwirtschaft in Verbindung mit verbesserten Verkehrsmitteln wird dann wiederum ihrerseits eine säuberliche Trennung der Gesamterträge herbeiführen. Die Bauern, die dann wegen schlechten Bodens, Faulheit, Unverstands und veralteter Betriebsweise nicht mehr mitkommen, werden sich entweder nochmals aufraffen können, indem sie ihr altes Land veräußern und die junge Kolonisation fördern, oder indem sie den Arbeitsmarkt als Tagelöhner vermehren.

Wie aber sind die Leistungen der einzelnen Arbeitskräfte einzuschätzen? Nach Ballod braucht ein Brasilianer oder ein im Waldschlagen geübter Kolonist zu 1 Hektar 10 Tage, zu 1 Morgen $2\frac{1}{2}$ Tage. Diese Gleichstellung will mir nicht einleuchten, denn der sehnigere deutsche Kolonist, der im Waldschlag geübt ist, leistet vor allem bei längerer Arbeit, z. B. bei 8 Wochen, weit mehr als ein Brasilianer. Ein Neuling soll nach Ballod die Hälfte schaffen d. h. zu einem Morgen 5 Tage brauchen. R. Gernhard, der in Blumenau und Joinville viel Zustimmung zu seinen Ausführungen fand, rechnet in nicht so starkem Wald 4—5 Tage zum Schlagen eines Morgens Roça, bei starken Bäumen und zahlreichen Schlingpflanzen sogar 6—7 Tage. Er berücksichtigt also besonders den Zustand des Waldes. Beide Momente lassen viele Arten des Zusammentreffens zu, so daß bestimmte Zahlen schlecht zu ermitteln sind. — Von Beginn des Waldschlags an bis zur Pflanzbarkeit der Rodung kann man bei trockenem Wetter 4—6 Wochen, bei feuchtem oder kühlerem das Doppelte rechnen.

Bei 705 km Querprofilen der Bahnvorarbeiten von 0,50 m Breite im Wald und Capoeira ergab sich eine Durchschnittsleistung von täglich (10 Arbeitsstunden) 80 m für den Mann. Die Kosten für den laufenden Meter be-

liefen sich bei diesen sauber ausgehauenen Lichtungen auf durchschnittlich 40 Réis (5 Pf.).

Als Tagelohn rechnet Gernhard für Waldschlag den hohen Betrag von 3\$; freilich versäumt der Arbeiter dann die Pflichten auf seiner eigenen Kolonie. Bedeutet das aber wirklich einen so großen Ausfall? Man rechnet auch in Blumenau oft den Arbeitslohn, den sich ein einfacher Kolonist auf seiner Kolonie im Durchschnitt verdient, auf nur 0\$500 (heute rund 60 Pf.). Auch Aldinger meint, daß, wenn man alle Fehlschläge mitrechnet, diese Preisberechnung stimmen wird, die freilich bei gut eingerichteten Kolonisten das Doppelte und mehr erreicht.

Und hier in diesem Zwiespalt zwischen geringem Erwerb als armer Kolonist und hoch bezahlter Tagelöhner liegt auch die Berechtigung zu meiner Ansicht begründet, daß mit zunehmender Scheidung der Betriebsformen nach Intensität und Rationellität viele kleine Leute nichts besseres tun können, als sich als Tagearbeiter anzubieten. Aufgehende Industrie und erhöhter Verkehr durch den Bahnbau werden diesen Übergang beschleunigen und Arm und Reich, Arbeiter und Bauer stärker scheiden. Heute sind diese Begriffe noch verschwommen und von Reichtum ist ebensowenig wie von Armut die Rede, weil eine sichere Preisbewertung fehlt. Eben weil diese Unterschiede fehlen und der Erwerb sehr leicht scheint, berichten alle Schriftsteller nicht von Reichtum, aber durchweg von einem „gesättigten bäuerlichen Wohlstand“ der deutsch-brasilianischen Kolonisten. Betrachten wir uns diesen Wohlstand näher.

Nach „zuverlässigen amtlichen Angaben“ schätzt Skinner den Wert der durchschnittlichen bäuerlichen Haushaltung wie folgt: Gebäude 850\$, Vieh 2000\$, Wagen und landwirtschaftliche Geräte 400\$, Grund und Boden 1200\$, zusammen 4450\$. Bei 6420 Haushaltungen berechnet er einen Gesamtwert von 28 569:000 \$. Barmittel besitzen nach seiner Schätzung rund 5000 Haushaltungen (4856 Steuerzahler) mit durchschnittlich: 1000\$ — 5000:000\$.

1. Blumenau	=	350 Gebäude	zu	20:000\$	=	7000:000\$
		300 Kolonien	„	5:000\$	=	1500:000\$
2. Badenfort	=	17 Gebäude	„	4:000\$	=	68:000\$
		17 Kolonien	„	1:000\$	=	17:000\$
3. Indayal	=	35 Gebäude	„	10:000\$	=	350:000\$
		35 Kolonien	„	1:000\$	=	35:000\$
4. Warnow	=	10 Gebäude	„	6:000\$	=	60:000\$
		10 Kolonien	„	600\$	=	6:000\$
5. Timbo	=	17 Gebäude	„	4:000\$	=	68:000\$
		17 Kolonien	„	1:000\$	=	17:000\$
6. Pommerode	=	10 Gebäude	„	8:000\$	=	80:000\$
		10 Kolonien	„	1:000\$	=	10:000\$

7. Aquidaban	=	5 Gebäude	zu	2:000\$	=	10:000\$
		5 Kolonien	„	500\$	=	2:500\$
8. Hammonia	=	10 Gebäude	„	5:000\$	=	50:000\$
		10 Kolonien	„	1:200\$	=	12:000\$
						zusammen: 9285:500\$

Hierzu kommen Kirchen, Klöster, Schulen, Loge, Munizipal- und Staatsgebäude, Post, Theater und Klubhaus. Aber auch ohne diese Gebäude kommt auf den Haushalt der Kolonie eine Wertsumme von 6675\$ (heute rund 8500 M.) und nach Skinners Angabe auf den Kopf der Bevölkerung 1000\$ (heute rund 1250 M.), wobei zu bedenken ist, daß die Verteilung eine verhältnismäßig gleichartige ist und Skinner, wie aus der oben angeführten Berechnung hervorgeht, mit Vermögen von höchstens 20:000\$, also in dieser Hinsicht zu niedrig gerechnet hat.

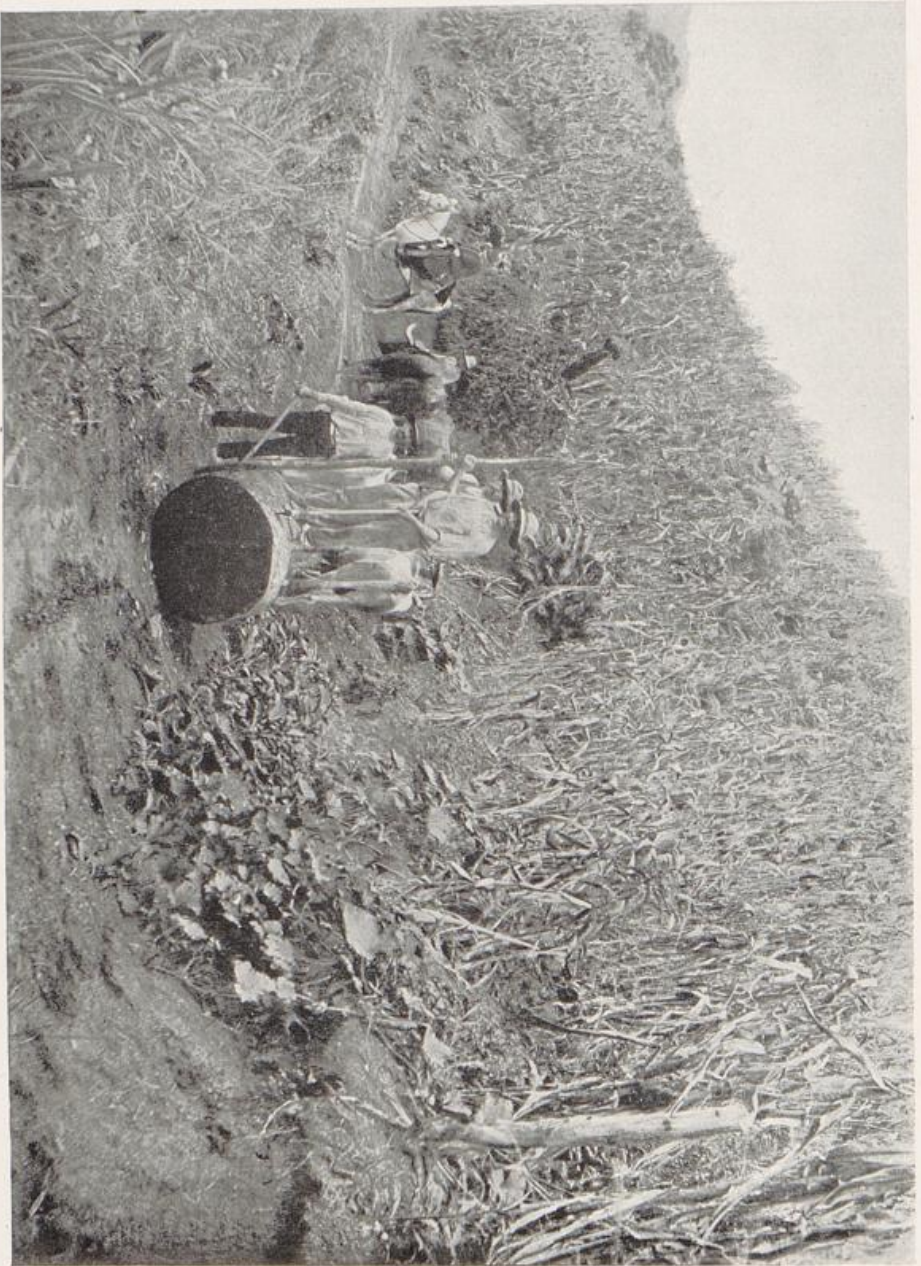
Das bare Geld aber steckt der Kolonist in den Strumpf und die Werte, die im Grundbesitz ruhen, können nur durch eine Bank flüssig und zur Förderung des Wohlstandes von neuem verwandt werden. Es fehlt hierfür freilich eine feste Grundlage für die Bewertung der Grundstücke und der Erzeugnisse. Wer heute 100 Kontos in ein Anwesen steckt, weiß nicht, ob er morgen beim Wiederverkauf 50 Kontos erhält; Angebot und Nachfrage, Geldknappheit und hohe Preise schwanken in der jungen Kolonie erheblich, vor allem gibt es keinen Pol, wie eine Großstadt mit sicherem Markt, nach dessen Entfernung immerhin die Grundstücke eine Ausgleichung der Preisschwankungen erführen. Es ist auch hier wieder die Bahn, die eine feste Grundlage durch die Entfernung von ihr abgeben würde, zumal sie im Gegensatz zu den bisherigen Verkehrsmitteln unabhängig vom Wetter die Transporte sicher, regelmäßig und zu bestimmten Frachtsätzen wegschaffte.

Eine entscheidende Frage für die Landwirtschaft, ja, in Voraussetzung des Bahnbaues bis zum Hochland die entscheidende Frage lautet: welche landwirtschaftlichen Erzeugnisse sind in der Komark Blumenau ausfuhrfähig?

Landwirtschaftliche Erzeugnisse.

Begründet durch die geographische Breite (27° s. B.) und die senkrechte Gliederung ist die Kolonie befähigt, fast alle Pflanzen der Erdoberfläche hervorzubringen; die Kolonisten haben sich aber fast ausschließlich auf die Buttererzeugung geworfen und es deshalb in den 90er Jahren zu ihren Gunsten, in den letzten Jahren aber zu bitterer Erfahrung erleben müssen, wie gewagt es ist, sich ohne Not, nur weil ein Erzeugnis gerade besonders viel einbringt, lediglich auf diese eine Art der Produktion zu werfen.

Für den Absatz von tropischen Früchten und Gemüsen sind ohne bessere Verkehrsmittel und eigenen Markt sehr enge Grenzen gezogen, aber viele Er-



Pfarrer Terill.

Ochsen beim Holzpuschen als Zugtiere.



Pfarrer Tertilt.

Ochsen beim Holzpuschen als Zugtiere.

zeugnisse, die eingeführt werden, wie Reis und Farinha, Zucker, Kaffee, Getreide (Hochland), Öl, Essig, Pfeffer, Senf und ähnliche Artikel versprächen Gewinn und eingemachte Früchte, Butter, verlötete Fleischwaren, Käse, Schmalz, Tabak, Seide, Maté könnten bei rationeller Wirtschaft auch ohne Bahn blühende neue Kulturen vermitteln.

Tierische Erzeugnisse.

Wie erwähnt ist die ganze Kolonie Blumenau für Buttererzeugung eingerichtet und außer den wenigen als Zuchtstiere oder als Puschochsen (Tafel XX) bestimmten Tieren werden alle Bullkälber bereits acht bis zehn Tage nach dem Kalben behufs voller Milchgewinnung geschlachtet.

Das Buttergeschäft blühte und die Ausfuhr nahm von 1899 bis 1902 von 358 551 kg auf 540 832 kg zu. Als sich aber, besonders im Jahre 1900, eine Überproduktion von brasilianischem Kaffee ergab, entschlossen sich die Kaffeebauern von Minas Geraes ihren alten Kaffeeplantagenbetrieb aufzugeben und sich der Schmalz- und Buttergewinnung zuzuwenden. Bald merkten die Kolonisten in Rio Grande den neuen Schmalzkonkurrenten, mit dem sie heute noch nicht fertig geworden sind, und die Blumenauer Butter wurde durch die Minasbutter leicht verdrängt. Die im Wert von mehreren hundert Kontos in Rio und S. Paulo aufgestapelten Butterkisten waren vor zwei Jahren zeitweise gegen bares Geld überhaupt nicht abzusetzen. Der Butterpreis in Blumenau selbst sank in kurzer Zeit auf ein Drittel.

Diese Erfahrung war bitter, hoffentlich aber lehrreich. Die hohen Einnahmen der 90er Jahre waren zum großen Teil in die Taschen der Händler geflossen, sie schlugen sich auch in den Vergnügungen und den dem gesellschaftlichen Leben dienenden Neubauten nieder, aber an eine Hebung der Viehzucht, Förderung der Buttergewinnung durch Molkereien, Vereinheitlichung der Marken und Hebung der Qualität dachten nur wenige, ja man nutzte auch hier die steigende Nachfrage schändlich aus, und es sollen alle möglichen Bestandteile als „Butter“ verbuttert und verlattet worden sein. Die Blechdosen wurden feiner gearbeitet, schöner lackiert und etikettiert und Butterwaschmaschinen entzogen jedenfalls der Butter nicht das Wasser, das der Kolonist mit ins Gewicht gestellt hatte. Endlich scheint heute die Not die Kolonisten zur Tat aufzurütteln. Man beabsichtigt, Molkereien zu gründen, nachdem in den letzten Jahren die Munizipalverwaltung mit planmäßiger Einfuhr von Rassevieh begonnen und damit die natürliche Grundlage zu rationellerem Betrieb gelegt hat (vgl. S. 164, Milchertrag).

Nach diesem Rückblick und allgemeinen Überblick seien folgende Einzelheiten über den Viehbestand gegeben. In der jungen Blumenauer Hansa gab es nach der Statistik der H. K. G. Ende 1904 nach 5jähriger Kolonisation (vorher stand auch nicht eine einzige Palmitenbude in dieser Gegend) 147 Pferde (146 i. V.), 436 (298) Stück Rindvieh, 1746 (1258) Schweine und 1903: 36 Bienen-

stöcke und 4000 Stück Federvieh. Die Zunahme des Pferdebestandes betrug, falls die Angaben von 1903 genau sind, nur ein Tier; ich wies aber bereits darauf hin, daß die Statistik der H. K. G. von 1903 nach oben abgerundet zu sein scheint. Aber selbst wenn nur ein Pferd hinzukam, so ist die Zahl von 147 Pferden bei 360 Haushaltungen (347 Kolonielose, 13 Hausplätze) viel zu hoch. Diese Pferde sind fast durchweg, so elende Klepper sie meistens sind, zum Luxus beschafft. Der Einwanderer, dem in Deutschland das Reiten stets als Herrenvergnügen erschien, will zunächst auf das hohe Roß kommen. So erbat sich z. B. auch 1898 in Windhoek eins der eingeführten Dienstmädchen und Heiratskandidatinnen (die in Südwestafrika abgingen, wie beim Bäcker die warmen Semmeln) von einem Gönner als Hochzeitsgeschenk gleich einen Damensattel, obwohl es im jungen Haushalt am Nötigsten fehlte. Jedenfalls ist der hohe Bestand an Pferden in einer jungen Kolonie, zumal es sich in der Blumenauer Hansa um keine Pferdezucht handelt, vom rein wirtschaftlichen Standpunkt aus zu bedauern und nur vom sozialen Gesichtspunkt aus zu verstehen. Die Zahlen des Rindviehs und der Schweine sind erfreulich hohe, zumal wenn man die Zahlen betrachtet, die nach amtlicher Aufstellung des Dr. Blumenau nach 26jähriger Kolonisation (gegen 5 Jahre bei der Hansa) im Jahre 1876 in der alten Kolonie Blumenau den Viehbestand darstellen. Dabei hatten die alten Kolonien damals nach Dr. Blumenaus Aufstellungen 10 700 Einwohner, während die Hansa Ende 1904 nur 1200 Bewohner zählte, so daß der Viehbesitzstand der alten Kolonie eigentlich neunmal größer sein mußte. Es gab 1876 in der alten Kolonie: 1542 Pferde ($\frac{1542}{9} = 171$), 244 Maultiere, 6250 Stück Rindvieh ($\frac{6250}{9} = 695$), 16 600 Schweine ($\frac{16\,600}{9} = 1845$), 120 Ziegen, 80 Schafe, 70 000 Geflügel.

Auf dieselbe Bevölkerungsziffer umgerechnet besaß demnach:

	Pferde	Stück Rindvieh	Schweine
die alte Kolonie, 1876 nach			
20jähriger Kolonisation	171	695	1845
die junge Kolonie, 1904 nach			
5jähriger Kolonisation	147	436	1746

Diese Zahlen beweisen deutlich, wieviel größer in der alten Kolonie die Schwierigkeit zu kolonisieren war, als ganz ungenügende und oft monatelang aussetzende Verkehrsmittel diese Kolonie mit Deutschland verbanden, als die geringeren Weltverkehrs- und Umsatzverhältnisse noch nicht den Riesenaufschwung der jüngsten Gegenwart erreicht hatten und ihren Pulsschlag noch nicht den Kolonisationsspitzen mitteilten und als noch keine alte Kolonie die natürliche und segensreiche, befruchtende Grundlage für die junge Kolonie abgab. Einen großen Anteil an dem Viehbestand

der jungen Kolonie besitzen die 25 % alter Kolonisten, die mit Hab und Gut in die neue Kolonie zogen und starke Stämme Vieh mitbrachten oder ihren Kindern, die neue Kolonien nahmen, mitgaben.

Und wie anders müßten meines Erachtens die Fortschritte in der Hansa noch sein und werden, wenn auch heute ein so verständiger, weitschauender und ebenso rühriger als makelloser Charakter wie Dr. Blumenau an der Spitze der neuen Kolonisation stände; denn es hat sich, das geht aus diesen Zahlenvergleichen hervor, die junge Kolonie bisher ungleich entwicklungsfähiger als die alte erwiesen, und da die alten Distrikte heute blühende Gefilde und wirtschaftlich erfolgreiche Arbeit darstellen, darf auf Grund der wirtschaftlichen Gesamtbedingungen erst recht bei der jungen Kolonie eine erfolgreiche Entwicklung erwartet werden.

Auf einen Punkt der Aufstellung sei noch verwiesen. Während in der alten Kolonie 451 Maultiere verzeichnet sind, gab es in der neuen Kolonie bis Ende 1904 nur 2 Maultiere. Es hat eben der Deutsche, wie erwähnt, eine „nationale Abneigung“ gegen die Eselssippe und es bedarf mehrerer Jahre, bis die großen Vorzüge, die das Maultier in seiner Art als Transportmittel hat, von den Einwanderern richtig erkannt werden.

Stellen wir den Zahlen der alten Kolonie Blumenau vom Jahre 1876, welchen ich vergleichsweise die Zahlen der Kolonie Dona Francisca voraussende, die letzten statistischen Angaben des Superintendenten Schrader von 1906 gegenüber:

		Viehbestand.			
Kolonie Dona Francisca		Alte Kolonie Blumenau			
1876		1876	1906	Zunahme	
Pferde	} 1484	1 524	8 158	+	6 634 = 437 %
Maultiere		244	451	+	207 = 184 %
Rindvieh	4263	6 250	30 028	+	23 778 = 380 %
Schweine	7500	16 600	56 860	+	40 260 = 243 %
Ziegen	} rund 300	120	200	+	80 = 67 %
Schafe		80	1 187	+	1 107 = 1380 %
Geflügel	?	70 000	177 524 ¹⁾	+	rund 107 500 = 154 %

1876 hatten beide etwa gleichzeitig begonnenen deutschen Nachbarkolonien, Blumenau und Dona Francisca, gleich viele Einwohner. Da aber Dona Francisca näher am Meere und in der Nähe des vorzüglichen Hafens S. Francisco liegt, also günstigere Verkehrsbedingungen besitzt, sind die niederen Besitzstandszahlen ebenso auf geringere Bodenfruchtbarkeit wie auf ein weniger kolonisatorisches Geschick der „Landparzellisten“ der Vorgängerin des H. K. G., der alten Hamburger Kolonisationsgesellschaft, die nach Kärger direkt von intensiverer Tätigkeit abriet, gegenüber dem geborenen Kolonisator Dr. Blumenau zurückzuführen.

¹⁾ Vgl. nächste Seite, Zeile 8.

Untersuchen wir die Blumenauer Zahlen von heute, so muß bemerkt werden, daß sie nicht den tatsächlichen Viehbestand darstellen.

Die Kolonisten, die als deutsche Bauerncharaktere in der Potenz gegen jede Zählung einen ererbten Argwohn haben und neue Steuerpläne witterten, gaben die Viehbestandszahlen zu niedrig an. Der Superintendent schätzte diesen Ausfall auf 20 %. Der Schweinebestand wird sogar in einem amtlichen Bericht um die Hälfte höher d. h. auf 90 000 Stück geschätzt. Bei dem reichen Ertrag der Maispflanzen und der zum Schweinefutter geeigneten Knollenfrüchte wäre es zu wünschen, daß diese Schätzungszahlen stimmen. Die Zählung des Geflügels, in Einerstellen ausgedrückt, entbehrt dabei nicht des komischen Reizes. Man hat wohl die Beine gezählt und durch 2 geteilt? Geflügel, das wie in Blumenau frei umherläuft und zum großen Teil auf den Bäumen kumpiert, läßt sich so genau nicht feststellen. Die Zunahme der Schafe um 1380 % will nicht viel besagen, da 1876 noch zu wenig Tiere vorhanden waren. Es herrscht zu feuchtes Klima, um die Wolle bisher benutzen zu lassen. Da aber das Fell mit 40 % des ganzen Schafpreises verkauft wird, der Fleischgewinn das Tier bezahlt macht und das Schaf keinerlei Zufutter oder Pflege, zumal die Wollzucht wegfällt, fordert, dürfte sich eine Ausdehnung der Schafzucht empfehlen. Solcher Entwicklung steht die Anschauung gegenüber, daß das übrige Vieh nicht gerne mit Schafen zusammen weidet, ja, auf einer von Schafen begangenen Weide deren scharfen Geruches wegen ungern fräße. Gewiß dürfen bei einer gemeinsamen Weide auf das Stück Großvieh nur ein bis zwei Stück Kleinvieh kommen und die Weide muß reichlich groß sein. Aber daran mangelt es in der Regel nicht, und andererseits habe ich in eigener Beobachtung auf dem Hansahof gesehen, daß Pferde und Kühe zwar in den ersten 4 bis 6 Wochen, nachdem Schafe hinzukamen, weniger fleißig fraßen, sich nachher aber völlig an den gemeinsamen Weidegang gewöhnt haben. Die Vermehrung der Pferde hängt mit der Zunahme des Lastwagenverkehrs zusammen, der sich bis in die Hansakolonie erstreckt, die 1904 bei 147 Pferden nur drei kleinere Fuhrunternehmer hatte. Die starke Zunahme des Rindviehs erfüllte die Vorbedingungen für den Umschwung in der landwirtschaftlichen Ausfuhrerzeugung.

Zeigen auch die genannten Viehbestandszahlen der letzten Zählung eine erfreuliche Zunahme, der Viehbestand ließe sich der Zahl nach noch stark vermehren. Vor allem aber muß eine planmäßige Aufbesserung der Rassen einsetzen.

Eine Pferdezucht halte ich für lohnend, denn während die jungen Kolonisten häufig für 10—20\$ Reitpferde kaufen, die nur noch ein paar Galoppsprünge hergeben, und Durchschnittspferde selten mehr als 100\$ kosten, werden große, schöne Tiere mit 200—250\$, besonders schöne mit mehreren hundert Milréis bezahlt, und dabei sind sie alle noch klein und von Gestalt

unansehnlich. In ganz Blumenau gibt es nicht ein einziges Pferd,¹⁾ das z. B. in Deutschland ein Offizier vor der Front reiten würde. Kapitalkräftige Leute, die halbwegs zum Kamp, z. B. in Pouso Redondo, eine Pferdezucht von Luxuspferden eröffneten, fänden auch nach dem Bahnbau in Blumenau und Umgebung guten Absatz. Als Transportmittel genügen die heutigen Pferdchen.

Die Hebung der Rindviehzucht und Schweinezucht steht entsprechend



Abb. 17. Geflügel auf dem Hansahof.

der Wichtigkeit der Butter- und Schmalzausfuhr bei der Frage der Rassenverbesserung oben an. Die Ziege kann, solange die Mittel zu einer Kuh nicht reichen oder noch keine Weide vorhanden ist, der neuen Kolonistenfamilie unentbehrlich werden. Die Einfuhr von besserem Geflügel ist so einfach und lohnend, daß sie diejenige von Vieh zu begleiten pflegt. Die bisherigen Einfuhrversuche gingen teils von privater, teils von gemeinwirtschaftlicher Seite aus. Privatim hat z. B. Hinsch bis 1905 dreimal auf eigene Rechnung Hühner und einmal Eber eingeführt. Dabei ist ihm nichts eingegangen. Im August 1904 hat die Hanseatische Kolonisationsgesellschaft, die sich zwar ihren Geldgebern nach als eine reine Privatgesellschaft darstellt, aber ihrer

¹⁾ September d. J. wurde ein ostpreußischer Rassehengst durch R. Hinsch eingeführt und erweckt allgemein ob seiner Riesengestalt Staunen.

Tätigkeit nach zu den gemeinwirtschaftlichen Körperschaften zu zählen ist, eingeführt: 2 Allgäuer Bullen von $1\frac{1}{2}$ und 1 Jahr, 2 Yorkshire- und 2 Berkshire-eber und je 2 Säue der nämlichen Rassen, 8 Saaner Ziegen, vom Ziegenzuchtverein Funkstadt bezogen, und zwar 1 Bock von $1\frac{1}{4}$ Jahr, 2 Ziegen von 10 Monaten und 4 Ziegenlämmer von 3 Monaten, 1 Bocklamm von 8 Monaten, 22 Hühner (schwarze Minorca und weiße Italiener) und 4 Enten. Davon gingen aber scheinbar infolge falscher Behandlung auf See gleich im ersten halben Jahre ein: 1 Stier, 1 Ziegenbock, 3 junge Ziegen, 1 Bocklamm, 1 Berkshire-eber, 1 Hahn, 3 Hühner. Die Enten legten schlecht. An Pflege hat es in Blumenau nicht gefehlt, auch waren die Tiere, wie ich später erkannt habe, richtigerweise in der alten und nicht in der neuen Kolonie mit ihrer unreinen Weide untergebracht worden. Der zweite Stier, für den erst 10\$, nachher 6\$ Sprunggeld verlangt wurde, hat bis Ende 1905 seinen Zweck leider gar nicht erfüllt, er sprang nur auf 7 Kühe, darunter aber nicht ein einziges Mal auf eine Kolonistenkuh. Hier hat es entschieden die H. K. G. an dem nötigen Verständnis und der nötigen Leitung fehlen lassen, wie denn nach dem eigenen Bericht der Koloniedirektion nach $\frac{5}{4}$ Jahren „das Tier einen jämmerlichen Anblick bot; der Körper war mit dicken Beulen voller Maden besetzt, über das Ganze eine dicke Schmutzkruste.“ Der Bericht der H. K. G. lautet weiter: „Der Berkshire-eber in Humboldt ist 54mal in Anspruch genommen worden und hat reichlichen Nachwuchs erzeugt, auch unsere Sau hat 5 Ferkel geworfen, die aber bis auf 2 eingegangen sind. Die Yorkshire-eber in Hammonia sind mehr oder weniger gar nicht in Anspruch genommen worden; die Kolonisten benutzen lieber den nächsten, noch so elenden Eber, als daß sie sich der Mühe unterzögen, ihre Sau ein bis zwei Stunden weit zum Rasse-eber zu bringen. Beide Säue haben geferkelt, von der einen sind 2, von der andern 3 Ferkel am Leben geblieben. Die Berkshiresau haben wir jetzt von dem durch den Kulturverein in Blumenau eingeführten Berkshire-eber decken lassen. Die Yorkshireschweine dürften sich wenig für hier eignen, da sie bei ihrer empfindlichen Haut unter der Einwirkung des Klimas und der von den Kolonisten beliebten Haltung sehr vom Schorf befallen werden, infolgedessen die Ferkel meist eingehen.“

Die H. K. G. hätte noch von ihrem „Rassehengst“, der zur Deckung zur Verfügung gestellt wird, berichten können. Dieser hat freilich einen organischen inneren Fehler und lahmt plötzlich nach größeren Anstrengungen. Und dieses Tier wurde für hohen Preis beschafft und zur Nachzucht empfohlen!

In der alten Kolonie hatte die Viehzuchtstation der Munizipalverwaltung dagegen bessere Erfolge. Im letzten Jahr 1906 wurden 66 Kühe, 39 Sauen belegt und 2 Zuchtbullen der Allgäuerrasse und 42 Zuchtschweine der Berkshire-rasse abgegeben oder verkauft. 1150 Bruteier der schwarzen Minorcarasse kamen zu einem Preise von 500 Réis das Dutzend zum Verkauf.

In richtigem wirtschaftlichen Verständnis gewährte der Staat Sta.

Catharina der Viehzuchtstation in Blumenau bereits zum zweiten Jahre 4:000\$, während das Munizip selbst jährlich 2:000\$ für diesen Zweck ausgibt. Von wirklichen Erfolgen der Rassehebung kann aber nur die Rede sein, wenn die Veredlung eine Reihe von Jahren durchgeführt wird. Und meines Erachtens sollte man die erste Veredlung nicht mit Hochzuchttieren, sondern den bisherigen besten akklimatisierten Tieren, wie sie in S. Paulo und Minas Geraes bereits vorhanden sind, beginnen. Die Vollblut-Yorkshire-Zuchtanstalt Setta Branca in Neu-Württemberg hat trotz ihrer „Marca registrada“ und den erhaltenen „Ausstellungsprämien“ ein völliges Fiasko erlitten, zumal in dieser Kolonie zwei alte Kolonisten durch treffliche Auswahl ein Inzuchtschwein von hervorragendem Fettansatz bei größter Anspruchslosigkeit gezüchtet haben.

In Deutschland hat man von 1883 bis 1904 (in 20 Jahren) durch rationelle Rassenzucht das lebende Durchschnittsgewicht eines Stieres von 466 auf 531 kg, eines Schweines von 116 auf 126 kg gesteigert.¹⁾ Wieviel größer könnte in Blumenau bei rationellem Betrieb die prozentuale Steigerung der Erzeugnisse der Rindviehzucht sein? Die Milcherträge ließen sich nach Menge und Fettgehalt wenigstens verdoppeln. Freilich bildet die Stallpflege die Vorbedingung solchen Erfolges. Die Schweinezucht (die Schweine in Blumenau werfen 6 bis 10 Ferkel) wird ebenfalls nicht in die Höhe kommen, wenn nicht in deutschem Sinn eine Ferkelpflege einsetzt. Der Kolonist füttert meistens die Ferkel überhaupt nicht und trifft keine geeignete Auslese, die bei Kreuzung zwischen hochedeln Yorkshirrebern und gemeinen Macaosäuen doppelt nötig wäre.

Ohne bessere Verarbeitung der tierischen Erzeugnisse wird aber die Hebung der Rassen und rationellere Viehbehandlung nichts nützen. Richten wir unser Augenmerk deshalb im einzelnen auf die Buttererzeugung, und zwar auf die Bereitung und den Vertrieb dieser Ware.

Als Absatzgebiete kommen vor allem die großen Städte, wie São Paulo und Rio de Janeiro, auch die Küstenstädte des Nordens in Betracht. Eine wirklich gute Süßrahmbutter könnte selbst in Deutschland Absatz finden, das 1902 für 23 Millionen Mark Butter vom Ausland kaufte, also rund 20 mal mehr als ganz Blumenau heute ausführt. Da ferner der Mangel an Rückfracht die ständige Plage der südbrasilianischen Schifffahrtslinien darstellt, würden diese gewiß niedrige Frachtsätze gewähren und bei rationellerem Betrieb könnte Blumenau die Butter billig genug liefern. Dadurch würde aber besonders in Zeiten brasilianischer Butterkrisen der Buttermarkt entlastet.

Es liegen denn doch für Blumenau mit seinen wassergesättigten Auen ungleich günstigere Bedingungen vor wie z. B. in Australien, und trotzdem hat die australische Butter mit Erfolg in London den Wettbewerb mit der

¹⁾ K. Wiedenfeld, Agrarkrisis.

dänischen Butter aufgenommen, nachdem Genossenschaften und Molkereien gegründet und Kontrolleinrichtungen und Verbesserungen der Gerätschaften durchgeführt worden waren.¹⁾

Die Blumenauer Buttersausfuhr hat hinsichtlich der Qualität den großen Nachteil, daß mehr als ein Dutzend Kaufleute jeder seine eigene Marke unter gegenseitiger, nicht immer einwandsfreier Konkurrenz auf den Markt bringen. Möglichst eine einzige Marke auf einen gemeinsam organisierten Buttermarkt zu bringen, muß deshalb das Ziel der Associação Commercial, einer Genossenschaft der Kaufleute in Blumenau, bilden, die denn auch mit großen Worten öfters Stellung gegen gewisse Kommissionshäuser in Rio genommen hat, die aus Konkurrenzrücksichten unnötig beim Verkauf der Ware schleudern und dadurch die Preise herabdrücken. Zu einem einheitlichen Handeln ist man aber nicht gekommen, auch besitzt die Associação Commercial nicht das uneingeschränkte Vertrauen der Kolonisten. Der Kolonist wünscht die Verarbeitung und Verlattung der Butter in eigenem bäuerlichen Genossenschaftsbetriebe auszuführen, während heute diese Arbeit der Kaufmann an sich gerissen hat. Diese Forderung ist wohl berechtigt. Die Kaufleute aber würden durch eine gesteigerte Kaufkraft des Kolonisten doch wieder zu ihrem Gelde kommen, auch wenn sie zunächst durch Abgabe der Butterverarbeitung Schaden litten.

Über die Butterqualität wurden von seiten der Kolonisten in der Blumenauer Presse folgende eigene Urteile veröffentlicht:

„Daß die Butter, die wir exportieren, nicht allen Ansprüchen genügt, ist bekannt. Daran sind Kolonisten und Kaufleute in gleicher Weise schuld. Und ehe nicht beide Teile sich entschließen, mit dem alten Schlendrian zu brechen, wird auch keine Besserung eintreten. Wenn man mitunter sieht, in welchem Zustand einzelne Kolonisten dem Kaufmann ihre Butter überbringen, dann ist man froh, daß man dieses Produkt nicht zu essen braucht. Unlängst erzählte mir ein Vendist, sein Gehilfe habe 3½ kg Butter gekauft, seine Frau habe dieselbe oberflächlich durchgeknetet und es seien 350 g — also 10 0/0 (!) — Butterwasser herausgekommen. Wer hat den Schaden? Derjenige, der ein gutes Produkt liefert und nicht mehr dafür bekommt als der andere für seinen Schund. Denn der Exporteur muß seine Preise so einrichten, daß er bestehen kann, also nach dem schlechten und nicht nach dem guten Produkt. Verschiedene Preise für gute und schlechte Butter, wie es recht und billig wäre, waren hier leider noch nicht durchzusetzen. Wird der Kolonist mit seiner schlechten Butter von einem Kaufmann abgewiesen, so geht er einfach zum nächsten Konkurrenten und erhält dort den vollen Preis. Der Exporteur macht sich mit unserer Butter viel Mühe und Arbeit; aber auf keine Weise, auch durch Anwendung chemischer Mittel nicht, wird er ranzige Butter, die von vornherein schlecht war, wohlschmeckend machen können. Als die Exporteure anfangs ihre Zusammenkünfte abhielten, glaubte man, sie wollen auf die Erzielung eines besseren Produktes hinarbeiten, vor allen Dingen Preisunterschiede für gute und schlechte Butter einführen: Man hat sich getäuscht! Es lag ihnen nur daran, sich über die Preise zu einigen, damit der eine dem anderen nicht die Kundschaft wegfangen könnte. Ich meine, es kann doch gar nicht so schwer sein, daß die Exporteure übereinkommen, nur gut durch-

¹⁾ Vgl. Oppel, Natur und Arbeit.

gearbeitete, frische Butter aufzukaufen, die mit Käse- und Butterwasser vermischte aber rücksichtslos zurückzuweisen. Dann würden die Exporteure bei weniger Arbeit ein besseres Produkt auf den Markt schicken können, die Preise würden steigen und unsere Butter würde einen guten Ruf bekommen. — Ein Bauer.“ (Urwaldsbote.)

Hier bleibt wenig zuzusetzen, ich habe sogar absichtlich manches weggelassen. Nur greift der Bauer mit 10% Wassergehalt noch zu niedrig. Verschiedene Geschäfte benutzen Wassermaschinen, die diesen Wassergehalt noch erhöhen. Ich habe mir hier, um mir ein eigenes Urteil zu bilden, eine Untersuchung eines deutschen Gerichtschemikers über die Butter einer der ersten Firmen (S. & Cie. in Blumenau) verschafft. Es lautet: „80,80% Fettgehalt und 19,20% Nichtfett (14,50% Wassergehalt, 4,09% Kochsalz); 44° Refraktion bei 35° C, 25 Reichert-Meißl-Zahl, 27 (!!) Säuregrad.“ Da sich die Butter in verlöteter Blechdose befand, war anzunehmen, daß sie gut erhalten sein würde. Statt dessen war sie aber nach dem Urteil des Sachverständigen „total verdorben und in so hohem Grade ranzig, daß sie wohl, ohne die Gesundheit zu schädigen, nicht genossen werden kann.“ Es heißt weiter: „Die Butter befindet sich in einem jämmerlichen Zustande und kann als taugliche Handelsware nicht bezeichnet werden.“

Hier sind also 14,5% Wassergehalt festgestellt. Dieser Zusatz und die Tatsache, daß bereits ranzig gewordene Butter noch verarbeitet wird, bedeutet einen Krebschaden für die Blumenauer Butterausfuhr. Es fehlt also an einer richtigen Verarbeitung des fertigen Produkts. Der Ranzigkeitsgehalt betrug bei der untersuchten Butter 27°, während auf deutschen Märkten, z. B. in Worms nur Butter mit 8° Ranzigkeit als noch unschädlich für die Gesundheit zugelassen wird. Das schlimmste ist dabei, daß viele Leute in Blumenau diese Ranzigkeit für eine natürliche Begleiterscheinung halten und weder durch Aussondern bereits ranzig gewordener Butter vom Verlatten (in Blechdosen) noch von der Entfernung des Wassergehalts etwas wissen wollen. Wenn diese Ansicht nicht mit Erfolg bekämpft wird, dann kann man es freilich den Konsumenten nicht übelnehmen, wenn sie meinen, die Blumenauer mögen ihre Butter selber essen.

So schreibt der Urwaldsbote (Nr. 42, 1907), der sonst doch wirtschaftliches Verständnis zeigt, in völligem Verkennen der Lage:

„Unsere Butter ist weder verfälscht, noch enthält sie schädliche Zusätze; was man ihr allenfalls zum Vorwurf machen kann, ist Ranzigkeit. In dieser Hinsicht sind die Minenser Exporteure gegen uns im Vorteil, weil sie wegen der geringeren Entfernung und besseren Verbindung ihre Butter frischer liefern können.“

Es hatte auch das städtische Laboratorium in Rio de Janeiro am 8. und 16. April sämtliche Buttermarken aus Sta. Catharina beanstandet, während von den Minenser Marken alle, ausgenommen eine, für gut befunden wurden. Nun sei auf das Gutachten dieses Laboratoriums, dessen Arbeitskräfte kaum über nach unseren Begriffen ausreichende Kenntnisse verfügen dürften, nicht zu großer Wert gelegt, zumal wir latino-amerikanische Verhältnisse und Neid

gegen die Allemões in Blumenau als Triebkraft voraussetzen müssen. Aber, wie eben erwähnt, dürfte ja die untersuchte Butter auch nach deutschem fachmännischem Urteil in Deutschland nicht auf den Markt kommen. Hier heißt es also für die Blumenauer Einkehr halten.

Verfolgen wir die Milch bis zur Buttergewinnung. Die Butter wird bisher von jedem Kolonisten einzeln hergestellt, dann wochenweise zu dem kleineren Vendisten gebracht, von diesem entweder selbst gemengt, gewaschen, gesalzen, gefärbt, aufbereitet und in Blechdosen zu 1½, 1 und 2 kg „verlattet“ oder in den meisten Fällen zur Zentralgeschäftsstelle nach dem Timbo oder nach Blumenau zur Verarbeitung nochmals weiter transportiert. Dem Bauer fehlt es an den nötigsten Geräten, an Milchscheidern, während wir im Jahre 1900 in Deutschland 2841 Milchscheider in Gebrauch hatten, davon ein Viertel allein in Schleswig-Holstein.¹⁾ Da diese Milchscheider für die einzelnen kleinen Betriebe zu kostspielige Anlagen bedeuten, kommen wir dadurch zu dem wichtigen notwendigen Schritt, zu einer Zentralisierung der Buttergewinnung.

Es fehlte aber nach dem Hinscheiden des Dr. Blumenau an einer individuellen Leitung. Das Munizip war lange einseitig interessiert verwaltet, der Staat kümmerte sich um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit seiner Steuerzahler nicht, obwohl er 1904 bei einer Butterausfuhr von 422 000 kg und einem Ausfuhrzoll von 185 Réis vom Kilo 78:000\$ (damals rund 80 000 Mark) allein aus der Butterbereitung zog, und das natürliche Mutterland, Deutschland, kümmert sich um seine Stammesangehörigen erst recht nicht, das legt seine Bankwerte lieber im fernen Osten fest.

Ist unter solchen Verhältnissen überhaupt eine erfolgreiche Änderung der bisherigen Buttergewinnung zu erwarten? In privater Initiative kaufte eine Zeitlang der Kolonist W. Weise Milch zur Buttergewinnung auf. Nach Angabe Hinschs genügten ihm, als die Sache neu war, 27 Flaschen Milch (zu ¾ l) für ein Kilo Butter; bald brauchte er 28, 29, 30, schließlich 32 Flaschen zu einem Kilogramm Butter. Von da ab aber kaufte er, wie er ankündete, Milch nur nach dem Fettgehalt und — von dem Tagé ab bekam er überhaupt keine Milch mehr. An diesem Beispiel sehen wir, daß es den Kolonisten an dem nötigen Verständnis für ihre Lage fehlt und daß sie sich — und meines Erachtens sind daran die Vorbilder mancher Kaufleute schuld — mit berechtigtem Verdienst nicht begnügen, sondern es immer wieder versuchen, bei eintretender Entwicklung der Absatzware einen „Extraschnitt“ zu machen. Es ist im kleinen derselbe Vorgang, den der Staat im großen zeigt, der vielfach aufblühende Industrien als unerwartete Einnahmequellen betrachtet und durch unnötige und übermäßige Ausfuhrzölle vernichtet hat.

Es ist aber jedes Glied der Volkswirtschaft abhängig von der Gesamt-

¹⁾ Vgl. Oppel, Natur und Arbeit.



Haus eines deutschen Kaufmanns in Sta. Catharina.



Haus eines deutschen Kaufmanns in Sta. Catharina.

entwicklung. Da nun heute auf den verschiedensten Gebieten des Wirtschaftslebens sich in Blumenau eine Änderung zum besseren vorbereitet, der Bahnbau neue Werte schafft und zu neuen Verhältnissen führt, scheint jetzt der Zeitpunkt zum Übergang zu rationeller Buttergewinnung gekommen zu sein, zumal im besonderen die schwere Butterkrise 1905 den Kolonisten und Händlern die Augen über ihre Mißwirtschaft geöffnet haben könnte. Nicht ersichtlich ist aber, weshalb nicht schon längst die Milch zu feinerem Käse verarbeitet wurde. Es mag daran liegen, daß die minderwertigen Viehrassen nur so viel Milch geben, daß die Magermilch nach Bereitung der zum Verkauf gelangenden Butter eben nur ausreicht, die Kuhkälber aufzuziehen. Bei einem früheren Käsereiversuch hat Hinsch nach der ersten Lieferung mehr Aufträge für Käse erhalten, wie er ausführen konnte, und als 1905 die Butterpreise sanken, fabrizierten die Italiener am Rodeio lieber Käse und aßen ihn auf, statt zu einem Mindestpreis (1,5000 das Kilogramm) ihr Erzeugnis dem Vendisten zu „vertauschen“. Wie in der Schweiz die Abgelegenheit der Alpwirtschaft zur Gewinnung von Emmentaler Käse Anlaß gab, so sollte nach Hebung des Milchviehs die Abgelegenheit Blumenaus zur Käsefabrikation führen. Freilich muß eine gute Marke hergestellt werden, denn gewöhnlichen Käse liefern einmal im Jahr für den Jahresbedarf des Haushalts die Kampbewohner. Inzwischen ist in den letzten Monaten in der Blumenauer Hansa bereits eine Molkerei bei Bahr gegründet worden und eine Käserei ist als genossenschaftliches Unternehmen geplant. Die Firma F. Blohm in Blumenau hat die Ausfuhr der Ware übernommen. Dieses erfreuliche Unternehmen dürfte um so günstigere Vorbedingungen finden, als die neuen Kolonisten entschieden auf einer höheren Kulturstufe stehen, bessere Schulbildung genossen und die Vorbilder für genossenschaftliches Vorgehen noch von der Heimat her vor Augen haben. Der Gedanke der Käsefabrikation zieht jedenfalls die letzte Folgerung aus den Gesamtverhältnissen des Wirtschaftslebens. Trotz schlechter Transportverhältnisse muß die Kolonie, die noch kein abgeschlossenes Wirtschaftsbild geben kann, ausführen. Sie muß deshalb bedacht sein, ihre Erzeugnisse möglichst konzentriert zu verschicken; daher Butter-, Schmalz- und folgerichtig erst recht Käseausfuhr. Endlich ist man in der alten Kolonie entschiedener an den Gedanken gemeinsamer Betriebe herangetreten und Mitte dieses Jahres haben sich in kurzer Zeit 300 Kolonisten zusammengeschlossen, um Molkereien mit Eisbetrieb anzulegen, das Erzeugnis zu verbessern und den Vertrieb zu vereinheitlichen. Da sich Kolonisten und Händler gleichmäßig an der neuen „Aktiengesellschaft“ zu beteiligen schienen, stand eine erfolgreiche Entwicklung zu hoffen. Bei der früheren rein bäuerlichen Vereinigung, dem „Konsumverein“, war eine scharfe Spitze gegen die Kaufmannschaft zutage getreten, die, so berechtigt sie teilweise sein mochte, in Betracht deren unbedingten Vormachtstellung in Blumenau das ganze Unternehmen in aussichtslose Bahnen führte. Um so wichtiger und Erfolg

versprechender scheint die heutige Anteilnahme der Kaufmannschaft. Ganz abgesehen von dem besonderen Artikel der Butterausfuhr wäre solcher gemeinschaftliche Zusammenschluß als Vorbote eines allgemeinen Fortschritts zu begrüßen. Nur von der Gesamtheit und für die Gesamtheit kann die Frage der Hauptausfuhrware der Kolonie geregelt werden. Freilich wird diese Genossenschaft noch weitere Schritte der Gemeinsamkeit und des Zusammenarbeitens einzuleiten haben. Sobald Blumenau sich stärker am Welthandel beteiligt und andererseits sich der Welthandel mehr auf die brasilianischen Märkte ausdehnt, wird die Preisbewertung der Blumenauer Waren sich nach den Weltpreisen richten müssen. Butter, Käse und Schmalz sind Welthandelswaren, die für alle Länder zusammenfassend behandelt werden müssen. Blumenau begann die Butterausfuhr nach Rio und S. Paulo zu einer Zeit, da wenig Konkurrenz diese Märkte befruchtete. Je nach dem Hinzutritt neuer Konsumenten und je nach der verhältnismäßigen Qualität der neu eingeführten Ware mußten starke Preisschwankungen entstehen, die durch die brasilianischen Kursschwankungen weiter gesteigert werden. Betrachtet man dann noch die Entfernung der verschiedenen Konkurrenten vom Markt, Güte und Kosten des Transportes, so finden wir zahlreiche Faktoren, die den ursächlichen Zusammenhang der Preisschwankungen erklären. Die schon mehrerwähnte Butterkrise von 1904 war unausbleiblich, wenn auch die darauf erfolgte Preisbestimmung der Associação Commercial beweist, daß durch die zwischen dem Butter-Einkauf und -Verkauf eingetretene Kurssteigerung und durch den üblichen, verwerflichen Tauschhandel der Händler doch noch auf seine Rechnung kam. Diesen unlauteren Tauschhandel, der einen ehrlichen Wettbewerb nicht aufkommen läßt und die ländliche Bevölkerung, statt sie zu höherem Konsum anzuregen, mißmutig macht, zu beseitigen, ist ein weiteres Ziel, das sich die neuen Genossenschafter gesetzt haben.

Es ist hier wieder der Bahnbau, der selbst bei einer Ausdehnung von nur 75 km (Blumenau bis Hammonia) 5 Millionen Mark in die Komark bringt, die auch nötig sind, damit die Händler den Übergang von der Naturalwirtschaft zur Geldwirtschaft vollziehen können. Auch die übrigen hier gestellten Forderungen finden in den heutigen Verkehrsverhältnissen eine natürliche Grenze. Der Kolonist kann zwar aus eigener Kraft die Viehzucht und die landwirtschaftliche Produktion rationeller betreiben und intensiver gestalten, dadurch seine Produkte vermehren, verbilligen und verbessern, aber damit ist sein Können am Ende; ja schon zum Sammeln der Milch und zur Verteilung des Eises fehlt die technische Vorbedingung der jederzeit fahrbaren Straßen.

Welche Teile der landwirtschaftlichen Grundlage auch besprochen wurden, regelmäßig bildeten die heutigen Transportmittel absolute Schranken für intensivere Betätigung! Und andererseits liegen die Vorteile klar vor Augen, welche moderne Verkehrsmittel für eine rationelle Landwirtschaft nicht nur bringen könnten, sondern auch bringen müßten. Auch von Skinner erklärt in

seinem Gutachten,¹⁾ daß die langgehegten Pläne, wie die Anlagen von Molkeereien, Käsefabriken und Schlachthöfen nur dann zur Ausführung gelangen könnten, wenn eine Bahn die vereinzelt liegenden Höfe verbindet.

Im Gegensatz zur Butterbereitung wird das Schmalz in der Regel erst kurz vor dem Verlassen gewonnen. Die Vendisten kaufen die gemästeten Schweine und sind entweder selbst Metzger oder halten sich Schlächter. Dadurch wird eine größere Einheitlichkeit des Produktes und erhöhte Reinlichkeit erzielt, die denn auch den Grund darstellt, weshalb sich das Blumenauer Schmalz eines besonders guten Rufes erfreut. Es fehlt nur noch der nächste wichtige Schritt: die Anlage von Schlachthöfen.

Kolonisten, die sich ganz auf die Schmalzgewinnung legen, wie der Kolonist H. B. am Beneditto, sollen jährlich 3—4:000\$ aus der Schweinezucht ziehen. Freilich ist dieser Kolonist rührig und hat 14 Kinder,²⁾ die fest an die Arbeit gestellt werden. Hier zeigen sich aber dieselben Unterschiede in der Höhe der Produktion, wie sie bei der Milchgewinnung erörtert wurden. Während durchschnittlich ein zur Schlachtbank gebrachtes Schwein 75—90 kg wiegt, gibt es auch Tiere mit 250—300 kg Mastgewicht. Hinsch hat z. B. Tiere mit 285 kg (19 Arroben) geschlachtet, während in Europa bei Yorkshire-Schweinen 500 kg Mastgewicht sogar überschritten worden sind. Die Preisschwankungen sind beim Schmalz noch größer wie bei der Butter. Der Absatz ist größer, es kommen daher größere Angebotszahlen in Betracht und das Angebot schwankt stark, da mehrere Wettbewerber aus den verschiedensten Ländern vorhanden sind und jeder einzelne von dem ganz verschiedenen Ausfall des Mastfutters, namentlich des Mais, abhängig ist. Die Rückwirkung auf den Schweinepreis ist so groß, daß der Preis für eine Arroba (15 kg) Schweinefleisch in Blumenau zwischen 5\$000 und 10\$000 schwankt.

Auf den brasilianischen Märkten ist in letzter Zeit das minderwertige nordamerikanische Schmalz samt seinen Zusätzen immer mehr von der Schmalzerzeugung in Rio Grande do Sul verdrängt worden. Die Schmalzausfuhr aus Rio Grande do Sul betrug:

Jahr	Kilogramm	Wert
1901	4 791 428	4310:737\$
1902	5 572 300	5554:197\$
1903	6 263 201	4921:431\$
1904	6 813 465	4037:746\$
1905	7 995 457	4534:303\$

Das Jahr 1906, über welches statistische Angaben noch nicht vorliegen, hat zwar infolge des durch die Trockenheit und die Heuschreckenplage ein-

¹⁾ Vgl. v. Skinner, Gutachten über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Blumenau über Aquidaban nach Hammonia.

²⁾ Die zahlreiche Kinderschar erweist sich hier wirtschaftlich als segensreich.

getretenen Futtermangels einen Rückgang in der Erzeugung, gleichzeitig aber eine bedeutende Erhöhung des Preises gebracht, so daß der Wert der Ausfuhr sich eher erhöht als vermindert haben dürfte (Urwaldsbote). Die Catharinenser Ware hat den Ruf einer reinen Naturware, weist aber geringere Ausfuhrzahlen auf. Die Erzeugnisse von Minas Geraes dagegen sind in ernsten Wettbewerb mit denen von Rio Grande do Sul getreten.

Diese beiden hier näher behandelten tierischen Erzeugnisse, Butter und Schmalz, sind starken Preisschwankungen unterworfen gewesen. Es drängt sich deshalb die Frage nach einer andern Ausfuhrware unwillkürlich auf. Nun sind aber fast die ganzen Kulturflächen Blumenaus auf die Buttererzeugung d. h. auf die Rindviehzucht zugeschnitten. Mit großer Mühe sind künstliche Weiden (im Urwald wächst kein Gras) angelegt und unter beträchtlichen Kosten meist mit Stacheldraht eingefriedigt. Bereits in den jungen Blumenauer Hansakolonien nimmt die Weide $\frac{1}{3}$ (848 von 2673 Morgen), im Distrikt Itapocu 1904 fast die Hälfte (1003 von 2134 Morgen) des bepflanzten Landes ein, während wir in Europa in Großbritannien $\frac{1}{3}$, in Österreich-Ungarn $\frac{1}{4}$, in Deutschland nur $\frac{1}{5}$ des Bodens mit Wiese- und Weideland bepflanz haben (nach Gruber). Ohne zwingende Notwendigkeit werden die alten Distrikte deshalb nicht von der auf Buttererzeugung eingerichteten Landwirtschaft abgehen dürfen, namentlich da man zu dem Schluß gelangen muß, daß die Buttererzeugung beim Übergang zu rationellem Betrieb und Vertrieb nach wie vor lohnend ist, zumal wenn die Bahn gebaut ist. Letztere Voraussetzung wird dabei eine Gliederung in Distrikte, die näher oder weiter von der Bahn liegen, herbeiführen. Aber auch Gebiete, die weiter wegliegen, würden an dem geregelten Absatz der Ware nach auswärts Anteil gewinnen, so daß allgemein die Buttererzeugung, den eben begonnenen Bahnbau vorausgesetzt, als den Gesamtverhältnissen am besten Rechnung tragend bezeichnet werden muß. Nur scheint eine Vermannigfaltigung der Ausfuhr dringend geboten, um den Preisschwankungen vorzubeugen, und deshalb wäre es zu wünschen, daß die neuen Kolonien sich auf verschiedene Erzeugnisse werfen.

Da durch den Vorzug der starken Niederschläge die Buttererzeugung in Blumenau z. B. der in Rio Grande do Sul weit voraus ist, mit dem es als Schmalzerzeugungsgebiet etwa gleichwertige Vorbedingungen hat, erscheint es erklärlich, daß Blumenau den letzten Artikel mehr vernachlässigt hat. Ein Übergang zur Schmalzproduktion verlangte größere Anlagen von eingefriedigten Schweineweiden, „Portreiros“, wie wir sie in Neu-Württemberg finden, und verursachte deshalb große Neuanlagekosten. In der neuen Kolonie aber dürfte es sich behufs Differenzierung der Erzeugnisse um so mehr empfehlen, Anlagen für Schweinezucht statt Weiden zu beschaffen, weil tatsächlich z. B. in der Blumenauer Hansa Schmalz von außerhalb unter erheblichen Transportkosten eingeführt wurde!

Die Ausfuhr von Fleisch und Fleischwaren hat ohne Bahn keine

Aussicht auf größeren Erfolg und wird, sobald die Bahn notwendigerweise bis zum Hochland durchgebaut ist, billiger durch die Viehzüchter auf den Campos gedeckt werden.

Pflanzliche Erzeugnisse.

Das in Südbrasilien allgemein verbreiteste pflanzliche Erzeugnis ist der Mais, der seine Preisschwankungen dem Schmalzpreis wie dem Fleischmarkt mitteilt. Seine lokalen Preise stellen deshalb ein Gesamtergebnis der Fruchtbarkeit, der günstigen oder schlechten Jahrgänge, der Anbaumenge und vor allem der Ausbildung der Verkehrsverhältnisse dar. Der Maispreis regelt sich ferner im Inland, also unabhängiger von den Kursschwankungen; ich wollte deshalb versuchen, aus den Maispreisen Rückschlüsse auf die Einwirkungen der Verkehrsverhältnisse zu ziehen. Leider sind aber nicht genügend Antworten auf meine Rundfragen eingegangen, um diese Aufgabe lösen zu können.

Die Tatsache, daß Blumenau höchstens aus nächster Nähe des Stadtplatzes und Flußhafenortes Blumenau ein paar Säcke Mais gelegentlich ausführt, spricht scheinbar ein schlechtes Urteil über die heutigen Transportmittel der Kolonie. Der Mais dient in Blumenau ausschließlich örtlichen Zwecken, als Brotgetreide und für Pferde als ausschließliches Kraftfutter, für Rindvieh als Grünfutter, für Schweine und Geflügel als Mastfutter. Der Nachteil der Unhaltbarkeit und der Gefährdung durch Rüsselkäfer ist ein großer. Auch bei besseren Verkehrsmitteln wird es deshalb für den Landwirt ratsam bleiben, den Mais nur für den eigenen Konsum zu produzieren und nach dem eigenen Bedarf die Anbaufläche zu regeln. Damit kommt der Mais als Ausfuhrware in absehbarer Zeit nicht in Frage. Diejenigen Kolonisten aber, die den Mais an Pferdebesitzer, die solchen nicht selbst erzeugen, zum Verkauf bringen, täten gut daran, sich vor der Aussaat gemeinsam über die Anbaumenge zu verständigen. Namentlich in der Hansakolonie hat es bisher an solcher Verteilung der Kulturläche (auch für schwarze Bohnen) gefehlt, obwohl ja die H. K. G. einen stattlichen Beamtenstaat und eine eigene Zeitung, den „Hansaboten“, unterhält.

Wie heute bei der fehlenden Verbindung mit dem roggenbauenden Hochland Mais das Brotgetreide der Tieflandkolonie abgibt, so sind die schwarzen Bohnen das Morgen-, Mittag- und Abendgericht der eingeborenen oder akklimatisierten Brasilianer. Während man in Dona Francisca 1897/98¹⁾ 40—50\$ für den Sack Bohnen zahlte, kostete 4 Jahre später der Sack nur 7—8\$; freilich ist nicht angegeben, ob der erste Preis der höchste, der letzte der niedrigste war, und ferner ist der Kurs des Papiergeldes in dieser Zeit wieder gestiegen, ein Moment, das fortlaufend sämtliche Preisbewertungen Brasiliens beherrscht (vgl. Kurstabelle

¹⁾ Vgl. Prospekt der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft.

Anhang V). An entlegenen Orten schwanken die Bohnenpreise in einzelnen Jahren von 5—24\$, ausnahmsweise bis zu 50\$.

Wie das Gericht so ist auch die Anpflanzung der Bohnen bei dem geborenen Brasilianer besonders beliebt. Eine Regelung der Anbauflächen ist bei diesen Leuten ganz ausgeschlossen, auch eignen sich andere Landstriche besser als Blumenau für den Bohnenanbau. Mithin fällt auch die schwarze Bohne als wichtige Ausfuhrware für das Munizip fort. Eine genossenschaftliche Regelung der jährlichen Anbauflächen wäre aber für den örtlichen Bedarf sehr zu empfehlen.

Für den Anbau von Zuckerrohr eignet sich aus klimatischen Gründen (größerer Zuckergehalt) der Norden Brasiliens weit besser als der Süden. Da außerdem das an Höhenzügen reiche Blumenau frostfreies¹⁾ und dabei flaches Land, auf dem das Zuckerrohr am besten gedeiht, nur in geringerer Ausdehnung besitzt, eignet sich die Kolonie aus geographischen Gründen nicht als Zuckerausfuhrland. Dagegen wäre der Eigenverbrauch in der Kolonie wohl zu decken. Infolge des hohen Preises guter ländlicher Arbeitskräfte ist in Blumenau der Zuckerrohrbau aber nur für Leute mit großer Familie rentabel. Gepflanzt werden verschiedene Arten, eine Art besonders als Viehzufutter. Zur Zuckergewinnung werden sogenannte „Zuckergeschirre“, Göpelwerke mit drei Walzen, verwandt, die von Ochsen gezogen werden. Bei hölzernen Walzen werden nach Ballod 4—5%, bei eisernen Walzen 7—8% des Rohrgewichts als Zucker gewonnen. Mittels Diffussionsprozesses ließe sich der Ertrag auf 12—13% steigern, es fehlt aber auch hier an rationelleren Betrieben und dem dazu nötigen Anlagekapital. Tschudi²⁾ rechnet im Itajahytl 750 kg Zuckerertrag nebst einer Pipe (480 l) Branntwein (Cachaça) auf den preußischen Morgen d. h. 60 000 kg Rohr für den Hektar. Auf gut gedüngtem Land seien die Erträge um 50% höher. Nach Tschudis Angabe beträgt der Zuckergehalt nicht unter 15%. Am Braço do Norte (Tubarão) erzielen tüchtige Kolonisten trotz unvollkommener Einrichtungen 300—500 Arroben = 4500 bis 7500 kg Zucker nebst entsprechenden Mengen Cachaça. Diese Erträge bleiben aber hinter jenen Nordbrasilien zurück.

Noch empfindlicher gegen Frost wie das Zuckerrohr sind die Kaffeebäume (Abb. 13), obwohl man die Kaffeepflanzungen durch Schutzbäume ebenso gegen zu große Hitze wie gegen Frost einigermaßen zu schützen versteht. Die Anbaumöglichkeit ist auf die geschützten Täler beschränkt. Ballod rechnet in Blumenau 3—4 kg Kaffeeertrag auf den Baum d. h. kaum weniger als in der besten Kaffeelage in S. Paulo. Vor dem großen Kaffeekrach hat Blumenau und besonders Dona Francisca zahlreiche Kaffeebaumanlagen gehabt. Ende 1877 wurden in Dona Francisca rund 55 000 Kaffeebäume ge-

¹⁾ Das Westarmgebiet hat häufiger Fröste.

²⁾ Tschudi, Reisen durch Südamerika.

zählt, die einen Wert von rund 275:000\$ darstellten. Freilich schwankte der Ertrag sehr nach Bodengüte und Behandlung (Reinigen der Bäume von Unkraut). In Dona Francisca wurden nach Ballod vom Hektar (mit 1000 Bäumen) bei voller Tragfähigkeit 900—3000 kg geerntet. Da eine Arbeiterfamilie 3000 bis 4000 Bäume zu behandeln vermag, diese aber gering gerechnet 3—4:000\$ abwerfen, so geht deutlich hervor, daß die Kaffeebaumkultur, wo sie möglich ist, die lohnendste aller Kulturen bedeutet und in Blumenau wieder mehr ge-



Abb. 18. Deutsche Ansiedlung am Braço do Norte in Tubarão (Sta. Catharina).

pfllegt werden sollte, damit künftig Blumenau, dessen Kaffee eine gute Mittelqualität vertritt, nicht nur keinerlei Kaffee ein-, sondern Kaffee unmittelbar nach Deutschland ausführt. Der Kaffee stellt also ein landwirtschaftliches Erzeugnis der alten Kolonie Blumenau dar, das eine Hebung behufs Ausfuhr lohnte. In der neuen, höher gelegenen und den kälteren Südwinden mehr ausgesetzten Kolonie am Nord- und Westarm sind dagegen Kaffeeulturen nur ausnahmsweise anzuraten.

Schon seit vielen Jahren, bevor Blumenau zur Buttererzeugung in größerem Stil übergang, wurde vorgeschlagen, den großen Ausfuhrartikel hauptsächlich im Tabak zu suchen. Klima und Boden geben für Tabak-

anpflanzungen günstige natürliche Vorbedingungen ab. Hier sind es wieder die Transportverhältnisse, die vorläufig einen Aufschwung unmöglich machen. Besonders der Kaffee, aber auch Butter und Schmalz stellen Ausfuhrerzeugnisse dar, die auf einen sehr kleinen Raum ein wertvolles Handelsgut zusammenfassen lassen, das sicher und billig zu transportieren ist und sich wenig oder gar nicht empfindlich für den Transport zeigt. Der Tabak aber stellt größere Volumen dar. Der Wert der Waren ist im Verhältnis zum Umfang ein geringer und vor allem, und hierauf ruht der Schwerpunkt, diese voluminösen Massen sind auf dem Transport und in den provisorischen Schuppen der Bauern schwer gegen Witterungseinflüsse, Feuchtigkeit und Regen, zu schützen. Da aber der Händler, der den Tabak meist schon auf dem Felde aufkauft, bei schlechtem Wetter entweder gar nicht oder, wie es vorkommt, statt bei guten Straßen x Ballen Tabak in y Tagen mit z Pferden zu transportieren, bei aufgeweichten zerfahrenen Schlaglochwegen $\frac{x}{2}$ Ballen in $\frac{y}{2}$ Tagen mit $2 z$ Pferden knapp bewältigen und die Ernte aus den schlechten Schuppen des Kolonisten erst spät in seine wettersicheren Räume unterbringen kann, ist, solange keine befestigte Straße oder die Bahn den Verkehr jederzeit und mit gleichen Kosten zuläßt, das Tabakgeschäft in Blumenau ein reines Glücksspiel.

Wenn Ballod vor 10 Jahren schrieb, daß Blumenau keine hochwertige Marke liefere, da nur 3—4§ für die Arroba (15 kg) statt z. B. 15§ wie für Bahiatabak erzielt würden, so will das nicht viel heißen, denn der Bahiatabak (z. B. einzelne Marken Dannemanns) wird von Spezialkennern den Cubamarken vorgezogen. Tatsache ist, daß der Blumenauer Tabak sich besonders in den letzten Jahren einer zunehmenden Nachfrage auch aus Deutschland, Österreich und Italien erfreut und gute Preise erzielt. Die Ausfuhrhändler, besonders das Haus Salinger & Cie., haben wie erwähnt, durch reelles und geschicktes Sortieren wesentlich zu diesen Erfolgen beigetragen. Dabei ergaben sich z. B. aus den Tabaken des Südarms im Jahr 1905 unter 50 Ballen Tabak etwa 18 Ballen Deckblatt. Der erzielte Preis betrug 15 Mark für die Arroba im Freihafen Hamburg.¹⁾ Die Unkosten betrugen etwa 7§ für die Arroba bis Hamburg (Sortieren bis zur Einballung 2§, Spedition, Fracht usw. 5§). Bei der Errechnung des Reingewinnes kommt es dann freilich sehr auf den Kurs an, zu welchem der Händler den Verkauf in Europa abgeschlossen und den Kurs, zu welchem er sich Gelder nach Brasilien gelegt hat. Die weitere Vorbedingung zu größerer Ausdehnung des Tabakhandels wäre deshalb entweder ein beständigerer Kurs oder das Eingreifen großen Kapitals, das imstande ist, die vielen Fehlschläge, die der Tabakhandel neben hohen Einnahmen mit

¹⁾ Nach einem Bericht der „Deutschen Kolonialzeitung“ wurde 1904 für Tabak aus Neu-Württemberg in Rio Grande selbst für die Arroba 10§500 bezahlt.

sich bringt, zu verteilen. Beide Vorbedingungen mangelten bisher, und so übersteigt der jährliche Tabakausfuhrwert kaum 400000 Mark.

Bessere Verkehrsmittel und in Verbindung damit eine Bahn in Blumenau werden zweifellos in der alten und besonders auch in der neuen Kolonie (Granitgestein als Urwaldbodengrundlage gibt die aromatischsten Pflanzen) zu ausgedehntem Tabakbau und einer Ernte von jährlich 200000—300000 Arroben führen und eine der Butterausfuhr gleichwertige Tabakausfuhr schaffen. Ohne Bahn und ohne größeres neues Kapital bliebe der Tabakhandel noch in weiteren 10 Jahren der gleiche.

Die Reiskultur liegt dem deutschen Kolonisten und seinen Neigungen weniger als dem Südländer und wird deshalb vorzugsweise von Italienern betrieben. Das Klima ist sehr geeignet, auch fehlt es am Westarm und oberen Nordarm nicht an großen für Reisbau geeigneten Sumpfflächen, die freilich leicht Herde von Fieberepidemien abgeben könnten. Die künstlichen Bewässerungsfelder, auf denen die Italiener z. B. bei Goaricanos Reis ziehen, sind jedenfalls gesünder. — Die Qualität dieses Blumenauer Reises ist eine sehr gute. Ein erfahrener Kaufmann bezeichnete sie mir als besser wie die des indischen Reises und fast so gut als die des Iguapereises (bei Santos). Nach Ballod gibt 1 ha in Sta. Catharina 26—64 hl Ertrag an Rohreis. Die Hälfte fällt dann beim Schälen fort. Den Preis für den Sack Reis (60 kg) rechnet Ballod 1890 zu 12\$ (damals 24 M.). Ende der 90er Jahre und Anfang dieses Jahrzehnts ist der Preis nie unter 15\$ für den Sack gesunken; 1905 wurde in Rio der Sack Iguapereis mit 20—24\$, zeitweise mit 28—30\$ bezahlt. Indischer Reis erzielte nur 20—24\$ (dabei waren vom Sack 6\$600 Einfuhrzoll zu zahlen). Der Reis trägt sehr reichlich; ein Quart Reis Aussaat bringt 12 Sack Rohreis (zu 45 kg gerechnet) = 5 Sack geschälten Reis (zu 60 kg). 1 Sack Reis hat 8 Quart, mithin gibt der Reis 80fache Frucht. Da außerdem der Reis wegen seines höheren Preises sehr transportfähig ist, darf schon heute der Reis als ein aussichtsvolles Blumenauer Ausfuhrerzeugnis bezeichnet werden. Erst recht aber nach Fertigstellung der Bahn verspricht der Reisanbau in Blumenau eine noch größere Zukunft als der Tabakbau; besonders wird er sich in den neuen Kolonien statt Weideanlagen an geeigneten Plätzen empfehlen.

Baumwollpflanzungen habe ich selbst angeregt und bin dabei mit Samensendungen durch das Kolonialwirtschaftliche Komitee in Berlin in der bekannten äußerst entgegenkommenden Weise dieses von Geheimrat Supf geleiteten Instituts unterstützt wurden. Das Klima aber weist das ganze Jahr hindurch keine Trockenperiode auf. An eine regelmäßige Ausfuhr des ungleichmäßigen Erzeugnisses ist deshalb bei der ganz unsicheren Ernte nicht zu denken, auch wenn Stauden mit hängenden Blüten (*Lusiana*) verwandt werden. Dagegen kann der örtliche Bedarf der deutschen Spinnereien in Brusque und in und bei Blumenau möglicherweise für die einfachen Garn-

qualitäten an geeigneten Stellen auf dem Schwemmland des Itajahy gedeckt werden.

Zum Kultivieren der Baumwolle eignet sich sonst besonders die brasilianische Bevölkerung, die damit einen leichten und lohnenden Erwerb finden könnte. In trockenen Landstrichen Rio Grandes hat man bessere Erfolge als bisher im Itajahytal erzielt. Geradezu Aufsehen erregend war aber in den letzten Jahren die Zunahme der brasilianischen Baumwollerzeugung im Norden der Republik um 36 Millionen Pfund Baumwolle.

In allerletzter Zeit haben Anbauversuche mit brasilianischem Hanf sowohl bei Itajahy wie bei Blumenau (H. Reif) zu kleinen Erfolgen geführt. Vermutlich läßt sich der Bedarf an Hanf und Hanfwaren nach und nach im Munizip selbst decken. Die Ernte von Kartoffeln, Aipim, Bataten, Cara usw. deckt den eigenen Bedarf. Für Mandiocakulturen eignet sich der Boden und der deutsche Kolonist wenig. Vanille wird in kleinen Mengen von Karsten erfolgreich kultiviert. Bei guter Verbindung mit Buenos Aires wäre in beträchtlichen Mengen Gemüse auszuführen.

Der Obstbau hat für Süd- und tropische Früchte in Verbindung mit den ausgedehnten Weideflächen große Aussicht auf Erfolg, sobald Bahn- und regelmäßige Schiffsverbindung die Ananas, Bananen, Orangen, Tangerinen usw. schnell und billig nach dem erstklassigen Markt der Großstädte am La Plata bringt. Hinsch allein hat etwa 30 fremde Sorten erfolgreich in Blumenau heimisch gemacht. Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen würde aber vor Ankunft auf den Markt die meiste Blumenauer Ware schlecht geworden sein.

Es besteht bereits von den Küstenorten Sta. Catharinas aus eine nicht unbedeutende Ausfuhr namentlich nach Buenos Aires. So nimmt ab und zu ein Küstendampfer von Itajahy einige tausend Trauben Bananen nach dem Süden mit. Für kleine Trauben mit 5 Büschen Bananen werden in diesem Ort meist 300 Réis bezahlt. Aus dem Staat Paraná wird dieses Jahr die Ausfuhr auf 400000 Trauben (Cachos) Bananen, die nach Buenos Aires verschickt werden, geschätzt. Und schon 1899 hat Sta. Catharina rund 600000 Trauben ausgeführt. Im Stadtplatz Blumenau setzten bislang die Kolonisten ab und zu mit Hökern Bananen, Ananas, auch andere Früchte ab. Die Preise waren sehr schwankend zwischen 100—500 Réis für die Traube Banane. Bei einem Preise von 100 Réis ist es rationeller, die Bananentraube als Viehfutter zu verwenden.

Sobald der Bahnbau beginnt, wird sich der Anbau von Bananen in großen Mengen an den Flußufern und sonstigen feuchten Plätzen lohnen. Die Menge der sicher eintretenden Ausfuhr würde auf jährlich Tausende von Kubikmetern (Tonnen Wasserverdrängung) zu bringen sein, aber die Gesamteinnahme an Geld scheint doch recht bescheiden, da der Artikel spezifisch nicht wertvoll genug ist. Jeder Kolonist in Nähe der Bahn könnte jährlich leicht 300—500 Trauben abliefern. Rechnet man nur 2500 Grundeigentümer

in der Nähe der Bahn, so gäbe das 750 000—1 250 000 Trauben oder 75 000 bis 125 000 cbm, d. h. 25—40 Ladungen von Dampfern mit 3000 Tonnen Fassungsvermögen. Da an der Küste der Union jährlich über 1000 Dampfer nur mit Bananen beladen entlang fahren und bereits aus Santos und Florianopolis besondere Frachtdampfer nach Buenos Aires laufen, wäre diese Ausfuhr wohl angebracht und eröffnete nicht nur der Komark Blumenau neuen Absatz, sondern gestattete die Eröffnung einer besonderen Frachtdampferlinie Joinville-Itajahy-Florianopolis-Buenos Aires. Erzeugungs- und Absatzmöglichkeit ist vorhanden, aber die Haupteinnahmen erzielen nicht die Erzeuger, sondern die Transporteure, die Bahn- und die Schifffahrtslinien.



Abb. 19. Ananaskulturen in São Paulo.

Vorausgesetzt, daß bei geregelteren Verkehrs- und Marktverhältnissen sich der Preis der Trauben in Blumenau sogar auf 500 Réis Mindestsatz hebt und daß 1 Million Trauben ausgeführt würden, flösse durch diese Ware erst $\frac{1}{2}$ Million Milréis in die Kolonie, während gleichzeitig 666 Flußdampferfahrten (bei 150 Tonnen Ladefähigkeit)¹⁾ nötig wären, um sie zur Küste zu schaffen.

Es ergibt sich daher die Schlußfolgerung: zur Differenzierung der Ausfuhr ist die Bananenkultur in Blumenau geeignet. Sie ist fast mühelos anzulegen und zu erhalten, wirft meistens im Verhältnis zur geleisteten Gärtnerarbeit hohe Erträge ab, bringt aus fremden Staaten bares Geld ins Land und fördert in hohem Maße die Verkehrsmittel und damit allgemein

¹⁾ Die neuerdings von der Bahnbaugesellschaft bestellten Lanchen sollen 150 Tonnen Ladefähigkeit erhalten.

das Wirtschafts- und Volksleben; aber als Hauptausfuhrware ist die Banane nicht zu empfehlen, zumal der Erwerb des mühelosen Bananenbaues und die sehr hohen Preisschwankungen dieses Produkts gleich verderblich auf den wirtschaftlichen Charakter der Kolonisten wie auf den Handelscharakter der Kolonie wirken müßten.

Besser steht es in dieser Hinsicht mit der Ananas (Abb. 19), die größere Pflege voraussetzt und höheren Wert auf kleinem Raum vereinigt. Orangen, Tangerinen und Zitronen ergänzten die Fruchtausfuhr nach dem Süden und der Hochlandverkehr würde, sobald die Bahn den Kamp erreicht hat, Kernobst von sehr guter Qualität nach dem Norden, nach Rio und Bahia, liefern. Voraussetzung hierbei bleibt freilich eine Veredelung der Obstkulturen, für die sich in Blumenau, wie berichtet, Hinsch, auf dem Hochland bei Curitiba F. Siegel u. a. verdient gemacht haben.

Der Weinbau in Blumenau hat infolge einer ungeeigneten Traube (Isabelltraube), die ungleich reift, selbst unter erfahrener Hand (z. B. A. Zimmer in Morro Pellado) einen elend sauren Wein abgegeben. Ballod bezeichnet den Isabelltraubenwein von Sta. Catharina als „kaum besser wie Essig“. Da aber in Rio Grande mit zunehmendem Erfolg Wein erzeugt wird (1898 1000 l und 1905 2 Mill. l) und einerseits ein leichtes billiges Tischgetränk neben dem teuren oder mäßigen Bier fehlt, also eine Lücke auszufüllen wäre, andererseits aber der Rio Grandenser Wein bereits an eine gute Mittelqualität heranreicht und seine Kulturen noch besserungsfähig sind, darf angenommen werden, daß an den höher gelegenen Plätzen des Munizips Blumenau, besonders an den Hängen der sogenannten Stein-Serra (Gebirge), in wenigen Jahren mit Erfolg Wein gepflanzt werden kann. Doch darf dem Weinbau in der künftigen Wirtschaftsentwicklung der Kolonie Blumenau keine besonders wichtige Rolle zugedacht werden.

Man hat nun natürlich auch Versuche mit anderen als den gebräuchlichsten Anpflanzungen namentlich in der Blumenauer Hansa gemacht. Ganz abgesehen davon, daß solche Versuche besser in der alten Kolonie, deren Ackerkrume bereits einen gleichmäßigeren Charakter trägt, und besser von Leuten, die schon Jahre im Lande sind, ausgeführt werden, blieben andere wichtigere Fragen, wie die Regelung von Angebot und Nachfrage in der jungen Kolonie, darüber ungelöst. Man hat statt dessen Fragen aufgestellt, die längst beantwortet waren, und an Spielerei grenzende Versuche zahlreicher Artikel in kleinem Maßstab veranlaßt. Nach dem eigenen Bericht der H. K. G. erwiesen sich deshalb diese sämtlichen Versuche als ein Schlag ins Wasser. In demselben Jahresbericht heißt es: „Von Weihnachten an mußte man Mais von auswärts beziehen.“ „Schmalz und Speck muß ebenfalls noch immer eingeführt werden.“ „Kartoffeln sind für kein Geld zu haben.“ „Die zwar wohlwollende, aber harte Hand“, wie der Leiter von sich schreibt, hätte deshalb für eine Vorbesprechung über die Größe der Anbaufläche die Kolonisten

einigen sollen und bei dem Druck, den die H. K. G. durch ihre Zettelwirtschaft und Darlehen ausübt, auch einigen können. Hafer, das war in Dona Francisca längst festgestellt, eignete sich allenfalls im Winter als Grünfutter. Zur Frucht ist er in der Hansa gar nicht erst gekommen. Sorghum ging nicht einmal überall auf. Das Produkt fand bei den Kolonisten so reichen Anklang, daß sie nach dem eigenen Bericht der H. K. G. den „Samen als gutes Hühnerfutter“ verwandten. Für Luzerne fehlt es an den nötigen Bodenstoffen, besonders Kalk. Daß sie „nicht wieder ausschlug“, war deshalb vorherzusagen. Rotklee soll sich etwas besser d. h. weniger schlecht als Luzerne gehalten haben. Seradella „wächst als kümmerliche Pflanze“; „ihr Futterwert war gering.“ „Weißer Mais gedeiht überall gut.“ Das wußte man schon längst; man wußte aber auch, daß gelber Mais im heißeren feuchteren Tiefland noch besser gedeiht. (Nur auf dem kühleren und trockneren Hochland bei Moema fand ich weißen Mais vorherrschend.) Deutscher Kürbis erwies sich noch weniger haltbar als die akklimatisierten Abobaras. Die Saatkörner des Riesenmais „befanden sich in schlechtem Zustand“. „Es sind deshalb nur wenige Stauden aufgelaufen, die von den meisten nicht als Saatgut, sondern als Viehfutter benutzt wurden.“ Bergreis „steht überall gut und läßt auf guten Erfolg hoffen“. Das war vorauszusehen, da die Italiener seit Jahren in der Nähe mit Bergreis großen Erfolg erzielen. Die Tabakanpflanzungen wurden 1905 auf 40 000 Pflanzen geschätzt. Es fehlt aber an richtiger Behandlung und vor allem an den nötigen Schuppen, so daß ein großen Teil der Ernte verdarb. — Es ist eine unfreiwillige Komik, die aus diesem Bericht spricht!

Die H. K. G. bringt dann noch einen Bericht über den „Stand unserer Pflanzungen“, den ein früherer Spezereiwarenhändler, der damals erst 1½ Jahre im Land und Kolonist war, geschrieben hat. Wenn dieser Fachmann „am Neujahrstag Weintrauben vom Sellintal gegessen“ hat, die ihm schmeckten, so berichtet er, daß sich daraus „ohne Zweifel ein feiner Tischwein herstellen ließe“.

Über die pflanzlichen Erzeugnisse des Hochlandes sei eine Erörterung an dieser Stelle nicht gepflogen, da die Besiedlung in der Komark Blumenau das Hochland noch nicht erreicht hat. Bei Besprechung des Handels werden aber die Massenausfuhrartikel des Hochlands, Maté und Holz, zu betrachten sein.

Über Pflanz- und Erntezeit vergleiche man die in ihrer Art vorzügliche kleine Schrift von H. Leyfer, „Deutsches Kolonistenleben im Staat Sta. Catharina“. Beide Zeiten sind für das heutige Wirtschaftsleben weniger wichtig, weil erstens keine getrennten Regen- und Trockenperioden stattfinden, die Saat, Ernte und Einbringung der Ernte auf scharf bestimmte Jahreszeiten verlegten, zweitens die Saat- und Erntezeiten bei den einzelnen Pflanzen sehr verschieden sind, drittens und hauptsächlich weil die Hauptausfuhrware, die Butter, und die ewige Weide völlig unabhängig von diesen Zeiten dasteht. Beim Übergang zu anderen Erzeugnissen werden deren Erntezeiten die Ge-

zeiten wirtschaftlicher Flut darstellen und für Begleichung der Rechnungen vermutlich Anfang des Jahres eine wichtige Periode schaffen.

Fassen wir diese ganzen Erörterungen über die ausfuhrfähigen Erzeugnisse der Komark Blumenau zusammen, so ergeben sich folgende Schlußfolgerungen:

Die Kolonie, für Buttererzeugung eingerichtet, besitzt in der Butter eine den Verhältnissen des Landes und der Neigung der Bewohner wohl angepaßte Ausfuhrware, die bei rationellerem Betrieb und Vertrieb so steigerungsfähig ist, daß sie für absehbare Zeiten als Hauptausfuhrware zu bezeichnen ist. Schmalz und Butter dürften ihren verhältnismäßigen Anteil am Handel durch Steigerung der Erzeugung leicht vermehren. Die erwünschte Differenzierung der Ausfuhrerzeugnisse aber wird durch vermehrten Anbau von Reis, Tabak und tropischen Früchten zu erreichen sein. Gleichzeitig wird dadurch Geld von fremden Staaten ins Land gezogen.

Es besteht große Wahrscheinlichkeit, daß die wirtschaftliche Entwicklung sich diesen Forderungen in den nächsten Jahren nach dem Bahnbau anpassen wird. Verschaffen wir uns jetzt noch Klarheit über Handel und Industrie und über das Volksleben der Kolonie, so ist damit über die grundlegenden Verhältnisse berichtet, mit denen die Wechselwirkungen der Verkehrsverhältnisse in einem besonderen Kapitel in Beziehung gestellt werden sollen. Ohne bessere Verkehrsmittel, wie Bahnen, ist keine erfolgreiche wirtschaftliche Weiterentwicklung möglich. Es ist aber auch keine richtige Anlage der Verkehrsmittel denkbar, ohne Klarheit über die voraussichtliche Entwicklung der wirtschaftlichen Lage, deren nächster Hauptteil, der Handel, nunmehr besprochen werden soll.

Handel.

Bei dem bisherigen Entwicklungsgang der Kolonie Blumenau konnten sich die freieren Siedlungsformen, Handel und Gewerbe, um so schwieriger entwickeln, als sich auch für Sta. Catharina die geschichtliche Tatsache bemerkbar gemacht hat, daß Portugal ängstlich merkantilistisch darauf bedacht war, seine Kolonien in völliger wirtschaftlicher Abhängigkeit vom Mutterland zu erhalten. Hohe Zölle und Abgaben, Beschränkung des Handelsverkehrs tunlichst auf die Küstenstriche, argwöhnisches Überwachen von Fremden, wie es sich heute noch in den dunstigen Köpfen der Nativisten niederschlägt, Verbot des Öl- und Weinbaues und der Salzgewinnung wie andererseits jeder Anlage von Fabriken hielten künstlich vom brasilianischen Volk Sinn und Verständnis für Handel, Kleingewerbe und Industrie fern.¹⁾ Als aber der europäische Handel Ende des 19. Jahrhunderts starke Ausdehnungskraft nach anderen Ländern der Erde zeigte, hielt die verlotterte Wirtschaft der jungen Republik, die nichts, auch nicht seine verhältnismäßige Ehrlichkeit mit dem

¹⁾ Vgl. A. Funke, Deutsche Siedler über See.



Dörren des Matés, des Hauptausfuhrartikels von Sta. Catharina.



Dörren des Matés, des Hauptausfuhrartikels von Sta. Catharina.

alten Kaiserreich gemein haben wollte, fremden, auch deutschen Handel fern. Endlich nach 18 Jahren hat sich der Wirrwarr der Revolution niedergeschlagen, und Brasilien beginnt wieder wie vordem sich eines nach latinoamerikanischen Verhältnissen größeren Vertrauens europäischer Kapitalkräfte zu erfreuen. Es sind deshalb für die ganze Republik und damit für jeden ihrer Staaten heute solidere Vorbedingungen zu frischer Handelsbewegung gegeben. Sta. Catharina aber galt von jeher als einer der am ehrlichsten verwalteten Staaten des Landes, und in diesem Staat tritt hell leuchtend die unbestechliche und zuverlässige Verwaltung des Munizips Blumenau unter seinem kürzlich auf weitere vier Jahre gewählten Superintendenten hervor. Es stellt diese Tatsache den schönsten Erfolg des eingewanderten deutschen Elementes dar und sollte das deutsche Exportkapital, das lange nach ähnlichen gesunden Verhältnissen in Südamerika suchen wird, es sich deshalb wohl überlegen, ob es nicht die Komark Blumenau als vorzüglichen Ziel- und Ausgangspunkt, als „Standort“ seines Handels oder seiner Industrie nehmen will.

Führen wir uns zur richtigen Beurteilung des heutigen Handels zunächst dessen zahlenmäßige Darstellung nach Aus- und Einfuhr vor Augen. Nach den Zahlenangaben Sellins im Prospekt der H. K. G. führte der Staat Sta. Catharina im Jahr 1899 folgende Erzeugnisse nach Gewicht und Werten aus:

		im amtlichen Werte von
Maté	kg 4377722	2188761 Milréis
Mandiocamehl	„ 7904707	1993419 „
Butter	„ 402133	1216607 „
Zucker	„ 2345297	831947 „
Hölzer und Holzwaren		556277 „
Speck und Schmalz	„ 614697	533074 „
Bohnen	„ 3231997	461474 „
Reis	„ 1175320	372475 „
Drahtstifte und Stacheldraht	„ 1013574	359324 „
Gegerbte Felle	„ 197794	308596 „
Branntwein (Cachaça)	l 724656	266050 „
Bananen, Trauben	577268 Stck	232876 „
Kaffee	kg 327946	230561 „

(Der Kurs war freilich in diesem Jahr auf 6 d gesunken.)¹⁾

An der hohen Matéausfuhr nahm Blumenau so gut wie keinen Anteil, obwohl der Itajahy mit seinen langen Tälern weit in matéreiches Hochland eingreift. Für Mandiocaanbau fehlen günstige Vorbedingungen in Blumenau. Die Ausfuhr von Butter dagegen kam fast ausschließlich aus Blumenau (Butter-

¹⁾ Aus diesem Grunde geben diese Zahlen ohne entsprechende Erklärung ein schiefes wirtschaftliches Bild.

ausfuhr 1900 409863 kg, 1901 464405 kg, 1902 540832 kg, 1903 435000, 1904 rund 420000, 1905 400000 kg).

Schicken wir den Blumenauer Zahlen vergleichsweise solche von Dona Francisca voraus:

Dona Francisca führte (nach Zöller) 1883 für 800000 M. aus, aber der Durchgangshandel von Maté betrug 1 Mill. Mark an Wert. Im Jahre 1895 führte allein das Municipium Joinville der alten Kolonie Dona Francisca (nach Gernhard) 4149425 kg Maté (d. h. fast die Gesamtmenge des Handels des ganzen Staats Sta. Catharina) aus. Dazu kommen 255000 kg Zucker, 400000 l Cachaça, 128000 Sack Farinha, 4397 t Bataten, 390 Fässer Arrowroot, 6700 Sack Reis, 115000 kg Kaffee, 6873 Sack Mais, 102000 kg Schweineschmalz, 34042 kg Butter, 14000 Dtzd. Eier, 7765 kg Honig, 2200 kg Wachs, 22000 l Orangenwein, 455000 Stück Zigarren, 1227 Dtzd. Bretter, 3425000 Stück Ziegelsteine, 13500 Stück Häute, 9000 kg Gewebe, 3000 t Drahtstifte, 8000 l Essig und 750000 Flaschen Bier.

Man erkennt eine gewisse Mannigfaltigkeit der Erzeugnisse. Die Hauptausfuhrwaren sind Reis, Schmalz und ganz besonders Kaffee. Die Ausfuhr von Mais, Eiern, erst recht aber die von Ziegelsteinen läßt auf gute Verkehrsverbindung nach außerhalb schließen.

Die südöstlich von Blumenau gelegene deutsche Nachbarkolonie Brusque, die erst seit zwei Jahren eine Motorbootverbindung mit Itajahy erhalten hat, zeigt niederere Zahlen. Brusque führte 1889 (nach Ballod) nur für 202:000\$ aus. Im Jahr 1905 war die Ausfuhr auf 625:710\$ gestiegen. Im einzelnen wurde ausgeführt: Buntwebereiartikel (500000 m zu 500 Réis) 250:000\$ (250:000\$ im Vorjahr), Trikotwaren 30:000\$ (30000), 1400 Dtzd. Bretter (zu 10\$) 140:000\$ (1500 Dtzd. zu 10\$ = 150:000\$), 10000 Sack Mandiocamehl 40:000\$ (50:000), 12000 Sack Zucker (zu 8\$) 96:000\$ (10000 Sack zu 12\$000 = 120:000\$), 650 Pipen Cachaça zu 50\$000 = 32:000\$ (600 Pipen zu 70\$ = 42:000\$), 300000 Zigarren (das Tausend zu 10\$) = 3:000\$ (240000 Zigarren = 2:400\$), 400 Arroben Tabak zu 6\$ = 2:400\$ (300 Arroben 1:800\$), 2000 Dtzd. Eier zu 0\$200 = 400\$ (2000 Dtzd. zu 0\$300 = 600\$), 1600 Stück Geflügel zu 0\$600 = 960\$ (1500 Stück = 900\$), 4000 kg Butter zu 1\$ = 4:000\$ (3000 kg zu 1\$500 = 4:500\$), 12000 kg Schmalz zu 0\$700 = 8:400\$ (12000 kg 8:400\$), 1000 kg Honig zu 400 Réis = 400\$, 300 kg Wachs zu 1\$500 = 450\$, 900 Sack Bohnen zu 10\$000 = 9:000\$, 200 Sack Mais zu 15\$ = 3:000\$, 200 Sack Kaffee zu 26\$ = 5:200\$.

Diese Gegenüberstellungen der Ausfuhr von 1904 und 1905 zeigen die Preisschwankungen z. B. beim Zucker von 12\$ zu 8\$, beim Cachaça von 70\$ zu 50\$, Mandiocamehl von 5\$ zu 4\$. Es sind dies Folgeerscheinungen des gestiegenen Kurswertes des Papiergelds. Während diese Kolonie 1889 insgesamt nur für 202:000\$ ausgeführt hat, nimmt heute allein die Ausfuhr von Textilwaren 280:000\$ und damit 45% der gesamten Ausfuhr ein. (Auf das

Aufblühen der Textilindustrie wird bei Besprechung der Industrie nochmals zurückgekommen werden.) Demnächst fällt die Holzausfuhr mit 22 % auf. Industrie und Handel treten bei dieser Kolonie, ähnlich wie in Joinville, wenn auch mit anderen Waren, gegenüber den landwirtschaftlichen hervor. Von landwirtschaftlichen Erzeugnissen tritt Zucker und Zuckerschnaps an erster und zweiter Stelle, dann Mandiocamehl, in geringer Menge Schmalz und ganz unbedeutend Butter (noch nicht 1 % der Ausfuhr!) auf.

Aus der Kolonie Blumenau betrug 1876 der Ausfuhrwert 190 Kontos (Einfuhr 386 Kontos), 1879 970 (Einfuhr 502), 1889 640, 1897 1300 und 1906 2000 Kontos. Im Jahr 1897 wurden 365900 kg Butter, 261000 kg Schmalz, 62700 kg Fleisch- und Wurstwaren, 35800 kg Tabak (heute 350000 kg), 258000 kg Zucker, 6000000 Zigarren, 19700 Hühner, 2712 Rindshäute, 9995 Dtzd. Bretter, 35120 Eier, 21800 l Zuckerschnaps und 305 Sack schwarze Bohnen (nach Gernhard) ausgeführt. Gegenüber einer Ausfuhr von 190:000\$ stand im Jahre 1876 in Blumenau eine Einfuhr von 386:000\$. Die Einfuhr war also mehr als doppelt so groß als die Ausfuhr. Zur Berechnung des Gesamthandels sind dann noch 144:000\$ für Eigenverbrauch in der Kolonie durch Neueingewanderte zu rechnen, so daß im Jahr 1876 bei 10700 Einwohnern der Gesamthandel nach verhältnismäßig zuverlässigen Zahlen bereits 67\$300, d. h. rund 155 M. (Kurs 27 d) auf den Kopf der Bevölkerung ausmachte. Im Jahre 1879 betrug nach Zöller der Gesamthandel bei 14980 Einwohnern 1472:000\$, d. h. rund 100\$000 oder damals 200 M. auf den Kopf. Rechnet man selbst das ungünstigere Ausfuhrjahr 1880 und einen Gesamthandel von 1000:000\$, so kommen immer noch 66\$ oder rund 130 M. Handelswerte auf den Kopf der Bevölkerung. Für das Jahr 1889 rechnet Ballod auf den Kopf der Blumenauer Bevölkerung 100—150 M. Gesamthandel, während er in dem entlegenen und weniger fruchtbaren Australien 800 M. auf den Kopf errechnet.

Heute stellt sich der Gesamthandel etwa auf 100\$000 d. h. auf derzeit rund 125 M. auf den Kopf der Bevölkerung; er ist also seit 1876 um 50 M. auf den Kopf der Bevölkerung zurückgegangen! Der Handel hat eben seine Aufgabe nicht gelöst und hat es nicht verstanden, gewerbliche Erzeugnisse oder Massenartikel heranzuziehen. Gewiß haben die bisherigen Verkehrsmittel den Handel erschwert, es fehlt aber auch am korporativen Zusammenarbeiten der Händler.

Diese Handelsergebnisse waren einmal bedingt durch den Umfang, den der Handel in seiner geographischen Begrenzung genommen hatte. Für den Blumenauer Welthandel bleibt es entscheidend, daß die Kolonie bisher Roh-erzeugnisse, gar tropische Roherzeugnisse nur in bescheidenem Maße liefert. Die handelsfördernden Kräfte von außen waren deshalb nur der Aufgabe gewidmet, die Bedürfnisse, die die Kolonie im eigenen Wirtschaftsbereich nicht beschaffen konnte, zu befriedigen. Aus eben diesem Grunde hätte die deutsche

Einfuhrindustrie, um die es sich dabei besonders handeln mußte, die weitere Aufgabe zu lösen gehabt, die Bedürfnisse der Kolonisten zu steigern und die Kauflust durch Angebot bester, schönster und mannigfachster Waren zu reizen! Diese Aufgabe ist heute so gut wie gar nicht gelöst. Die Kaufleute in Blumenau haben statt zum Verbrauch durch vorzügliche Ware und andererseits durch Geldwirtschaft anzureizen, ihr Augenmerk mehr darauf gelegt, den bereits vorhandenen Verbrauch möglichst im Tauschhandel mäßigster Waren auszusaugen, und haben damit einer gesunden Verbrauchssteigerung und einer frischen Handelsentwicklung schnurstracks entgegengearbeitet.

Die oben genannten Angaben über den Handel auf den Kopf der Bevölkerung finden hierin eine teilweise Begründung ihres Stillstands oder gar Rückschritts. Es ist deshalb kein Wunder, daß bei der Gleichgültigkeit der deutschen Exporteure und der Unfähigkeit des Blumenauer Handels in seiner Geschlossenheit (im einzelnen gibt es natürlich Ausnahmen, die aber aus Mangel an Kapital wenig erreichen können) der nordamerikanische Wettbewerb dem deutschen Handel selbst im deutschen Blumenau auf den Leib rückt und dorthin z. B. Vertreter von Nähmaschinen entsendet hat.

Die Kolonie muß sich entwickeln. Kommen die deutschen Importeure ihren Aufgaben nicht nach, so haben die einsichtigeren Elemente der Kolonie, nachdem sie z. B. seit fast zehn Jahren die größten Anstrengungen gemacht haben, um Geld für eine Bahn von nur 75 km Länge in Deutschland zu erhalten, die Pflicht, sich nach dem zur wirtschaftlichen Entwicklung nötigen Kapital anderweitig umzusehen, und dazu bietet der Nordamerikaner mit Freuden die Hand.

Der Weg nach Blumenau ist für die Welthandelsware freilich heute noch ein umständlicher. Wer nach Blumenau reist (und den Handelswaren ergeht es sicher nicht besser), kommt mit dem Ozeandampfer nur bis S. Francisco, allenfalls Florianopolis oder Santos; und von dort aus benutzt er mehr oder minder leistungsunfähige Küstendampfer bis Itajahy, wo ihn für 5—7 Stunden bis zum Stadtplatz Blumenau der Flußdampfer aufnimmt. Hinauf bis Blumenau macht sich denn auch der Pulsschlag und die Anregung des Welthandels kaum mehr fühlbar, und erst recht kann die Kolonie mit ihren Lehmwegen von einem wirksamen Anschluß an das Weltverkehrsnetz nicht reden. Erst seit 1890 verbindet der Telegraph Blumenau und von den nächsten Zentralbörsen liegt das Munizip tageweit im Briefverkehr entfernt.

Dieser Übelstand wird sich durch die Binnenbahnen bessern, aber noch nicht völlig beseitigen lassen. Es kommen hier neue Forderungen hinzu: Verlängerung der Bahn bis zu einem Hafen, der sich für alle Ozeandampfer eignet und regelmäßige Ozeanverbindung besitzt. Erst wenn diese Aufgaben erfüllt sind, darf Blumenau als an das Weltverkehrsnetz richtig angeschlossen betrachtet werden. Und daß dies noch nicht geschehen ist, daß eine aufblühende, hochfruchtbare Kolonie mit 42000 Menschen, darunter 30000 (!) Deut-

schen, diese notwendige Verbindung durch das Großkapital noch nicht erhalten hat, läßt sich nur begreifen, wenn man die „illegitime“ Geburt dieser Kolonie betrachtet! Die natürliche Mutter Germania mit ihrem v. d. Heydtschen Reskript erkennt noch nicht durch ihre bureaukratische Brille, daß die handelspolitischen Grenzen sich immer stärker hervorheben und die allgemein politischen Grenzzäune zwar beobachten, aber über sie hinweglaufen. Sonst hätte längst deutsches Großkapital die nötigen Mittel zum Bahnbau verschafft. Und die neue Mutter Brasilia hat stets erst für die lusobrasilianischen d. h. die Kinder des ersten Mannes gesorgt. In welcher Weise die nationale brasilianische Schifffahrt diese viel gehaßten Allemões behandelt, wird bei Besprechung der Transportverhältnisse noch zu schildern sein. Diese bedauerliche Tatsache ist aber um so nachteiliger für den Handel, als Blumenau von dem Küstenhandel lebt. Seine Hauptausfuhr vollzieht sich auf den Küstendampfern. Und hier sehen wir nun den eigentümlichen Vorgang, daß die Blumenauer Kolonie sich zu einer Zeit auf die Ausfuhr, wenn auch nur innerhalb des Bundesstaats, geworfen hat und ihre ganzen landwirtschaftlichen Betriebsformen, ihren ganzen Tauschhandel heute lediglich auf diesen Ausfuhrhandel gründet, während die Transportverhältnisse innerhalb der eigenen Kolonie noch weit, weit schlechter als die Küstenverbindungen sind. Blumenau ist zwar durch Dampferanschluß mit seinem letzten Ende an die Peripherie des Küstenverkehrs herangerückt, aber innerhalb des eigenen Wirtschaftskreises der Kolonie versagen die Verkehrsmittel zeitweise völlig. Aus eben diesem Grunde hat sich der handelspolitische Verkehr früher in die Ferne ausgebreitet, bevor der Binnenlandverkehr intensiver wurde. Wenn daher auf engem Raum konzentrierte Handelsartikel für den Export in Frage kommen, während die Ausfuhr z. B. des voluminöseren Tabaks zeitweise unmöglich ist und an Holzausfuhr in Massen nicht zu denken ist, so tritt eben das widersinnige dieser Tatsachen deutlich hervor, daß Blumenau auf 800 km nach Rio ausführt, während es in der eigenen Komark noch keine Verkehrsmittel besitzt, die das Sammeln der Ausfuhrware bei jedem Wetter zuließen. Dieser Umstand muß um so empfindlicher den Handelsverkehr lähmen, als, wie erörtert, die Bevölkerung ganz zersplittert wohnt und keinerlei größere Städte, ja mit Ausnahme vom Stadtplatz Blumenau nicht einmal Ortschaften, die den Namen „Dorf“ wirklich verdienen, die Bewohner konzentrieren und dadurch das Zusammenfassen der Erzeugnisse örtlich erleichtern könnten.

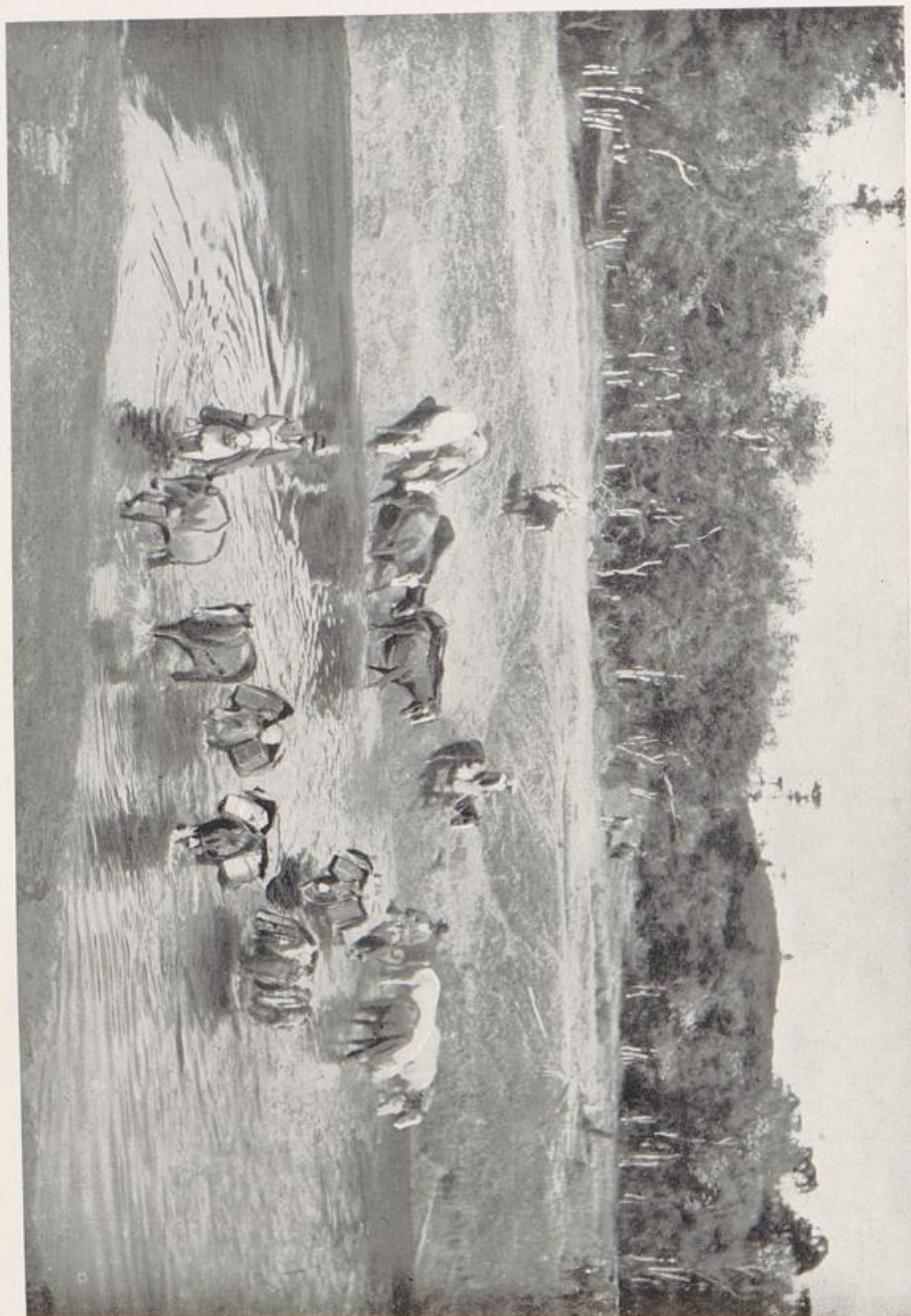
Für den interlokalen Handel, der sich fast ausschließlich zwischen Hochland und Tiefland abspielt, sind wie immer bei dem Austausch von Viehzucht und Ackerbau treibenden Völkern von Haus aus wenig günstige Vorbedingungen gegeben. Aber einmal sind die Gegensätze der Kulturen hier besonders groß (es handelt sich hier um halb wilde billigste Viehzucht und in absehbarer Zeit um Getreidebau und dort um tropische Gewächse) und zum andern hat eben Blumenau als Neuland noch die Handelsfäden mit

Europa in der Hand. Deshalb könnte sich in Blumenau der Umsatz europäischer Industriewaren, Kleider, Geschirre, Sättel u. dgl. und die der Menge nach erhebliche Versorgung mit Salz für das salzarme Hochland gegen die Erträge der Hochlandviehzucht abspielen.

Es handelt sich hier also nicht mehr bloß um Austausch von Erzeugnissen, die dem Hochland oder Tiefland vermöge seiner natürlichen Beschaffenheit eigentümlich sind und hier oder dort von Haus aus billiger und besser erzeugt werden können, sondern hier trifft die stark entwicklungsfähige, aber kulturell tief zurückstehende Naturproduktion der Campos mit den hochentwickelten europäischen Industrieerzeugnissen zusammen. Die Verkehrspolitik des Staats ist deshalb stets auf diesen hochwichtigen Zonenaustausch bedacht gewesen; aber über die Theorie hat man bisher in Blumenau nicht zum Ziel gelangen können.

So ist heute dieser wichtige Hochlandhandel, der bereits nach Blumenau gelenkt war und dort zur Matéverarbeitung in einer Mühle geführt hatte, vom Norden und Westen der Komark nach Paraná und Joinville, im Süden nach Lages und Florianopolis abgelenkt worden und die Blumenauer Matémühle steht heute still. Ohne gute Straßen oder bessere Bahnverbindung mit dem Hochland hat sich auch die Hoffnung auf diesen Hochlandhandel als trügerisch erwiesen, da die bisherigen Saumpfade völlig versagt haben. Eine wirtschaftliche Arbeitsteilung, die der Gesamtsumme aller Verhältnisse gerecht würde, ist eben für diesen interlokalen Handel nur durch bessere Transportmittel zu erreichen.

Im einzelnen vollzog sich dieser Hochlandhandel nur mittels Maultierkarawanen, sogenannten „Truppen“ (Tafel XXXIII), während Joinville Lastwagenverbindung mit Pferdebetrieb, Paraná sogar Eisenbahnverbindung bis Rio Negro hat. Diese „Truppen“ kommen in unregelmäßigen Zeitabständen und in ganz verschiedener Stärke von 5—30 Lasttieren. Da sie die Vorlage großer Auswahl verlangen, schoben die Händler größere Lager ihnen immer weiter an den Fuß des Randgebirges entgegen, wobei wiederholt ein Konkurrent den andern übersprang. Dadurch wurde dessen Lager samt den großen Anlagekosten im Sinne einer gemeinsamen Handelsteilung durchaus überflüssiger- und schädlicherweise entwertet, denn für die Hochlandstruppen, die den schweren Abstieg hinter sich hatten und gerade jetzt auf fast ebene Fahrstraßen gelangt waren, bedeutete ein halber Tagesmarsch Ersparnis natürlich einen willkommenen Vorteil, aber der Gesamthandel blieb dadurch unberührt und die Auswahl der Routen seitens der Kampbewohner, auf die allein ein Einfluß der Blumenauer Händler wünschenswert schien, wurde dadurch nicht geändert. Früher kamen Truppen selbst von Campos-Novos (6—10 Tagesreisen) nach Blumenau. Im Jahre 1904 kaufte allein die Firma Odebrecht in Neiße gegen 1500 Arroben Hochlandtabak von solchen Truppen. Heute kommen nur einige wenige und ärmere Caboclos nach Blumenau hinunter.



Maultierkarawane in Südbrasilien.



Maultierkarawane in Südbrasilien.

Schuld am Rückgang statt Fortschritt des Blumenauer Hochlandshandels sind vier Tatsachen: a) die leitenden Staatspolitiker vertreten eigene Interessen in Lages und Florianopolis oder auch in Joinville; es ist deshalb die Blumenauer Hochlandstraße nicht fertig gebaut worden, obwohl sie die halbe Höhe durch den Subida-Aufstieg bereits erreicht hatte und andererseits ist unter unsinnigen Kosten eine direkte Straße Florianopolis-Lages angelegt worden; b) die tüchtigsten Kaufleute des Staates sitzen in Florianopolis; sie haben deshalb notwendigerweise ihre Fähigkeiten in den Dienst der Handelskonzentration in Florianopolis gestellt; die Blumenauer Kaufleute aber verfügen über kein genügendes Kapital, um sich durch Vordringen auf das Hochland dessen Handel zu sichern, ja sie sind teilweise in kommerzieller Abhängigkeit von den Großkaufleuten in Florianopolis; c) der Staat unterließ es bisher, die Saumpfade nach dem Hochland im Stand zu halten; dem Munizip fehlten dazu die Mittel, obwohl sich diese Auslagen rentiert hätten, und der Hansaleitung fehlt die Einsicht, wieviel wichtiger es gewesen wäre, statt z. B. in die Seitentäler des Sellins hinauf jedenfalls zuerst am Nordarm (Hercilio) bis zum Plate zu kolonisieren, um vom Plate aus sich den Hochlandhandel zu erringen; d) die Überfälle der Buger (Indianer) nahmen in letzter Zeit auf der Hochlandstraße Subida-Lages-Curitibaños an Häufigkeit so zu, daß diese Seite von den Truppen gemieden wurde; in Florianopolis aber wurde eine „Liga“ zum Schutze dieser Buger und ihrer Katechese gegründet.

Die Truppen bringen zum Verkauf: 1) Maté. Fast die ganze Matéausfuhr des Staates Paraná wird eine Strecke weit vom Wald bis zur Fahrstraße auf Maultierrücken transportiert. 2) Tabak, Fumo, ein Rollentabak zum Preise von 8\$—20\$ die Arroba (15 kg) je nach seiner Güte, für welche die Behandlung entscheidend ist. Guter Rolltabak soll 40 Tage gesponnen werden, muß steinhart und pechschwarz sein und honigsüßen Geruch haben. 3) Kampkäse nur einmal im Jahr. Sein Preis schwankt je nach dem Grasreichtum des Jahres und der Güte der Ware von 10\$—30\$ die Arroba. 4) Felle. Den Aufkauf von Fellen vollziehen heute schon Händler, die auf dem Hochland selbst den Waren entgegenreisen (z. B. deutsche Firmen aus Florianopolis, die die Felle unmittelbar nach Griechenland weiter verhandeln). Das Gewicht der Felle beträgt etwa 10 kg bei einem Kuhfell, 15 kg bei einem Ochsenfell, 25—30 kg bei dem Fell eines alten Bullen. 5) Pferdehaare bringt fast jede Truppe, die meistens die Produkte einer Viehzuchtstation, Estancia, geladen hat, 2 bis 3 kg mit. (Jährlich werden den Stuten vor dem Decken die Schwänze und Mähnen geschnitten). Bezahlt wird etwa 1\$ für das Kilogramm Rohmaterial, so daß dieser Artikel wegen seinem billigen Bezug verschiedentlich weiter verhandelt wird; freilich kommt er nur in kleinen Mengen auf den Markt. So hat A. Zimmer am Morro Pelado jährlich etwa 8—10 Arroben Roßhaare sammeln können. 6) Schaffelle werden selten vom Kamp, wo sie als Decken benutzt werden, mitgebracht. Preis etwa 5\$. 7) Früher wurden

Mastschweine vom Kamp heruntergetrieben, da man dort in den Pinienkernen ein gutes Mastfutter besitzt. 8) Getrocknetes Fleisch wird ab und zu mangels besserer Dinge als Tauschware verladen, die Fracht stellt sich aber vom Hochland bis zur Küste fast so teuer, wie dort das heimische Fleisch ohne Fracht kostet. 9) Lebendes Rindvieh und Pferde in jährlich Tausenden von Stücken.

Diese Ausfuhr ließe sich in Sta. Catharina durch eine Hochlandbahn ebenso steigern wie in Rio Grande. Große Schlachthöfe würden am Ausgangspunkt der Bahn entstehen. Skinner berechnet als sicher zu erwartenden geringsten Hochlandhandel für das Jahr für die Blumenauer Bahn:

1. Tabak . . .	900 Rollen zu 15 kg . .	13 500 kg
2. Maté . . .	4600 Faß zu 50 kg . .	230 000 kg
3. Häute . . .	2400 Stück zu 10 kg . .	24 000 kg
		267 500 kg

Dazu kämen denn noch die Viehtransporte, die schon heute allein auf der Strecke Blumenau-Subida auf 500 Stück Schweine und 1000 Stück Rindvieh geschätzt werden.

Bei dem Einkauf durch die Truppe steht der Menge nach Salz an der Spitze, einzelne Truppen laden 30—40 Sack Salz. Bei dem Verkauf dieses Artikels wird so gut wie nichts verdient. Salz dient den Vendisten als Lockmittel. Weiter kaufen die Kampbewohner: Zucker in großen Mengen, Kaffee, Cachaça (früher sehr viel, oft 6—8 Lasten in einer einzigen Truppe), Reis, Mandioca-Farinha (Mais-Farinha gewinnt der Caboclo selbst, hält aber Mandioca-Farinha für „vornehmer“) und dann möglichst bunte und billige industrielle Erzeugnisse, Stoffe, Tücher, Decken, Schmuck, versilbertes Sattel- und fertiges Handwerkszeug, denn Schmiede gibt es auf den Kamps nur ausnahmsweise.

Dieses Hochland wäre als Ausfuhr- wie Einfuhrland vielerorts gleichwertig mit den Ackerbaugegenden Argentiniens. Vorbedingung ist aber die Hochlandbahn, da Anlage und Unterhaltung von leistungsfähigen Chausseen nach dem Hochland sich in Südbrasilien überall als zu teuer erwiesen haben, die heutigen Saumpfade im Munizip Blumenau kaum passierbar sind und der Karawanenverkehr die Frachten zu sehr verteuert. — Außer diesem Hochlandshandel ist von einem weiteren interlokalen Handel heute noch so gut wie gar nicht die Rede, obwohl in letzter Zeit in manchen Artikeln, z. B. mit Lederwaren, Joinviller Reisende in Blumenau zunehmenden Absatz fanden.

So vollzieht sich heute der Handel in einfachster Form, es zeigt sich auch hier nahezu regelmäßig dasselbe Bild wie bei der Besiedlung der Kolonie: ein Baum im Meere wurzelnd, Äste am Knotenpunkt des Stadtplatzes Blumenau seitwärts ausladend und Weiterverzweigung in den Zwischenlagern der Händler. Es fehlt dem Handel in der Nähe eine Industriestadt, wie Porto Alegre oder

gar eine moderne Stadt wie São Paulo, und damit fehlt die Aufgabe, den Austausch von Ackerbaukolonien mit Industriemittelpunkten zu vollziehen. Auch wirkt kein großer Ozeanhafen in der Nähe als Pol der Handelsrichtungen. Eine größere Industriestadt ist in Blumenau in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Die wünschenswerte Ausfuhr von Gemüse, tropischen Früchten, Geflügel und frischem Fleisch hängt aber davon ab, ob Blumenau Bahnverbindung mit einem oft angelaufenen Ozeanhafen erhält.

Für den lokalen Handel und seine Ausdehnung ist nach diesen Ausführungen noch die Tatsache bemerkenswert, daß die „Venden“ stets der Kolonisation gefolgt sind, ja, in der Blumenauer Hansa — und hier sehen wir ein anerkennenswertes Eingreifen der sogenannten „Gesellschaftsvenden“ — bis an die Spitzen der Kolonisation vorgeschoben wurden, wo sie in erster Linie die Versorgung der Einwanderer mit Lebensmitteln übernahmen. Der Kaufmann ist in unbewohntem Waldland ohne Bahnbau nicht in der Lage, den natürlichen Reichtum von Holz und Maté auszunützen, er konnte hier deshalb nicht als „Träger der Kolonisation“ erscheinen. Um so wichtiger aber war er als „Förderer der Kolonisation.“

Im Zusammenhang mit solcher Erörterung stellt sich uns eine andere Entwicklungsreihe des Handels dar, sobald wir von der Spitze solcher Kolonisation ausgehen und untersuchen, wie die Aufgaben des Handels mit den Fortschritten der Einwanderer wuchsen. Dazu sei zunächst die Entwicklung des Handelsstands erörtert.

Alle Einwanderer traten, erfüllt von dem Wunsch, auf eigener Scholle ein freier Bauer oder sogar gleich Rittergutsbesitzer zu werden, zunächst als Waldarbeiter auf. Bald aber drängte sich die Notwendigkeit hervor, die nötigsten Geräte, Lebensmittel und Kleidungsstücke herbeizuschaffen und nach dem entfernten Ausgangspunkt, der Basis der Kolonisation, zuerst die Erträge der Jagd, namentlich Felle, zum Verkauf zu bringen. Wer dazu unter den Siedlern Neigung verspürte, bot sich als „Kommissär“ an, und je nach seiner Geschicklichkeit sonderte sich dieser „Gelegenheitshändler“ immer mehr von der eigentlichen Kolonistenarbeit ab. Das Nebengeschäft des Handels wurde Hauptbetätigung und bald öffnete sich eine „Vende,“ deren Besitzer sich immer mehr von der eigentlichen Koloniarbeit zurückzog und diese nur soweit besorgte oder bereits durch andere besorgen ließ, daß er für Weide sorgte und Futter für sein Vieh, besonders für die Transporttiere, pflanzte. Selbst heute, wo im Gegensatz zu früher die Vendisten von der alten Kolonie dem Handel auch in der jungen Kolonie genügen, entwickeln sich solche frische Vendisten in der Blumenauer Hansa, und andererseits werden Europareisende in der Regel von ihren Verwandten und Freunden zu gemeinschaftlichem Boten gestempelt, so daß sich wiederum einzelne Spezialisten auf diesem Gebiet herausgebildet haben, die jährlich nach Europa reisen, bis die Zollbeamten ihnen nicht mehr die Nachsicht angedeihen lassen, die sonst in S. Francisco dem

deutschen Einwanderer im Gegensatz zu den Schikanen in anderen brasilianischen Häfen in hohem Maße gewährt wird.

Innerhalb der alten Kolonie vollzog sich erst allmählich der Übergang von solchem Gelegenheitshandel zur berufsmäßigen Tauschvermittlung und der Vervielfältigung der Handelsobjekte über die bestellten Waren hinaus. Früher war dieser Übergang ein notwendiger und die Handelsaufgaben waren geringer. Heute sind die neuen, selbständigen, ganz kleinen Krämer seltener nötig. Sie entstehen meist aus Faulheit und Erfolglosigkeit im Kolonistenberuf und müßten teilweise als gefährliche Schmarotzer durch municipale Steuern ausgetilgt werden, weil sie die wichtigste Aufgabe des heutigen Handels nicht zu lösen vermögen: für den Absatz der landwirtschaftlichen Erzeugnisse zu sorgen. Sie können keine Sicherheit bieten, arbeiten mangels genügenden¹⁾ Kapitals nicht regelmäßig und besitzen meist nicht die Vorkenntnisse zum gewerbsmäßigen Betrieb. Leider haben auch alte Blumenauer gewerbsmäßige Kaufleute zum Teil diese Aufgabe schlecht gelöst. Über das System, alles an sich reißen zu wollen, jedem Widersacher eine eigene Vende vor die Tür zu setzen, rücksichtslos und teilweise skrupellos sich in altersersessene Handelsgebiete anderer Kaufleute hineinzudrängen, haben sie diese Hauptaufgabe des Handels nicht auf die beste Art, sondern nur zum eigenen größten Vorteil zu lösen versucht. Die Tatsache, daß die Kolonisten in Konsumvereinen selbst die Aufgaben des Handels mit ihren landwirtschaftlichen Erzeugnissen zu lösen versuchen und ausgesprochenenmaßen den Zwischenhandel ausschalten wollen, beweist, wie wenig die Masse der Kaufleute erfaßt hat, wozu sie da ist. Sie bleibt sich nicht bewußt, daß sie bei dem gesamten Wirtschaftsbild der Kolonie lediglich der Landwirtschaft zu dienen, nicht ihr Vorschriften zu machen hat. Daß es aber Ausnahmen unter den Händlern gibt und nicht etwa der „Stand des Kaufmanns“ den Bauern ein Dorn im Auge wäre, geht daraus hervor, daß die Gründer des Konsumvereins wiederholt Kaufleute, freilich leider Leute mit geringem Kapital, die ihr Vertrauen genossen, um Übernahme ihrer Geschäfte gebeten haben.

Inzwischen ist der Senior der Blumenauer Kaufleute nach mehrjährigem Aufenthalt in Deutschland wieder zurückgekehrt, der das Vertrauen weiterer Kreise genießt und es bisher wohl verstanden hat, sich über die Parteien zu stellen. Gelingt es ihm aber nicht, die Kaufleute zur Lösung ihrer Aufgabe in Einklang mit den Produzenten zu bringen, dann bleibt nur der Ausweg, daß neue dort einwandernde Kaufleute mit einem Vermögen von 300 000 bis 400 000 Mark diese Lage ausnützen und mit dem Vertrauen der Bauern auch deren Kundschaft gewinnen, oder daß deutsche kapitalkräftige Exporteure in Blumenau Filialen errichten.

¹⁾ Bis der Vendist die eingehandelte Butter durch seinen Vertreter in Rio bezahlt bekommt, vergeht bisweilen ein halbes Jahr und mehr.

Schon heute ist in vielen Fällen der Blumenauer Handel seiner Art nach kein Eigenhandel, wenn es auch bisweilen so scheint. Der freie kleine Vendist und selbst der eine und andere große Vendist ist in den letzten schlechten Jahren so verschuldet worden, daß er von seinen Lieferanten auch Waren nehmen muß, die ihm nach Gruppe, Gattung und Art nicht zusagen. Vermutlich sitzen deshalb mit wenigen Ausnahmen die Großkaufleute Blumenaus als Kommissionshändler in Florianopolis? Einzelne Kaufleute Blumenaus arbeiten für einzelne Artikel als Agenten oder Kommissäre und nutzen zwischen diesen flüssigen Grenzen den Vorteil des Handels ohne eigenes Kapital aus.

Da in Blumenau keinerlei Zollamt besteht, obwohl allein aus Blumenau der Staat an Ausfuhrzolleinnahmen jährlich etwa 80:000\$ einnimmt, finden wir in Itajahy (Nebenzollagentur) und in S. Francisco (Hauptzollagentur) mehrere Spediteure. (Itajahy: Asseburg, S. Francisco: C. Höpke).

Einzelne Kaufleute nehmen unverschämte Spesen. Ein Fall ist mir bekannt, in dem ein Sattler im Jahre 1903 zur Exportgerberei übergehen wollte, aber nach dem ersten Ausfuhrversuch durch ein Blumenauer Haus allen Unternehmegerist verlor, obwohl ein solches Geschäft entschieden hätte aussichtsvoll werden können. Er hatte bei einem Ausfuhrwert von 690\$000 nicht weniger als 160\$950 für Fracht, Spesen (z. B. 10 % Kommission) und Zoll für den Verkauf seiner Waren bis Rio de Janeiro zu zahlen.

Leider fehlt in Blumenau jede Markteinrichtung und damit ein öffentlicher vergleichender Maßstab der Preisbewertung. Letztere Tatsache ist um so bedauerlicher, da auch die Preisregulierung durch Hausierer abgeschafft wurde. Das Hökern beschränkt sich auf Früchte, Gemüse, Geflügel, Eier und Brennholz.

Geschäftsreisende, auch „Musterreiter“ und „Kometen“ genannt, waren in Blumenau und seinen vom Großen ins Kleine je nach der Entfernung vom Stadtplatz fein gegliederten Geschäften früher selten gesehen. Die auswärtige Konkurrenz würde aber befruchtend wirken und dem Tauschhandel wie dem Borgen entgegenarbeiten können. Unmittelbarer Bezug wird von jungen Kolonisten, die noch persönliche Verbindung mit Kaufleuten in der alten Heimat haben und besondere Wünsche nach bestimmten ihnen von Deutschland bekannten Waren hegen, gepflogen. Die Speditionskosten sind aber so große, daß nach und nach mit fortschreitender Anpassung an die allgemein üblichen Bedürfnisse der unmittelbare Bezug schwindet.

Ein Konsumverein, dem zahlreiche Bauern beitraten, ist vor zwei Jahren in Carijos gegründet. Mangels geeigneter Leitung und genügenden Kapitals erscheint das Unternehmen als ein totgeborenes Kind, zumal im Haß gegen neue Wettbewerber unschwer eine Mehrheit der alten Kaufmannschaft zu finden war. Der Mangel an Firmenschildern (altes Steuerobjekt) erschwert den Geschäftsverkehr. Für das deutsche Stimmungsbild der Landschaft fehlt

deshalb der „goldene Löwe“ und die „blaue Katze.“ Nur in der Hansakolonie in Neu-Berlin gibt es z. B. eine Bretterbude mit dem stolzen Namen „Hotel zur Stadt Berlin“ (Abb. 24).

Der jährliche Umsatz beträgt in Durchschnittsjahren bei guten Geschäften das 1½fache des Warenlagers, bei schlechten Geschäften knapp die Hälfte. In einer tüchtigen Vende unweit der Spitze der Kolonisation z. B. der Filiale von A. Zimmer in Neu-Berlin stellte das Lager einen Durchschnittswert von 8:000\$ dar und das Haus kostete 6:000\$. Bereits nach einem Jahr waren aber die Außenstände, zumal die H. K. G. Lebensmitteldarlehen nur in ihren eigenen Venden oder gegen 10 % Abzug gab und selbst Wegbauten mit Gutscheinen bezahlte, auf 6—7:000\$ angewachsen. Der jährliche Umsatz schwankte stark. 1904 betrug er in der Woche 300—400\$, 1905 höchstens 200\$, zumal eben der Monopolhandel der H. K. G. diese alten Kaufleute, die früher allein den Handel nach der Hansa versorgt hatten, durch die Gutscheinwirtschaft immer mehr und rücksichtslos ausschaltete.

Die Kursschwankungen geben dem ganzen brasilianischen Handel ein unsolides Gepräge (der Kursdurchschnitt betrug im Jahre 1900 $9\frac{1}{2}$, 1901 $11\frac{3}{8}$, 1902 $11\frac{31}{32}$, 1903 12, 1904 12, 1905 $15\frac{57}{64}$. Vgl. auch Anhang Tabelle V). Je weiter dabei ein Handelsgebiet von Zentralbörsen entfernt ist, je schlechter sich seine Verkehrsverbindung mittels Telegraph, Post und Frachtverkehr darstellt und je öfter die Ware umgesetzt wird, d. h. je mehr Menschen an den Waren verdienen wollen, desto bedenklicher äußern sich die Folgen der unsicheren Preisbewertung, da die Nachricht bevorstehender oder vollzogener Kursänderungen erst spät eintrifft, die Zeit von der Bestellung bis zum Eintreffen der bestellten Ware wächst, das Handelsrisiko sich damit erhöht und jeder Zwischenhändler ebenso bedacht ist, sich vor Kursverlusten durch hohen Preisansatz zu schützen wie den Kurswechsel durch Anrechnung des für ihn günstigen Kurses auszunutzen. Dabei werden die Kurssteigerungen zwar mit großer Schnelligkeit auf den Konsumenten abgewälzt, Herabsetzungen aber führen nur sehr langsam zu entsprechenden Preisermäßigungen, falls sie sich auf dem Weg, den das Erzeugnis vom Einkauf durch den Großhändler bis zum letzten Vendisten nimmt, für den Konsumenten nicht überhaupt völlig verflüchtigen.

Wie der Kolonist Raubbau im Urwaldland treibt, so führen die handelnden Personen häufig einen Raubhandel gegen ihre Konsumenten, die Kolonisten, statt deren Kaufkraft zu stärken, durch preiswerte Waren deren Kauflust zu wecken und dadurch den Gesamthandel so zu erhöhen, daß auch bei geringem Einzelverdienst ein größerer Gesamtverdienst für den Händler abfiele. Der einzelne Blumenauer Kaufmann vermag es keineswegs gegen dieses System anzukämpfen. Selbst die nicht unbedeutenden „Familienwirtschaften“ dringen hier nicht durch, obwohl in Kolonien die großen Verwandtschaften (der Kaufmann Alt hat hundert lebende Nachkommen) den hohen

wirtschaftlichen Wert der sozialen Einheit „Familie“ beweisen. Nur der Mangel an Ellenbogenfreiheit wird hier zur gemeinsamen Reorganisation der Handelsgrundsätze führen. Bei dem übertriebenen Ausbau ihrer Geschäftssysteme sind sich heute die Blumenauer Händler mit ihren Filialen so dicht auf den Leib gerückt, daß eine gemeinschaftliche Verständigung, wie sie denn auch die Associação Commercial plant, behufs weiterer Handelsentwicklung stattfinden muß. Hoffentlich siegt bei diesen Verhandlungen nicht der skrupellose geriebene Händler mit List und Kniffen, sondern der ehrenhafte weitschauende Kaufmann mit starker wirtschaftlicher Initiative. Beide Arten mögen unter den Blumenauer Händlern zu finden sein.

Diese Kaufleute leiten in mehr oder weniger verzweigtem Geschäftssystem (Hauptgeschäft, Hauptdepots, Nebendepots, Filialen, abhängige kleine Vendisten) von dem Ende der Kolonietiefen den Handel nach der Hauptsammelstelle am Stadtplatz und Flußhafenort Blumenau und von da fast ohne jeden gegenseitigen Austausch nach der Küste.

Die Handelsobjekte beginnen eine allmähliche Spezialisierung aufzuweisen. Damit wären die Bedingungen auch zu größerem Austausch zwischen den einzelnen Hauptgeschäften gegeben. In der ursprünglichen Vende gab es alles zu kaufen, vom Hering bis zu Goethes Werken. Heute gibt es drei Uhren- und Goldwarenhändler, zwei Buchhändler, ein Konfektionsgeschäft, ein Trikotwarenspezialgeschäft, besondere Schuhläden, Geschäfte, die gewisse Artikel bevorzugen, wie Glaswaren, Lampen, oder andere Geschäfte für Stoffe, Konserven und Gewürze, Eisenwaren usw. Es treten immer neue Artikel hinzu, die Zahl der Warengruppen vergrößert sich und die einzelnen Gruppen sondern sich in immer neue Warengattungen.

Neue Dinge treten zum täglichen Bedarf, wie unverstandene Bücher und Zeitschriften mit schönen Bildern. Der Geschmack verfeinert sich; man schmückt die Wohnung bereits mit vermeintlicher echter Bronze, in Wirklichkeit einem teuer erkauften Kunstguß, trägt feinere selbst seidene Stoffe und Plauener Spitzen, aus Brüssel „echt versandt“, und läuft nur ganz entre nous zu Hause noch zwischen den plüschenen Polsterstühlen barfuß herum; man hält auf Mode, sogar bei Küchenschürzen, ißt von feineren Geschirren eingeführte Fischkonserven, wenn auch noch mit dem Messer, trinkt auswärtiges Bier, die Flasche für 1½ Mark, schiebt Gummikugeln auf der Kegelbahn und zieht dazu fein säuberlich seine „Röllchen“ aus, und der Barbier erfährt, wozu man „Kopfwasser“ benutzt. . . .

Das sind Fortschritte, aber sie beweisen gleichzeitig, daß dies Publikum unter der Hand geschickter Importeure noch sehr entwicklungsfähig sein könnte. Daher ist die Zeit für die deutschen Exporteure gekommen, mit dem beginnenden Bahnbau, der diesen Wechsel der Handelsobjekte beschleunigen muß, die Kolonie auf Absatzfähigkeit neuer Waren hin zu untersuchen.

Als einzelne Gruppen der Handelsartikel finden wir natürlich die

Erzeugnisse der Landwirtschaft wieder. Wir erkennen aber auch Wirkungen kleingewerblichen Lebens und aussichtsreiche Anfänge industrieller Entwicklung. Nahrungsmittel, in erster Linie Fettstoffe, nehmen den größten Prozentsatz des Gesamthandels ein. Die Verpackung von Butter und Schmalz geschieht in Blechdosen und gestattet größere Wertobjekte bei kleinerem Frachturnfang längere Monate haltbar zu versenden. Andere landwirtschaftliche Handelswaren wie Mais zeigen geringere Haltbarkeit. Ebenso werden die Fässer von den Rüsselkäfern angebohrt. Es sind deshalb besondere Vorrichtungen nötig, den Mais durch Aufhängen oder Bewegen zu schützen, die Fässer mit Kalk zu bestreichen und häufig zu prüfen.

Handelswaren aber, die besonders rasch verderben und deshalb schnelle Frachtzu- und -abfuhr verlangen, wie tropische Früchte, sind von dem Außenhandel durch die heutigen Verkehrsverhältnisse ebenso ausgeschlossen wie schwere Massenerzeugnisse (Holz und teilweise Maté), die billigere Frachtpreise verlangen.

Die Handelsobjekte werden sich mit der Differenzierung der Hauptprodukte der Landwirtschaft und mit dem Hinzutreten eigener kleingewerblicher und industrieller Erzeugnisse, z. B. einfacher Eisengußwaren (zwei Gießereien in Blumenau) oder Trikotwaren und gewisser Webstoffe (fünf Webereien) erweitern. Sie verschieben sich durch Änderungen im Geschmack z. B. im Tragen brasilianischer Kleidungsstücke, wie den Ponchaus, während der rein deutsch gebliebene Bauer wie seine Sprache so auch deutsche Muster, Stoffe und Tracht behält.

Der Handel hat sich weiterhin zu richten nach den Bedürfnissen der landwirtschaftlichen Betriebe. So werden in Blumenau große Mengen Stacheldraht zum Einfriedigen der Rindviehweiden verbraucht, während z. B. in Neu-Württemberg die Einfriedigung der Schweineweiden aus Holzpfehlen (senkrecht nebeneinander in den Boden gestellt) besteht. Der Vertrieb von Butter und Schmalz führt zur Einfuhr von größeren Mengen Blech. Das Schroten und Mahlen des Mais, das Pressen des Zuckerrohrs, das Schleudern der Milch und der Pflugbau verlangen mit zunehmender Intensität und Rationellität der Betriebe Maschinen für Hand-, Wasser- und Dampfmühlbetrieb.

Auch Gewerbe und Industrie verlangen vom Handel Zu- und Abfuhr von Maschinen und Maschinenteilen, Rohstoffen und fertigen Fabrikaten (Halbfabrikate werden nur ein-, nicht ausgeführt). Für die Webereien sind Garne, für die Spinnereien (z. B. in Brusque) Rohbaumwolle zu beschaffen. Die Gastwirtschaften, die Brauereien, die Limonadefabriken, Ziegeleien, Seifensiedereien, Druckereien und Apotheken wollen versorgt sein (vgl. S. 154, gewerbliche Anlagen) und der Hochlandshandel stellt seine bestimmten Forderungen.

Die mit dem Bahnbau sicher zu erwartende Konzentration der Bevölkerung und stärkere Zuwanderung erweckt verstärkte Bautätigkeit und belebt

Baugewerbe und Arbeitsmarkt. Die Transportmittel selbst sind nicht nur Hilfsmittel des Handels, sondern verlangen durch ihren eigenen Verbrauch eine gewisse Handelstätigkeit.

Über die Güte der eingeführten Waren kann nicht leicht das Urteil hart genug sein. Restkäufe, Gelegenheitskäufe, Artikel mit Musterfehlern und Ausschußwaren vorteilhaft einzuhandeln, gilt dem Deutschland besuchenden Vendisten häufig als Ideal und in Deutschland z. B. in Hamburg — nein, daß will ich lieber nicht sagen! — Ein Beispiel sei aber erzählt. Der Kaufmann X bestellt die landesüblichen Kneifzangen. Sie kamen an, waren aber so miserabel, daß sie bei den ersten Versuchen ausbrachen. Der Kaufmann bestellte gute Ware; sie kam aber so teuer, daß dieser Händler bei den Konsumenten wegen teurer Ware in schlechten Ruf geriet. — Das kann nur anders werden, wenn deutsche Fabrikanten solchen Schund nicht herstellen, die Exporteure ihn in einem Zustand, wie er oft nach Brasilien geht, nicht liefern, die Kommissionäre ihn nicht einführen und die Kaufleute in Blumenau gemeinsam gegen den Verkauf von solchem wertlosen Zeug so kräftig vorgehen, wie sie es z. B. gegen die Hausierer in rührender Einmütigkeit in der Munizipalverwaltung getan haben. Die Konsumenten aber wären an gute Ware bei gleichmäßigem Vorgehen der Händler bald zu gewöhnen.

Die Preise der Artikel sind nach Weltmarktpreisen und Marktumwälzungen, Kursschwankungen, Kreditmangel oder Geldüberschuß, stark wechselnder Leistungsfähigkeit der ungenügenden Verkehrsverhältnisse, Ernteüberschuß oder Mißernte und Abstufungen der Verderblichkeit der Erzeugnisse nach Klima und Jahreszeit außerordentlichen Schwankungen unterworfen. Verstärkt werden diese Schwankungen durch künstlich geschaffene (Koloniegrenzen) oder von Natur bestehende und noch nicht überbrückte Hindernisse (Entfernung vom Meer, schlechte Straßen und das größte Verkehrshindernis: gebirgigen Urwald), so daß von einem Streben nach Preisausgleichung der Waren selbst in einander benachbarten Orten wenig zu spüren ist. Die Abstufung der Preise ist vielmehr heute noch eine sehr rohe. Die stärkste Gesamtwirkung aller dieser Faktoren zeigt sich naturgemäß in den äußersten Tälern der letzten Kolonisation, die von den Weltmärkten am entferntesten liegen. Da auf der andern Seite die dort wohnenden Einwanderer wirtschaftlich noch nicht erstarkt sind, führen diese Preisbewertungswellen bald zum erstickenden Überfluß, bald in die Nähe der Hungersnot und als Folge dieser Erscheinungen weiß der Produzent beim Pflanzen seiner Produkte nie, ob er sie beinahe für nichts oder mit hohem Gewinn los wird. Diese Aufgabe ist um so weniger erfüllt, da der Zugang zur Blumenauer Hansa ganz überflüssigerweise über eine verlorene Steigung von 500 m auf einem zeitweise lebensgefährlichen Wege führt! Andererseits aber hat die H. K. G. es in anerkennenswerter Weise verstanden, die Preise für eingeführte Waren verhältnismäßig billig, wenn auch noch nicht so billig wie möglich, zu gestalten.

Gäbe sie den verderblichen Monopolhandel auf, so würden die Waren in der Hansa für die Kolonisten zu noch niedrigeren Preisen zu kaufen sein.

Die Einzelpreise betragen für eine gute Kuh 125—160\$ (auch mehr), ein gutes Pferd 80—200\$ (bis 600\$), Maultier 100—250\$, Zuchtsau 20—30\$, Ferkel 4—6\$, ein Bauernwagen 200—250\$ (auf dem Hochland in Lages kostet Rindvieh 55—60\$, Maulesel 80—100\$, Pferde 50—60\$).

Aus dem Jahre 1905 sei eine Preisliste wiedergegeben:

Lebensmittelpreise.

In den Verkaufsstellen der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft.

Weizenmehl	das Kilogramm	440	Réis, Arroba	6\$200
Zucker	" "	400	" "	5\$500
Reis	" "	640	" "	9\$200
Farinha	" "	320	" Sack	13\$200
Schwarze Bohnen	" "	320	" "	18\$700
Maismehl	" "	140	" "	"
Kaffee	" "	960	" Arroba	14\$600
Maté	" "	400	" "	4\$500
Salz	" "	200	" Sack	10\$500
Carne-secca	" "	1\$100	" Arroba	15\$300
Speck	" "	900	" "	"
Schmalz	" "	900	" "	"
Cachaça	die Flasche	300	" "	"
Essig	" "	200	" "	"
Petroleum	" "	360	" Latte	7\$000
Tran	" "	700	" "	"
Teer	" "	700	" "	"
Streichhölzer	Pack	700	" "	"
Seifenstein	das Kilogramm	1\$100	" "	"
Soda	" "	500	" "	"

Eisenwaren.

Hacken	Stück	1\$600—1\$800	} Hiesige ¹⁾ Schmiedearbeit.
Äxte	"	6\$500	
Foïçe	"	3\$800	
Facao	"	5\$500	
Spaten	"	1\$100	
Schaufel	"	1\$100	}
Drahtstifte	Pack	1\$300—1\$600	
Schrot	das Kilogramm	1\$200	}
Pulver	" "	4\$500	
Zaundraht 500 m, 34 kg schwer		25\$000	}
Krampen	das Kilogramm	800 Réis	
Kochtöpfe, innen verzinkt	1 kg	2\$300	}
Kaffeekessel, innen verzinkt	1 "	2\$600	
Milchkummen	Stück	800 Réis	

¹⁾ Die eingeführten Waren dieser Art sind zu elendiglich. D. V.

Damals war der Wert eines Milréis eine Kleinigkeit höher als eine Mark. Die Lebensmittel sind deshalb allgemein als billig zu bezeichnen, wie es in diesem hochfruchtbaren Siedlungsgebiet auch nicht anders zu erwarten sein sollte.

Aus der alten Kolonie (Stadtplatz Blumenau) seien folgende Preise (1904) wiedergegeben: 1 Quart Bohnen 3\$, 1 kg Speck 900 Réis, 1 kg feines Salz 600, 1 Quart grobes Salz 600, 1 kg Zimmt 2\$700, 1 kg Pfeffer 2\$800, 1 kg Gewürz 2\$400, 1 kg Kümmel 2\$, 1 Sack Weizenmehl 30\$, 1 Flasche Speiseöl



Abb. 20. Hauptgeschäft der Hanseatischen Kolonisations-Gesellschaft m. b. H. (Blumenauer Hansa).

3\$, 1 Sack Farinha (einschl. Sack) 6\$. — Schlachtochen vom Hochland kosten 60—70\$, Schlachtochen aus Blumenau (besseres Futter) 80—90\$. — 1 Pfund Rindfleisch kostet durchschnittlich 200 Réis, Schweinefleisch 300 bis 350 Réis, 1 Huhn 1\$, 1 Dutzend Eier 200—300 Réis, Kartoffeln 1 Quart 1\$, Milch 1 Flasche ($\frac{3}{4}$ l) 100 Réis. — Eine Hotelrechnung beweist, daß man billig (dabei nicht schlecht) in den Gastwirtschaften verpflegt wird: Kaffee 300 Réis, Mittagessen 1\$, 1 Flasche eingeführtes brasilianisches Bier 1\$300 bis 1\$500, Blumenauer Bier 300—400 Réis, 1 Glas Orangenwein 200 Réis, 1 Flasche portugiesischer Rotwein 2\$; Wohnung vielfach frei oder 0\$500—1\$500.

Für Bauarbeiten bezahlte die Joinviller Bahn Anfang 1905: Maurer-

arbeiten von trockenen Steinen (Handarbeit) der Kubikmeter 5\$, gewöhnliche mit Mörtel (Handarbeit) der Kubikmeter 7\$, mit Zurüstungen (Handarbeit) 20\$, Steinhauerarbeit (Belag, Handarbeit) der Kubikmeter 80\$, Bruchsteinarbeit (Belag) der Kubikmeter 2\$500, Vermauern (Belag) der Quadratmeter 1\$, Abstützen von Fundamenten mit Brettern der Quadratmeter 2\$, Abstützen von Fundamenten mit Bohlen in einfacher Verbindung 4\$, mit Bohlen, Feder und Nute der Quadratmeter 5\$, Rahmen zu Abstützungen der Meter 2\$, Pfähle mit der Ramme gerammt der Meter 8\$, provisorische Brücken von Holz der Kubikmeter 50\$, Transport von Steinen zu den Bauten für jeden Meter Entfernung 0\$003, Transport von Sand zu den Bauten für jeden Meter Entfernung 0\$002, Trockenlegung von Fundamenten, Handarbeit für Mann und Stunde 0\$400, Ausschachtungen von Fundamenten: dieselben Preise wie bei den Erdbewegungen, jedoch um 80 Réis höher für den Meter bei einer Tiefe von mehr als 1 m. Ebendasselbst wurden bezahlt für den Quadratmeter Rodearbeit 200 Réis, Bewegung des Raummeters 2 m weit bei trockener Erde 500 Réis, bei nassem Boden 650 Réis, Tabatingagestein 800 Réis, loses Gestein 1\$500, Steinmaterial 4\$800, Scharfkantige Schwellen (1,80 m $\times$ 0,18 $\times$ 0,14) aus Imbuja, Taromã, Peroba, Canjarana, Ipé, Jacaranda, Monjolo, Cabriuva und Cambarã wurden an die Bahnlinie geliefert mit 1\$200 bezahlt. Dabei wurden aber nur 60% in bar, mindestens 40% in Waren vergütet. Bei diesen 40% waren „die Ausgaben für den Transport der Materialien und Waren nicht eingerechnet“.

Die Holzpreise sind andauernd schwankend. Ende Januar 1906 wurden in Itajahy folgende Preise angeboten:

Für Bohlen von 9 $\times$ 18 Zoll 11\$, 12 $\times$ 18 = 19\$, 9 $\times$ 20 = 13\$, 12 $\times$ 20 = 21\$, 9 $\times$ 22 = 16\$, 12 $\times$ 22 = 25\$.

Nach dem Gutachten Skinners (1905) betrugen die Holzpreise in Rio de Janeiro damals:

1. Brasilianisches Bauholz, gute Qualität:

		für den Kubikmeter
1 Dzd. Bohlen	0,076 m $\times$ 0,229 m $\times$ 4,26 m = 0,890 cbm	65—70\$
1 „ „	0,102 m $\times$ 0,229 m $\times$ 4,26 m = 1,187 cbm	68—72\$
1 „ „	0,152 m $\times$ 0,229 m $\times$ 4,26 m = 1,781 cbm	72—75\$

2. Südbrasilianisches weißes Pinienholz:

		für den Kubikmeter
1 Dzd. Bohlen	0,076 m $\times$ 0,229 m $\times$ 4,26 m = 0,890 cbm	68—70\$
desgl. für rotes Pinienholz		75—80\$

3. Nordamerikanisches Pinienholz:

		für den Kubikmeter
1 Dzd. Bretter	0,025 m $\times$ 0,30 m $\times$ 3,66 m = 0,335 cbm	31\$700
1 „ „	0,025 m $\times$ 0,30 m $\times$ 4,88 m = 0,446 cbm	46\$100



Baumriese in Sta. Catharina.

4. Paraná-Pinienholz:

		für den Kubikmeter
1 Dzd. Bohlen	$0,076 \text{ m} \times 0,229 \text{ m} \times 4,26 \text{ m} = 0,890 \text{ cbm}$	50—55\$
1 „ Bretter	$0,025 \text{ m} \times 0,30 \text{ m} \times 3,66 \text{ m} = 0,355 \text{ cbm}$	23\$100
1 „ „	$0,025 \text{ m} \times 0,30 \text{ m} \times 4,88 \text{ m} = 0,446 \text{ cbm}$	30\$800

Stammholz, gute Qualität:

Minimum 4 m lang, $0,30 \times 0,30$ stark, für den Kubikmeter	50—55\$
--	---------

5. Itajahy-Edelholz:

		für den Kubikmeter
a) I. Klasse. Bauholz, kantig geschnitten und rein	0,33 m breit	54—55\$
II. Klasse. Bauholz, kantig behauen, mit Knoten	0,33 m breit	33—34\$
III. Klasse. Bauholz, behauen, mit Knoten u. Rissen	0,33 m breit	21—22\$
b) I. Klasse. Bauholz, kantig geschnitten und rein	0,248 m breit	31—32\$
II. Klasse. Bauholz, kantig behauen, mit Knoten	0,248 m breit	20—21\$
III. Klasse. Bauholz, behauen, mit Knoten u. Rissen	0,248 m breit	15—16\$
c) Zedernholz, kantig geschnitten, reines gerades Holz	0,33 m breit	70—75\$
„ „ „ „ „ „	0,248 m breit	40—45\$

Diese Zahlen von Preisbewertungen können natürlich nur einen Anhalt über die allgemeine Preishöhe im Vergleich zu anderen Ländern der Erde geben. Sie beweisen aber, daß die in Blumenau bisher erzeugten Waren fast ausschließlich solche der Landwirtschaft und billig waren und andererseits, daß die nach Blumenau eingeführten Waren vorwiegend aus industriellen Erzeugnissen mit hohen Preisen bestanden.

Die Schlußfolgerungen, die das deutsche Exportkapital hieraus zu ziehen hat, sind klar zu erkennen. Hier bestehen Gebiete, die für gewerbliche Neuanlagen von Haus aus günstige Vorbedingungen geben. Es hat deshalb die Komark Blumenau auch mit dem Übergang von rein landwirtschaftlicher zu kleingewerblicher und zu industrieller Erzeugung begonnen.

Neben den Aufgaben, die der Handel heute schon im Dienst der Landwirtschaft zu erfüllen hat, und denen, die es durch den gewerblichen und industriellen Fortschritt neuerdings erhält, stellen die verbesserten Verkehrsverhältnisse, die Bahnbauten, dem Handel allein oder in Verbindung mit gewerblichen Anlagen, wie Holzschneide- und Matémühlen, neue große Aufgaben: die Massenausfuhr von Holz und Maté. Das kleine Munizip Brusque (12 000 gegen 42 000 Einwohner in Blumenau) führte 1904 für 150 Kontos (damals rund 150 000 Mark) 15 000 Dutzend Bretter, also mehr als Blumenau aus. Ja, einer der Kaufleute aus Brusque (Baur) hat sich eigens zu diesem Holzgeschäft einen kleinen Küstendampfer besorgt. Die Blumenauer Kaufleute sehen oft geringschätzig auf das kleine Brusque

herunter, und doch hat sich dort viel stärker als in Blumenau ein selbständiger Handel entwickelt.

Der Herva-Maté oder „Paraguaytee“ wird aus Blättern und Stengeln des *Ilex paraguayensis* aus der Familie der Aequifoliaceen gewonnen (Tafel XXII). Dieser Busch kommt in Paraguay, Argentinien und Brasilien vor. Allein die Matéwälder Paraguays umfassen nach Oppel 14641 qkm d. h. eine Fläche so groß wie das Königreich Sachsen. Die Matéerzeugung betrug 1897, wie schon an anderer Stelle berichtet, nach Warburg 60 Millionen Kilogramm und nach Plate für 1899 100 Millionen Kilogramm. Ein Kilogramm zu 56 Pfennig Ausfuhrpreis berechnet, beträgt danach die jährliche Matéausfuhr im Gesamtwert 34 bzw. 56 Millionen Mark.

Sowohl die Produktion wie Konsumtion ist steigerungsfähig. Im Hinterland von Blumenau sind weite Matéegenden, die nur durch Zufall einmal von Weißen durchstreift sind, und andererseits sind an vielen Stellen auf dem Hochland, z. B. bei Lucena und Moema, heute schon Matékulturen von Kolonisten angelegt. Es ist dabei bisher noch nicht gelungen, die kleinen Pflänzchen selbst zu züchten. Man holt sich bisher die jungen Pflanzen aus dem Walde, muß sie aber genau so gegen die Sonne gerichtet einsetzen, wie sie auf ihrem Entstehungsplatz im Walde gestanden haben.

Die gedörrten und zerkleinerten Blätter und Stengel werden in Fellen, Sestern (Körben aus Rohr) oder Säcken verladen und in Maultierlasten (Tafel XXIII) zu 6—8 Arroben (15 kg) gleich zur Matémühle oder erst zum Vendisten an der nächsten Landstraße gebracht, von wo der Maté z. B. im Munizip S. Bento und Joinville auf 5—9spännigen Planwagen (Tafel XXIX) nach der Küste in die Matémühlen in Joinville gebracht wird. Dort findet behufs Verfrachtung über See die Verpackung in Fässer statt, die an Ort und Stelle aus dem Holz der *Araucaria brasiliensis* hergestellt werden. In anderen Gegenden gehen die Mühlenbesitzer dem Maté entgegen; so sind z. B. zahlreiche Matémühlen in Passo Fundo (Rio Grande do Sul) eröffnet worden, als die vom Hafen Rio Grande ausgehende Bahn diesen Ort erreicht hatte. Die Matémühle in Blumenau steht, wie erwähnt, seit Jahren still, da auf den drei schlechten Hochlandssaumpfaden nur noch ausnahmsweise Maté verschickt wird, da seitwärts bessere Transportverhältnisse bestehen und der Matéhandel die weiteren aber vollkommeneren Wege vorzieht. Auf eine Steigerung der Konsumtion ist mit zunehmender Einwanderung in Argentinien, dem Hauptabsatzgebiet für Maté, zu rechnen. Denn jedes Land verlangt nach Klima, Zusammensetzung des Bodens und damit des Wassers wie der Pflanzen und nach den Gewohnheiten seiner Bewohner seine eigenen Nahrungs- und Genußmittel, und derjenige Weltreisende bleibt am gesündesten, der sich den üblichen Speisen eines Landes, soweit diese berechtigt sind, nicht entzieht.

Aus demselben Grunde wird es aber schwer halten, z. B. die vorteilverheißende Einführung des Maté in Deutschland zu erreichen, wie sie

K. Kärger¹⁾ empfiehlt. Der Maté hat z. B. für mich hier den vollen Geschmack verloren. Das mag aber individuell sein, obwohl eben jedes Getränk und jede Speise ihr eigenes Land und ihre beste Gelegenheit ebenso für den Genuß wie für die Produktion hat. Dabei errichtet der Maté eine natürliche Schutzwand gegen Neufreunde dieses Getränks. Er schmeckt anfangs jedermann fad und stößt durch den rauchigen Beigeschmack, der besonders den schlechten Marken anhaftet, zunächst ab. Seine Vorteile sind: Billigkeit, Appetitförderung und völlige Unschädlichkeit. Mit letzter Eigenschaft stellt er ein Gegenstück von Malzkaffee dar. Die Einführung von Maté als „deutsches Getränk“ wäre vielleicht möglich, wenn während drei bis vier Sommermonaten Maté und der nötige Zucker in Kantinen des Militärs oder von Fabriken kostenlos oder zu einem Spottpreis verausgabt würde. Wer sich erst einmal an den Maté gewöhnt hat, wird ihn beibehalten wollen. Aber auch ohne solche Ausdehnung des Absatzgebietes bis nach Europa könnte Blumenau, sobald die Bahn den unerläßlichen Anschluß an das Hochland erreicht, jährlich für mehrere Millionen Mark Maté verhandeln. Ohne Bahnbau vermag aber der Blumenauer Handel sich nicht im größeren Stil mit der Massenausfuhr von Holz und Maté zu befassen, so reich sein Hinterland darin ist.

Stark beeinflußt und schwer geschädigt wird heute noch der Blumenauer Handel durch das Klima. Es ist zu jeder Jahreszeit Regen in solchen Mengen oder mit solcher Dauer möglich, daß die Lehmwege versagen und mehrere Tage oder gar Wochen umfangreiche und schwere Gegenstände nicht verfrachtet werden können. Der Abschluß von Geschäften und die Bestimmung von festgesetzten Ablieferungszeiten schließen deshalb ein hohes Risiko ein. Nur vom Regen unabhängige befestigte Straßen oder Eisenbahnen könnten die Wirkung des Klimas ausschalten. Bessere Zugtiere oder Motore würden dieses Ziel, weil sie von der lehmigen Straßenfahrbahn abhängig sind, nicht erreichen. Ohne Chaussee oder Bahn wird der Handel mit Massenprodukten stets den vollkommeneren Transportwegen über Joinville oder im Süden über Lages-Florianopolis folgen.

Im Handel pulsiert das ganze Wirtschafts- und Volksleben der Kolonie. Nach Geschichte, Vorgängen, Umfang und Gliederung seiner Subjekte und Objekte ändert es sich in zwingender Möglichkeit mit der Produktion, Konsumtion und besonders mit der zunehmenden Intensität und Rationellität der landwirtschaftlichen Betriebe und andererseits der Entwicklung gewerblicher Anlagen und der Entstehung eigener Industrien. Dabei ist der Handel bisher stets diesen Wirtschaftsgliedern, denen er dient, gefolgt und nicht vorausgeeilt; einen Teil dieser traurigen Tatsache mögen gewisse Händler Blumenaus mit ihrem skrupellosen Geschäftsbetrieb der Aussaugung der Kon-

¹⁾ K. Kärger, Landwirtschaft und Kolonisation im spanischen Amerika.

sumenten und der Aushungerung der Konkurrenten zu verantworten haben. Aber jedes Fortschreiten und jede Entwicklung des Handels geht parallel mit der Verbesserung der Kommunikationsmittel.¹⁾ Auch der inneren Beschaffenheit nach ist der Handel ein Erzeugnis der Verkehrsbedingungen. Regelmäßige Verbindungen würden in Blumenau zu einem ausgedehnten Tabaksanbau und Tabakshandel führen und das Sammeln der Milch in Molkereien ermöglichen und so die ausgesprochene Hauptware, die Butter, verbessern. Schnelle Verkehrsbedingungen erlaubten mit Hunderten von Flußdampferfahrten den Absatz tropischer Früchte. Billige Frachten aber müßten neue großartige Handelsartikel, ja eine Massenausfuhr von Holz und Maté zulassen. Bisher haben lange Stundungen das Kapital in seinem Umlauf gehemmt, bessere Verkehrsmittel ließen das Geld schneller durch das Land rollen, es zweimal, dreimal so oft in derselben Zeit arbeiten. So muß der Aufschwung des Handels durch den Bahnbau um so größer sein, je stärker durch die bisherigen Transportmittel der Handel gelähmt und je größeres Verkehrsbedürfnis vorhanden war und zu befriedigen bleibt.

Kleingewerbe.

Ein selbständiges Gewerbe²⁾ ist, sobald es sich lohnte und sich zum Großbetrieb in der verzweigten Kolonie eignete, von einzelnen Kaufleuten an sich gerissen worden, obwohl gerade der Handwerker seine Einnahmen in verstärktem Rohmaterialbezug doch wieder dem Händler gebracht hätte. Aus diesem Handwerk wären leicht Übergänge zu der für den Kaufmann so wichtigen Industrie zu bilden gewesen. Hoffentlich ergreift die Munizipalkammer endlich einmal Maßnahmen, um eine gewerbliche Tätigkeit als vorherrschende Arbeit mancher Mitglieder heranzubilden und den selbständigen Handwerkerstand zu schützen.

Die gewerblichen und industriellen Anlagen sind S. 154 aufgezählt. Die Entwicklung zum allmählich selbständig werdenden oder gewordenen Gewerbe vollzog sich wie beim Handel. Im Vordergrund stehen, was die gelieferten Mengen angeht, natürlich die 12 Brauereien und allein die junge Blumenauer Hansa besitzt 2 Bierbrauereien. Im Jahre 1904 sind in dieser Kolonie nicht weniger als 150000 Flaschen Bier zu 300 Réis verkauft worden, von deren Verbrauch der Bund, ohne einen Real ($\frac{1}{10}$ Pf.) für die Kolonie, ihre Verkehrsmittel, Schulen, Kirche usw. zu leisten, 6000\$ (damals rund 6000 M.) Akzise d. h. auf den Kopf der Bevölkerung rund 6 M. Verbrauchssteuer zog. Die einzelnen Brauereien liefern jährlich 25—40000 Flaschen. Riechbieter in Blumenau mag 80000, Jennerich bis 150000 Flaschen jährlich

¹⁾ Vgl. Sax, Transport- und Kommunikationswesen.

²⁾ Der Begriff „Gewerbe“ ist in dieser Schrift enger gefaßt als „Kleingewerbe“ und der „Industrie“, dem „Großgewerbe“, gegenübergestellt. D. V.

absetzen, Hopfen und Malz kommen in der Regel aus Deutschland (zum Teil über Joinville). Die Herstellungskosten des einfach gegorenen Bieres betrugen einschließlich Steuern etwa 200 Réis für die Flasche. Der Preis in der Vende ist in der alten Kolonie 400 Réis, in der jungen Kolonie, die weniger Geld, aber größeren deutschen Durst zeigt, 300 Réis.

Sobald in Blumenau eine Bahn in Betrieb gesetzt ist, wird sich der Verkauf von Roheis und damit die Herstellung besserer Biermarken lohnen. An die heutigen Sorten muß sich der Mensch erst gewöhnen, trinkt sie aber nachher gerne. Die Haltbarkeit dieses „Einfachbiers“ überschreitet selten zwei Wochen.

Der Verbrauch an Limonade hat im schlechten Ertragsjahr 1904—1905 bezeichnenderweise mehr wie der Bierverbrauch nachgelassen. Während z. B. früher Brandes jährlich 130 000 Sodaflaschen absetzte, brachte er Anfang 1906 knapp 20 000 Flaschen unter. Der Preis für das Dutzend Sodaflaschen war 1906 2,5000 (Einzelpreis 200 Réis), 1 Dutzend Limonade 1,400 (250 Réis). Dabei hat z. B. dieser Fabrikant bei den 20 000 Flaschen (zu 0,5 l) 600—700\$ Steuern zu zahlen. Im Jahre 1906 wurden 53 Gastwirtschaften und 203 Handelsgeschäfte unterhalten.

Die Seifensiedereien haben zeitweise den Betrieb eingestellt. Die Rohmaterialien waren teuer und die Leute kochen selbst Seife, da das Holz dem Kolonisten nichts kostet und der Bauer selbst schlachtet. Auch war die gekaufte Seife vielfach ohne Kraft. Bessere Ware würde nach dem Bahnbau lohnenden Absatz finden.

Die Bäckereien werfen in Blumenau hohen Gewinn ab. Mit zunehmender Dichtigkeit der Bevölkerung hat dieser Zweig gute Aussichten, während eben noch die meisten Leute ihr Brot selbst backen.

Die Schuster, Schneider, Sattler, Blechner, Schmiede, Schreiner, Stellmacher, Maurer haben sich noch nicht alle vom Kolonistenberuf losgelöst. Teils betreiben sie im Nebenerwerb Landwirtschaft oder ihr Handwerk. Zimmerleute haben sich als selbständiges Gewerbe noch nicht ausgesondert; die Bautätigkeit war zu gering, die Entfernung der Ansiedelungen voneinander zu groß. Maurer finden öfter Verwendung, wie auch die Hansa „den Maurer“, den Meister Emmerich, hat. Uhrmacher sind mehrere selbständig in ihrem Fach tätig.

Seide wird weder gewonnen, noch verarbeitet, obwohl die Hausgewerbeerzeugnisse dieses Artikels aus dem Süden Brasiliens auf der Ausstellung in St. Louis die Stickereien des nördlichen Brasiliens in den Schatten stellten und der Maulbeerbaum in Blumenau geradezu wuchert. — Der deutschen Zeitung in S. Paulo wurde berichtet, daß die in St. Louis ausgestellten Klöppelarbeiten aus Südbrasilien „an Feinheit und Zartheit, im Muster und Garn, sich selbst mit den Erzeugnissen der berühmten Brüsseler Spitzenindustrie messen konnten.“ Dabei ist freilich zu bedenken, daß in Blumenau

mit seinem Buttergeschäft die Frauen die Hauptarbeit besorgen. Ein Hausgewerbe hätte nur dann Aussicht auf Einführung, wenn die Männer es auszuüben hätten. Diese sind aber in der alten Kolonie reichlich faul. Ohne Not, und Not kennt der gesunde Blumenauer nicht, kommt dort so leicht kein Hausgewerbe in Gang.

Seilerwaren werden zum Teil heute schon in Blumenau hergestellt. Da der kürzlich angepflanzte brasilianische Hanf gut gedieh und sich gut verarbeiten läßt, hat dieses Gewerbe bei dem ländlichen Koloniecharakter gute Aussichten.

Töpfereien sind am Goaricanos in Betrieb. Die Waren kommen aber in ihrer Qualität mit den eingeführten Sachen nicht mit. Eine wirklich gute Töpferei wird nach dem Bahnbau sich ebenso lohnen wie eine Porzellanfabrik. Ton- und Porzellanerde gibt es in Mengen. In Nordbrasilien stellt heute die Töpferei schon einen nicht zu unterschätzenden Industriezweig dar. Besonders die Verarbeitung des Tons, weniger der Geschmack der Form, wird gelobt. Die Herstellung von Emailgeschirren und Steingutwaren müßte sich beim Stadtplatz lohnen, nur müßten die Waren das Zweckmäßigkeitsprinzip vor dem Schönheitsgedanken ins Auge fassen.

Ziegeleien mit Handbetrieb finden wir z. B. in der Hansa, 1 Knetmühle mit industriellem Betrieb z. B. bei Indayal. Stapel an Steinen sind nicht vorhanden, obwohl es sich lohnte, bei tadellosen Straßen (nach lange trockenem Wetter) Steine nach den Stadtplätzen zu fahren und dort bereit zu halten. Es fehlt dazu leider an Betriebskapital, die Nachfrage ist bei der geringen Bautätigkeit klein und die Transportmittel schlagen Wirkungskreise mit kurzem Radius. In der Ziegelei Reutter bei Indayal könnten mit den vorhandenen Maschinen täglich 10000 Steine verarbeitet werden. Tatsächlich wird nur noch das Material für jährlich 10 Brände zu 20000 Steinen (14000 Dachsteine und 6000 Mauersteine) gewonnen. Das Überwiegen der Dachsteine ist eine Folge der größeren Transportfähigkeit gegenüber den Mauersteinen, so daß die Reutterschen Dachsteine, eine besonders gute Qualität, vielfach auf der Achse bis nach Blumenau transportiert werden. Die Herstellung von Zementröhren wird der Bahnbau fördern.

Die Sattler sind zum Teil auch für ihren eigenen Bedarf Gerber. So hat der Sattler Lippmann bis zu 300 Häute in seinen Gruben liegen. Die meisten Felle bleiben 8—10 Monate, 1 Antefell (0,8—1,0 cm dick) etwa 1½ Jahr in der Grube. Gerbstoffe finden sich in den Wäldern Blumenaus und werden zum Preise von 400—500 Réis die Arroba an Ort und Stelle geliefert. Im Stadtplatz Blumenau hat es der Gerber Huscher, der nur für den Verkauf gerbt aber nebenbei auch seine Kolonie versieht, zu einem Umsatz von jährlich mehreren Tausend Fellen gebracht, die er unmittelbar nach Rio de Janeiro ausführt. Sein Vertreter dort erhält 5% vom Reingewinn. Er hat 1896 mit 600 Fellen im Jahr begonnen. Die Abfälle gibt

der Gerber einem Aufkäufer, der davon Leim kocht. Bei dem starken Anwachsen der Preise für Häute und Felle und dem zunehmenden Verbrauch von Schlachtvieh bei wachsender Bevölkerung bietet dieses Gewerbe in Blumenau gute Aussichten. Es wird zu einer blühenden Industrie führen, sobald die Hochlandsbahn das Vieh vom Kampland herunterbringt und im Stadtplatz Schlachthöfe eine Massenverarbeitung des Fleisches als Xarque zulassen.

Die Verarbeitung von Holz- und Schnitzstoffen ist in diesem Holz-

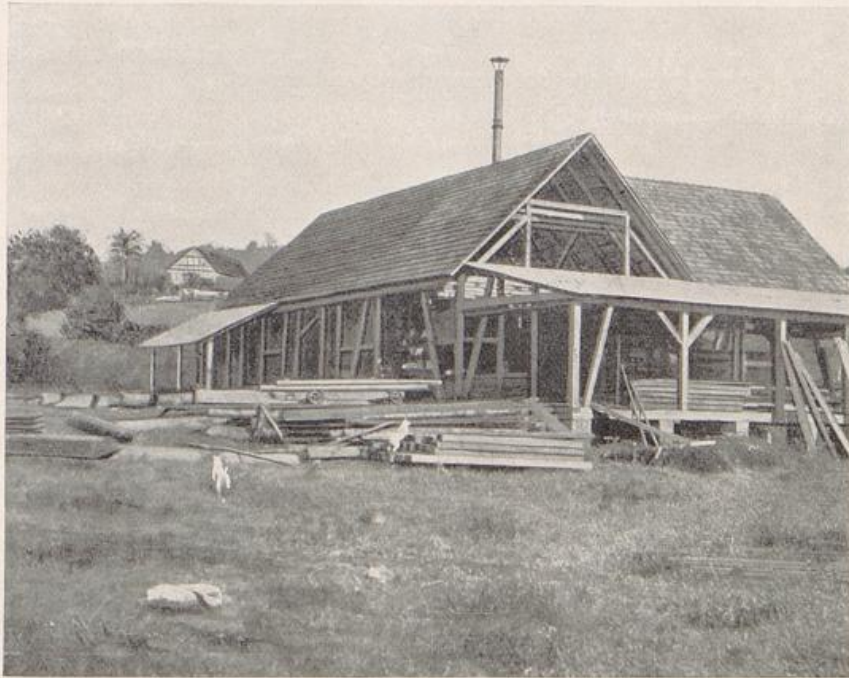


Abb. 21. Dampfschneidemühle (alte „Gewittermühle“) bei Blumenau.

land mit zahlreichen Wasserkraften sehr aussichtsreich. Zwei Tischlereien sind bereits zum Dampfbetrieb übergegangen. Die Tischlerarbeiten sind in Blumenau ungleich billiger als in Deutschland. Aus der Dampftischlerei Höschl in Warnow besitze ich einen massiven Diplomatschreibtisch, 1 m $\times$ 1,80 breit und lang, aus schwerem Canellaholz mit 10 Ausziehschubfächern sehr gut gearbeitet, der drüben 1904 rund 90 M. gekostet hat. In Deutschland wäre er unter 220 M. nicht zu erstehen. — Die kleinen Sägemühlen üben eine besondere Anziehungskraft aus. Der Reiz, das Wasser für sich arbeiten zu sehen, hat dazu geführt, daß es in Blumenau zahlreiche Sägemühlen, allerdings noch mehr verkrachte Sägemüller gibt.

Anfangs ist wenig Kapital nötig, dann aber wird das Herbeischaffen des Holzes schwieriger, da der Wald zuerst in der Nähe ausgebeutet wird, und starke Holzpreisschwankungen vernichten weiterhin den kleinen Sägemüller. 1905 waren 63 Sägemühlen in Blumenau in Betrieb, darunter auch eine Dampfschneide (Abb. 21). Sie ist aus einer sogenannten „Gewittermühle“ hervorgegangen, die nur nach Gewittern oder starkem Regen genug Wasserkräfte liefert. Das Abfallholz, drüben von geringem Wert, dient zur Feuerung. Die kleinen Sägemühlen schaffen im Tag ein einziges Dutzend Bretter. Gattersägen haben sich bisher nicht bewährt, weil sich das Holz zu sehr zieht. So arbeitet in diesen kleinen Betrieben nur eine einzige Bandsäge. Stehen die Bretterpreise unter 16\$, so ist das Auskommen des Müllers nur möglich, wenn die Frau mit den kleinen Kindern die Mühle betreibt und er mit den älteren Söhnen das Holz herbeischafft.

Die Zuckermühlen werden bisher von Ochsen in Betrieb gesetzt; die kleinen Zuckergeschirre der Brasilianer, die von Hand zu Hand wandern, liefern 6 Arroben (15 kg) Zucker im Tag. Die einzelnen Brasilianer haben im Durchschnitt Rohr für 50—60 Arroben Zucker zu verarbeiten, während am Gaspar ein deutscher Zuckerbauer jährlich aus selbstgepflanztem Zuckerrohr 1800 Arroben Zucker herstellt.

Papier- und Zellstoffmühlen haben vorzügliche Aussichten, freilich macht mit solchen Anlagen das deutsche Exportkapital der deutschen Exportindustrie Konkurrenz, da Deutschland für Brasilien der Hauptpapierlieferant ist. Aber dieser Industriezweig wird doch nach Brasilien verpflanzt werden, hoffentlich also durch deutsches Kapital und in eine deutsche Kolonie, wie Blumenau, die Wasserkräfte und Zellrohstoffe¹⁾ besitzt.

Ölmühlen waren schon in Betrieb. Reisschälmaschinen und Faßbindereien zur Herstellung von Fässern für die Matéausfuhr waren noch nicht erforderlich. Die Druckereien arbeiten billiger als in Deutschland mit seinen gerade in diesem Gewerbe genau und hoch festgesetzten Tarifen.

Fischereigewerbe gibt es noch nicht, obwohl abgeschlossene Fischzucht lohnend wäre, da die Brasilianer in den offenen Flüssen alles fangen, was sie erwischen können. Jagd wirft nur im Urwald und nur für jagdgeübte Leute etwas ab (Tafel V). Die Antenjagd ist ebenso aufregend wie in der Hansa ergiebig. Die Ante ist aber immer tiefer in den Urwald verdrängt worden.

Die Entwicklung eines selbständigen Gewerbes, das in einigen Kaufleuten, die z. B. auch dem Schneider die Auswahl seiner Stoffe vorschreiben, seine schlimmsten Feinde besitzt, kann ohne größere Dichtig-

¹⁾ Die vielseitige Verwendbarkeit der in Blumenau geradezu wuchernden Bananen für Papier, Gerbstoffe und Geflechtartikel ist erst kürzlich erkannt worden und bietet großartige Aussichten.



Pirahy Wasserfall bei Joinville.

keit der Bevölkerung und ohne Geldwirtschaft, welche die Vorherrschaft der Kaufleute und das allgemeinübliche Pumpsystem beschränkt, keine nennenswerten Fortschritte machen. Diese beiden Forderungen sind aber, wie an anderer Stelle erörtert wurde, abhängig von besseren Verkehrsmitteln. Also auch in diesem Falle spricht der Bahnbau das entscheidende Wort.

Industrie.

Wie die Blumenauer Landwirtschaft schon heute Ansätze zum Großbetrieb zeigt, so hat zunächst Wasserkraft und demnächst die Anwendung des Dampfes zu Anfängen einheimischer Industrie geführt. Schon die Verarbeitung der Butter erfolgt fabrikmäßig mit Motoren z. B. bei Salinger in Itoupava secca (Altona) und bei Donner (Timbo) und anderen Betrieben. Bei Donner werden ebenso Früchte wie Fleischwaren, Wurst und Schinken fabrikmäßig verlättet. Auch an verschiedenen anderen Plätzen finden wir größeren Aufwand für Anlage, Produktion und Vervielfältigungsprozeß, sowie im Generalkonsum des Betriebs und damit gleichzeitig den Übergang von der Handarbeit zur Maschine.

So können wir von einer fabrikmäßigen Verarbeitung des Roh-tabaks durch die Firma Salinger & Cie. und von einer Zigarrenindustrie reden, obwohl früher, bevor sich die Konsumsteuer wie der Reif in der Frühlingsnacht auf die allgemein aufblühende Zigarrenindustrie legte, in weit größerem Umfang Rohtabak gleich an Ort und Stelle in Blumenau verarbeitet worden ist (1899 6 Mill. Zigarren). Aber diese Industrie, die an landwirtschaftliche Erzeugnisse des Landes selbst anknüpft, hat von Haus aus einen schweren Stand, da die Intensität und Rationellität der Landwirtschaft und deren Übergang zu Großbetrieben mit ihr nicht Hand in Hand geht. Erst wenn auch diese letzte Forderung erfüllt ist und landwirtschaftlicher Großbetrieb die kaufmännische Seite stärker betont, kann von einem organischen Ineinanderarbeiten, von einer auf der Landwirtschaft ruhenden Industrie die Rede sein.

Inzwischen ist aber, nicht von den im hochfruchtbaren Blumenau billigen landwirtschaftlichen, sondern den teuren Einfuhrerzeugnissen ausgehend, aus kleingewerblichen Anfängen heraus ein anderer Industriezweig, die Weberei, hochgekommen.

Die Art der Betriebe ist entsprechend der Entstehung aus eigener schwacher Kraft (fast nur arme oder gering bemittelte Einwanderer) die der Kleinbetriebe und es ist zu hoffen, daß einwanderndes deutsches Großkapital seine Aufgabe nicht darin sucht, diese kleinen lokalen Betriebe aufzusaugen, deren Leiter sich um die Entwicklung der Kolonie hochverdient gemacht haben, sondern sich entweder auf neue Industriezweige (Porzellanmanufaktur, Emailwaren, Spinnereien, Papierwaren, Gerb- und Farbstoff-

industrie u. a.) wirft und Hand in Hand mit den heutigen industriellen Vorkämpfern arbeitet.

Diese Blumenauer Industrie, die sich, wie vorhin erwähnt, nicht auf die bisherige landwirtschaftliche Rohproduktion stützt (wenn z. B. auch jetzt nachträglich von den Spinnereien der Anbau von Baumwolle und brasilianischem Hanf in Blumenau selbst angeregt wird), ist im Gefolge des Handels entstanden. In spekulativer Erspähung des Bedarfs breiter Schichten und gestärkt durch die unerhörten Schutzzölle Brasiliens hat sie entsprechend den geringen Mitteln ihrer Leiter bisher ihre Aufgaben freilich nur darin suchen können, die europäischen Einfuhrwaren zu verdrängen. Neuen Bedarf zu wecken, dazu war diese Industrie ebensowenig wie der Blumenauer Handel imstande, wenn sie sich auch verhältnismäßig großartig entwickelt hat und bereits einen Ausblick darauf gewährt, wie entwicklungsfähig sie sich in den nächsten Jahren erweisen und die deutschen Exporteure zwingen wird, mit ihr zu rechnen.

So haben die Gebr. Hering, freilich sehr solide und tüchtige Geschäftsleute, vor 30 Jahren mit einem Handwebstuhl begonnen. Im Jahre 1898 waren 11 Webstühle, 8 Strickmaschinen und 1 Zwirnmaschine in Betrieb¹⁾ und Anfang 1906 arbeiteten 25 Webstühle und 11 Strickmaschinen. Alle Maschinen stammen aus Deutschland (Stuttgart). Erst dieses Jahr wurde die Fabrik wieder vergrößert und erhielt eine moderne Turbinenanlage mit 16 Pferdekraften (Wasserfall von 45 m Höhe ausgebeutet). Die zur Verarbeitung gelangenden Garne (jährlich 40—50 000 kg) kommen vorläufig noch aus Deutschland. Hergestellt wurden Hemdenstoffe, Ober- und Unterhemden, Unterbeinkleider und Trikotstoffe für Anzüge und Strümpfe. Das Absatzgebiet in der Nähe genügt nicht, da diese Gebiete zu dünn bevölkert sind. Die Fabrik hat sich aber durch ihre Reellität heute schon Absatzgebiete in ganz Brasilien erworben. Der Entwicklungsgang war ein stetig fortschreitender, und als der Handel in Blumenau zurückging, hatte die Firma sich bereits den auswärtigen Markt erobert. Der jährliche Versand mag einen Wert von 300—400 Kontos erreichen.

Besonders anzuerkennen ist die Fürsorge der Firma für ihre Arbeiter. Solche Vorbilder können für die industrielle Zukunft von Blumenau und die Schaffung eines freudigen Arbeiterstandes von ausschlagender Bedeutung sein.

Die Fabrik liegt beim Stadtplatz Blumenau abseits in einem Tal an den Wasserfall herangerückt. Die Leiter wußten aber den Wert guter Verkehrsmittel wohl zu schätzen. Sie besitzen nicht nur Telephonverbindung mit ihrem Geschäft im Stadtplatz, sondern haben den etwa 3 km langen Privatweg nach ihrer Fabrik in deutscher Weise befestigt und unterhalten ihn so vorzüglich, wie wir es an keiner zweiten Stelle der Komark finden. Die

¹⁾ Vgl. Giesebrecht, die deutsche Kolonie Hansa in Südbrasilien.

Firma hat diese Auslage aber durch die Gleichmäßigkeit und Sicherheit des Verkehrs lange ersetzt erhalten.

Die Firma Probst hat mit 6 Webstühlen vor einem Menschenalter begonnen und heute 40 Webstühle regelmäßig in Betrieb. Mit der Weberei ist eine Färberei verbunden. Eine Spinnerei und Vergrößerung der Weberei auf 250 Stühle ist geplant. — Eine dritte größere (Karsten) und zwei kleinere Webereien (Erhard in Altona) zeigen gleichfalls eine stetig wachsende Entwicklung.

Die Fortschritte z. B. einer Spinnerei und Weberei in Rio de Janeiro gehen nach dem Urwaldsboten aus folgenden Angaben hervor, obwohl das Direktorium dieser Aktiengesellschaft in Rio in einem Jahresbericht die Notwendigkeit eines noch weiter erhöhten Zollschutzes für diese „völlig daniederliegende Industrie“ (?) betont: „1) Die notleidende Gesellschaft hat binnen weniger Jahre aus eigenem Geschäftsgewinn ihr Kapital verdreifacht. 2) Sie hat, gleichfalls aus eigenen Einnahmen einen Reservefonds von 50% des verdreifachten Kapitals (9000 Kontos) gebildet. 3) Ihre Aktien stehen 50% über Pari. 4) Sie verteilt trotz der Kapitalerhöhung und der Bildung des Reservefonds 12% Dividende jährlich. 5) Sie ist vollständig schuldenfrei.“ (Paiz.)

Die mechanischen Werkstätten z. B. die von Östreich in Indayal haben sich früher gut entwickelt, ebenso wie die beiden Eisengießereien haben sie aber als Barometer der wirtschaftlichen Entwicklung 1904—06 Rückgänge zu verzeichnen gehabt. Eine Zündholzindustrie ist seit zwei Jahren unter dem Hochschutzzollgesetz im Stadtplatz aufgeblüht. Zuckerfabriken, Drahtstiftfabriken, Maschinenfabriken warten mit ihrer Entstehung nur bessere Verkehrsmittel und Importkapital ab.

Der Schutzzoll gibt auf absehbare Zeit günstige gesetzliche Grundlagen und mächtige Wasserkräfte (1 Million Pferdekkräfte) stellen natürliche Vorbedingungen.

An einen natürlichen Arbeiterstand vermag die Industrie in diesem Bauernland freilich heute noch nicht anzuknüpfen. Aber die bisherigen und die bevorstehenden Fortschritte der Industrie, der teilweise Übergang der Landwirtschaft zum Großbetrieb, die verstärkte Einwanderung von Europa, der Zuzug eines Arbeiterproletariats, das auf die Nachricht eines neuen Bahnbaus in Südamerika wie die Aasgeier beizuströmen pflegt, daneben gesteigerte Bedürfnisse und das Angebot reizvoller Waren, alle diese Momente werden je nach der Innigkeit des Verkehrs in engster Wechselwirkung untereinander zu einer schärferen Arbeitsteilung und einer Aussonderung einzelner Volksgruppen und damit unausbleiblich zu einer Arbeiterbevölkerung führen. Deshalb wird auch diese Forderung einer belangreichen Industrie zu erfüllen sein. Gleichzeitig aber stellt Blumenau, darauf kann nicht oft genug hingewiesen werden, mit dem deutschen Geist seiner Bevölkerung und mit dem pflichttreuen Charakter seiner auf absehbare Zeit gesicherten Munizipalverwaltung

einen vorzüglichen Standort für industrielle Anlagen in dem unruhigen Meere latinoamerikanischer Zustände dar. Und der intrigante Haß, den die einheimische Menge als ärgstes Erbteil portugiesischer Kolonialpolitik heute noch jedem Fremden entgegenbringt, bleibt zwar dem deutschen Zuwanderer, der in Blumenau nicht verwandt oder verschwägert ist, nicht völlig erspart, aber er äußert sich doch nur als Plagiat gegenüber nativistischen Originalen.

Eine Vorbedingung, die bisher schwere oder im Verhältnis zu ihrem Gewicht geringwertige Industrieprodukte völlig von der Komark Blumenau ausschloß, fehlt jedoch für die belangreiche Industrie in Blumenau: **es mangelt an vollkommenen Verkehrsmitteln!** Die wichtigsten Wasserfälle liegen 70 bis 100 km vom Flußhafen Blumenau entfernt. Ihre industrielle Ausbeute ist bei den heutigen, unberechenbaren Wegen nicht denkbar. Es ist aus denselben Gründen auch natürlich gewesen, daß die wichtigen industriellen Anfänge sich fast alle in und bei dem Stadtplatz entwickelt haben und daß die beste Straße, die es in der Komark Blumenau gibt, wie erwähnt, die wichtigste Fabrik des Munizips mit dem Stadtplatz, dem Flußhafenort, verbindet.

Die Verkehrsbedürfnisse moderner Industrie können also durch die heutigen Blumenauer Verkehrsmittel nicht befriedigt werden. Gewisse Grenzen für die industrielle Entwicklung werden aber stets gezogen bleiben. Der Handel wird der ganzen Entwicklung des Wirtschaftslebens folgen, ja ihr vorausseilen können und hat deshalb um so größere Aussichten, als hier in Brasilien noch gewaltige Neuländer der Erschließung harren. Die Industrie aber kann nur in bestimmten Zweigen und stufenweise folgen, denn sie stellt höhere Ansprüche an das Arbeitermaterial und die Unternehmer, als sie selbst eine mit europäischem Blut aufgekreuzte oder stark durchsetzte Bevölkerung Brasiliens für die nächsten Jahrzehnte zu bieten vermag. Wirkliche Qualitätsarbeit vermögen, einzelne Spezialfälle wie z. B. Arbeiten der Stickereischulen ausgenommen, selbst die Vereinigten Staaten von Nordamerika heute noch nicht zu leisten, und die nördliche Union ist der südlichen Union um zwei Menschenalter im Wirtschafts- und Volksleben voraus. Aus eben diesem Grunde aber würden sich industrielle Anlagen in Blumenau von neuem empfehlen, weil der deutsche Kolonist an Intelligenz den brasilianischen Nachbar weit überragt und erst recht die deutsche Einwanderung genügende Arbeitskräfte abgeben könnte.

Bankanstalten.

Am Arbeitsfaktor mangelte es in der hochfruchtbaren Siedlerkolonie also weniger, aber es fehlt Kapital und eine finanzielle Zentrale, eine Bankstelle, die das bereits verwandte und in Anlagen ruhende Kapital flüssig macht und zuströmendes Kapital wirtschaftlich und kaufmännisch verteilt.

Die heutige Geschäftseinteilung des Handels ist für die Errichtung eines

solchen Geldinstituts günstig. Die größeren Geschäfte haben über die Kolonie, wie berichtet, ihre Zweiggeschäfte verteilt und das übrige Publikum hat sich schon heute daran gewöhnt, Zahlungen durch diese Geschäfte zu leisten. Die Grundlage für ein Clearing ist gegeben, es fehlt nur die gemeinsame Zentralstelle, um die Girokontoverkehrs-Forderungen und Gegenforderungen auszugleichen. Diese Einrichtung würde den Verkehr wesentlich erleichtern, da dadurch zum Teil Geld als Umlaufmittel überflüssig wird. Dieser Vorteil ist um so höher einzuschätzen, weil zur Verhütung von Kursverlusten kein Kaufmann unnötig bares Geld im Hause behält und deshalb heute häufig 5—6 Kaufleute in Blumenau keinen 500,-Schein wechseln können, und weil die ganze Papiergeldwirtschaft und Noteneinziehung eine Kalamität bedeutet.

Eine weitere Aufgabe des Geldinstituts wäre eine leichtere Beschaffung von Geld. Heute haben die Geschäftshäuser in Blumenau bei einem Zinsfuß von 6—6½% noch 1% für Fracht bis Blumenau und 1% für Versicherung zu bezahlen. Von diesen zwei letzten Zuschlägen mit 2% würde das Geldinstitut den wirtschaftlichen Verkehr befreien. Gleichzeitig würde die Höhe der Umlaufsumme eine richtige Beurteilung des Wirtschaftslebens zulassen, wozu bisher, nachdem die Ausfuhrsteuer des Munizips vom Staat nicht besonders von der Komark Brusque, Itajahy und Luiz Alves verrechnet wird, keinerlei Möglichkeit bestand (neuerdings sind Ausfuhrdeklarationen angeordnet, s. oben).

Von den Banken in S. Paulo erzielte z. B. die Banco do Commercio e Industria im zweiten Halbjahr 1905 einen Reingewinn von 1104 Kontos; als Dividende wurden 800 Kontos (16%) verteilt und 500 Kontos dem Reservefonds, der mit 9500 Kontos beziffert ist, überwiesen. Der von der Banco de S. Paulo erzielte Reingewinn belief sich auf 406:530\$712. Es wurde eine Dividende von 12% ausgeschüttet. Der Reservefonds beträgt 1000:000\$; außerdem ist aus dem Gewinnsaldi eine Spezialreserve von 1000:000\$ gebildet (Deutsche Zeitung von S. Paulo).

Aber selbst wenn das deutsche Importkapital, statt mindestens 24 Millionen in den Bau der Hochlandbahn zu stecken, 16—20 Millionen der Erschließung der oberen Itajahytäler zuzuwenden und die Wasserkräfte für industrielle Anlagen auszubeuten, zögerte: eine Bankstelle ist in Blumenau so notwendig, daß der Volksverein, eine landwirtschaftliche Genossenschaft, beschlossen hat, die Gründung einer „Spar- und Darlehnskasse“ in die Hand zu nehmen. Vor einem Jahr wurde in Joinville unter dem Namen „Syndicato Agricola Joinvillense“ eine Spar- und Darlehnskasse der „wirtschaftlichen Vereinigung“ ins Leben gerufen. Nach der Koloniezeitung lauten die Bestimmungen dieser Joinviller Kasse:

„Die Sparkasse nimmt jede Einlage von 200 Réis (rund 25 Pfennige!!) an entgegen, eine Verzinsung tritt jedoch erst von 2\$ ab ein. Um namentlich Kindern das Sparen zu erleichtern, werden sogenannte Sparmarken zum Einkleben von 200 Réis ausgegeben. Zur Sicherstellung der Einleger, bzw. zur Deckung eventueller Verluste wird ein Garantie-

fonds in der Höhe von (vorläufig) 10 Kontos gebildet, 10% davon sind sofort bar einzuzahlen. Die Mitgliedschaft der Genossenschaft wird erworben durch Zeichnung für den Garantiefonds. Je 50\$ geben Anrecht auf eine Stimme. Die Genossenschaft zahlt unter keinen Umständen Dividenden oder Gewinne. Alle Reingewinne fließen dem Reservefonds zu, der zur allmählichen Ablösung des Garantiefonds bestimmt ist. Die Reservefonds finden Verwendung zur Förderung der Wirtschaftsverhältnisse und der Genossenschaftsmitglieder. Darlehen können nur an Mitglieder der 'wirtschaftlichen Vereinigung' gegeben werden. Die Verwaltung liegt in den Händen eines dreigliederigen Vorstandes, der seine Ämter unentgeltlich verwaltet und dem ein dreigliederiger Aufsichtsrat zur Seite gestellt ist."

Das Resultat war, daß diese Sparkasse in den ersten drei Monaten ihres Bestehens über 10:000\$ eingenommen hat. Skinner schätzt in seinem Gutachten die baren Mittel der Blumenauer Kolonisten auf 5 Mill. Milréis und das Gesamtvermögen auf 43 Mill. Milréis. An Spargeldern dürfte es danach in Blumenau nicht fehlen, und damit könnten die in den landwirtschaftlichen oder gewerblichen Anlagen ruhenden Kapitalien flüssig gemacht werden.

In der Blumenauer Hansa hat die Notlage der mittellosen Einwanderer zur Kreditgabe durch die kolonisierende Gesellschaft geführt. Schon seit Jahren plant die Bundesregierung Gesetze, um den Einwanderern eine feste Stellung im Lande durch Errichtung von Kreditanstalten zu geben und sie in ihrer Produktion und damit ihrer Kaufkraft gegen Preisschwankungen zu schützen.¹⁾ Auch in der alten Kolonie hat sich die Kreditgabe an die Kolonisten als zwingende Notwendigkeit herausgestellt. Die Summe der den Einwanderern (5565 Personen) gewährten Vorschüsse belief sich bis Ende 1874 auf 65:418\$. Es entfielen also auf jede eingewanderte Person 11\$755. In den zwei Jahren 1875 und 1876 betrug die Ausgabe für Vorschüsse 141:510\$, und es wanderten 2207 Personen ein; somit kamen auf jede 64\$112. Darunter waren 576 Deutsche, welche zusammen 18:165\$ empfangen, also auf den Kopf 31\$538. Die übrigen, Italiener und italienisch sprechende Tiroler, erhielten 123:344\$, mithin 75\$625 auf den Kopf.

Es war deshalb von der H. K. G. kurzsichtig gehandelt, daß sie nicht gleich von Anfang an solche Kreditgewährung an die Eingewanderten vorgesehen hat. Sie gibt ja sowieso die Besitztitel der Kolonielose erst heraus, wenn die Kolonien ausgezahlt worden sind, und besitzt damit die nötige Sicherheit, da sie den zu gewährenden Kredit nach der auf der Kolonie geleisteten Kulturarbeit durch ihre Beamten sicher bemessen kann. Die H. K. G. hat statt dessen die Kreditgewährung bis 1904 den Kaufleuten überlassen, die keine Sicherheit erhielten und deshalb große Verluste erlitten. Diese Verluste sind in einer jungen Kolonie, die starke Rückwanderung aufweist, sehr hoch. Unlautere Elemente wandern mit den tüchtigen Leuten zusammen

¹ Vgl. Berichte über Handel und Industrie, IX.

ein, nutzen ihren Kredit bis zum letzten aus und reißen dann bei Nacht und Nebel aus. Für diesen Ausfall mußten dann die Kaufleute sich durch Preiszuschlag schadlos halten. Dadurch verteuerten sich die Produktionskosten der Kolonie und als Folge davon kam der Kolonist erst spät in die Lage, seine Landschuld an die H. K. G. zu bezahlen.

Daß die H. K. G. Anfang 1904 hier endlich mit eigener Kreditgabe eingriff, war durchaus folgerichtig. Aber sie ging gleich zu weit, gewährte zwar in Gutscheinen Kredit auf Lebensmittel und zur Beschaffung von Kühen, aber diese Bons wurden nur in den gleichzeitig geschaffenen Gesellschaftsläden oder in solchen Geschäftshäusern angenommen, die der Gesellschaft 10 % Abzug (!) bei der Auszahlung der Gutscheinwerte gestatteten! Damit war der auf Gewinn bedachte Monopolhandel der Gesellschaft für die Kolonie erklärt, zumal gleichzeitig auch die Arbeiten, die die Gesellschaft vergab z. B. die Wegbauten immer ausschließlicher mit diesen Gutscheinen und selbst an Leute bezahlt wurden, die der Gesellschaft nichts schuldeten. Und nun zeigte sich das Bedenkliche solcher Maßnahmen. Der Kolonist nahm nur gezwungen und verbittert das Geschenk des Kredits, den „Schuß“, an und die alten Kaufleute wurden entweder ruiniert oder sie mußten sich unter das Joch der Gesellschaft beugen. Versteckter tiefer Groll häufte sich auf und führte zu bösen Szenen gegen den Leiter. Vor allem aber hat der Mangel an barem Geld und der Unwille gegen die Gutscheine die Arbeitslust der Leute erstickt und jeden selbständigen Unternehmergeist getötet. Der einzelne Kolonist aber ist im Durchschnitt heute nach dreijähriger Zettelwirtschaft kaum kaufkräftiger und fähiger, die hohe Landschuld an die Gesellschaft des Dr. Scharlach zu zahlen, als vor drei Jahren.

Man sollte sich klar sein, daß das Endziel der H. K. G., bald und hoch das Spekulationsobjekt Land mit etwa 26facher Steigerung abzusetzen, dann am besten erreicht wird, wenn der Kolonist erfolgreich wirtschaftet, d. h. wenn er billig erzeugt und teuer verkauft. Es mußten deshalb die alten hohen Einkaufspreise erniedrigt werden. Das geschah einmal durch Regelung von Angebot und Nachfrage und durch Anpassung der Produktion an den Eigenverbrauch der Kolonie. Diese Forderung blieb nach dem eigenen Bericht der H. K. G. unerfüllt. Zweitens mußten die Preise in den Geschäftsläden erniedrigt werden. Das war möglich, sobald die Gesellschaft auf Grund ihrer hypothekarischen Anrechte an das Land in gewissem Verhältnis zu der auf den betreffenden Kolonien geleisteten Kulturarbeiten Kredit gab. Die Kaufleute hätten gegen solche Sicherheit der H. K. G. ohne weiteres die Preise herabgesetzt. Die H. K. G. hatte es dann immer noch in der Hand, Geschäfte, die schlechte Waren lieferten oder ihre Preise zu hoch stellten, von der Rückversicherung der Gesellschaft auszuschließen. Dadurch wurden billige Preise erreicht und die Gesellschaft blieb von all dem Haß und den Verleumdungen fern, die ihr, sobald sie als „Spezereiwarenhandlung (Abb. 20) mit

monopolartigem Charakter“ auftrat, nicht erspart bleiben konnten!¹⁾ Statt dessen ließ die H. K. G. alle ihre Waren nur durch einen Blumenauer Händler, ihren eigenen Aufsichtsrat, liefern, der sich, bevor er Aufsichtsrat wurde, nie um die Blumenauer Hansa gekümmert hatte.

Die Kaufkraft der einwandernden Kolonisten hätte gestärkt werden können, wenn für geleistete Arbeiten bares Geld unter die Leute gekommen wäre und den besten Ansporn zu regem Wirtschaftsleben gegeben hätte. Statt dessen wurden zeitweise 10 % nachher gar keine Löhne mehr bar ausgezahlt, obwohl man wissen konnte, daß sich dann die Leistungen nach solcher Bezahlung richten mußten.

Die Hebung der Verkehrsmittel wurde 1904, als bestes Mittel, die Kolonie zu heben, von dem damaligen Distriktchef, der in einem halben Jahre die seit Jahr und Tag übernommenen, aber nicht geleisteten Wegverträge ausführen ließ, so kräftig in die Hand genommen, daß der Nachfolger, wenn er sich nicht bloßstellen wollte, in diesem Sinne weiterarbeiten mußte. Aber die wichtigsten Ziele: Konzentration in einem mehr in die Mitte der Kolonie gerückten, verkehrsgeographisch wichtigen Punkte wie Neu-Bremen, baldiges Vorschieben von geschlossenen Siedlungen nach der Platemündung, Besiedlung längs dem Hauptfluß und Ausbau und Besiedlung des Wegs nach Moema und damit Anbahnung eines Durchgangshandels nach dem Hochland, diese Aufgaben blieben unerfüllt, die Kaufkraft der Kolonisten wurde nicht gestärkt.

Der Warenumsatz in den Venden (Kramläden) der H. K. G. belief sich 1905 auf 41:702,§240 gegen 41:737,§890 im Vorjahr, hat also trotz der Ausdehnung der Geschäfte nicht den früheren Stand halten können. Auf Kredit wurden 25:196,§520 verabfolgt. Obwohl nach eigener Schätzung der Gesellschaft nur $\frac{1}{4}$ der Kolonisten Kredit in Anspruch nahm, betrug der Barverkauf in den Venden der Gesellschaft nur 40 %, während er bei gleichmäßiger Verteilung mehr als 75 % betragen müßte, da die übrigen 75 % Kolonisten, die eigene Mittel haben und keinen Kredit brauchten, doch wohl kaufkräftiger sind als die Darlehnsempfänger. Der durch das Zettelwesen verstärkte Rückgang der wirtschaftlichen Verhältnisse zeigte sich denn auch 1905 recht deutlich, zumal gleichzeitig nur 78:919,§635 gegen 92:774,§522 also 13:854,§887 weniger als im Jahr 1904 für Wegbauten ausgegeben wurden.

Im Jahr 1904 betrugen die Mehreinnahmen für Landverkauf gegen

das Vorjahr 1903	22:405,§836
für Zinsen	7:676,§115

Somit 1904 die Mehreinnahme gegen das

Vorjahr.	30:081,§951
d. h. 63 % Mehreinnahme gegen das Vorjahr!	

¹⁾ Es ist geradezu erstaunlich, daß die Mehrzahl der Aufsichtsräte der H. K. G., zum Teil hochangesehene Kolonialpolitiker, diese Tatsache nicht erkennt oder nicht erkennen will! D. V.

Im Jahr 1905 dagegen betrug die Mehreinnahme gegen das Vorjahr 1904 nur 1:484,656 d. h. nur $4\frac{1}{2}\%$ Mehreinnahme gegenüber dem Vorjahre. Selbst wenn man aber die Minderausgabe für Wegbauten mit 15% zu den Landeinnahmen zuschlägt, so kämen die Mehreinnahmen 1905 nur auf $19\frac{1}{2}\%$ Zuwachs gegenüber 63% im Jahr 1904. Die erhöhten Wegausgaben im Jahr 1904 haben sich also wohl gelohnt.

Die neue Kolonisation im Westarmgebiet wird sich hoffentlich von Spezerei- und Kolonialwarengeschäften fernhalten, wie das früher der Direktor der H. K. G., Sellin, als den einzig richtigen Standpunkt einer kolonisierenden Gesellschaft bezeichnet hat. Statt dessen ist die Errichtung eines Kreditinstituts zu wünschen, das etwa bis zu $\frac{2}{3}$ der geleisteten Anzahlungen oder dem halben Wert der auf der Kolonie geleisteten Kulturarbeit Kredit für Lebensmittel gewähren, Bareinlagen einzelner wohlhabender Einwanderer und Produzenten, die mehr produzieren als konsumieren, annehmen und für Beschaffung des ersten Viehs und wirtschaftlicher Anlagen Einwanderern Vorschüsse bewilligen kann. Arbeitet solches Institut nicht unmittelbar zum Vorteil der kolonisierenden Gesellschaft, sondern zur wirtschaftlichen Hebung der Gemeinschaft der Einwanderer, dann wird es das volle Vertrauen der Einwandernden um so leichter erringen, als die heutigen Einwanderer von Deutschland aus Verständnis für gemeinnützige Einrichtungen mitbringen. Aus dem gehobenen Arbeitsmarkt aber wird die Landgesellschaft sowohl beim Losschlagen wie bei der Bezahlung ihrer Grundstücke mittelbar erhöhten Nutzen ziehen können, damit also wieder auf ihre Kosten kommen. Der bisherige Leiter der Blumenauer Hansa scheint sich zu solcher Politik aber als zu kleinlich und kurzsichtig zu erweisen.

Mit diesen Erörterungen über das Kreditwesen und die Gründung einer Bank in Blumenau seien die Betrachtungen über das Wirtschaftsleben dieser Kolonie abgeschlossen.

Schlußwort über das heutige Wirtschaftsleben in Blumenau.

Fassen wir das über das heutige Wirtschaftsleben in Blumenau Gesagte zu einem Schlußwort zusammen. Die elementare Natur hat Jahrhunderte hindurch dies Gebiet durch gebirgigen Urwaldbestand im Gegensatz zu den Nachbarländern in der Kulturentwicklung gewaltsam zurückgehalten. Die ersten Kolonisatoren, die Portugiesen, waren in andern Teilen der Welt stärker interessiert und für die Waldarbeit weniger geeignet. Ein fürsorgendes Walten einer höheren Naturordnung wies es dem aufstrebenden, einst durch vorherrschenden Wald selbst zurückgehaltenen und im Kampf mit diesem zu schweren wirtschaftlichen Unternehmungen gestählten, kühleren Zonen entsproßten und deshalb lebenskräftigeren Germanenvolk zu, das vom Jahr 1850 an deutsche Kultur fertig auf die neue Kolonie Blumenau übertrug. Dieses

deutsche Kulturgewand wurde um so weniger von Einflüssen fremder Menschen und Kulturen beschnitten, als die wilden Urwaldbewohner scheu zurückwichen, östlich und westlich deutsche Schwesterkolonien einen Schutzwall gegen brasilianische Lotterwirtschaft bilden und die Brasilianer selbst sich von einer Einmischung in die Wirtschaftsverhältnisse wohl der deutschen aller deutschen Kolonien Brasiliens, der Komark Blumenau, geflissentlich fernhielten. So schuf sich hier aus eigener Kraft, nur kärglich vom „natürlichen“ Mutterland genährt, eine Oase im brasilianischen Land, in der deutsche Pflichttreue und Unbestechlichkeit Grundzüge der Verwaltung bilden. Je mehr die Komark einer Oase glich, desto stärker trat die elementare Natur und das Klima grundlegend für die wirtschaftliche, bis heute fast ausschließlich landwirtschaftliche Entwicklung in die Erscheinung.

Auf den Rodungen des gebirgigen Waldgeländes, das sich ebenso feucht von regelmäßigen Niederschlägen wie von herabrieselnden Bächen darstellt, ist vorwiegend Weidewirtschaft entstanden, der sich die übrigen Wirtschaftsformen als dienende Glieder unterordnen.

Dagegen fehlt es fast völlig an unmittelbarer Ausfuhr roher und unverarbeiteter landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Der Grund, weshalb die in der Butter auf kleines Volumen reduzierte Milchproduktion noch ausführbar war, Tabak nur teilweise, Mais sich gar nicht exportfähig erwies, liegt wiederum in Erscheinungen der Natur und des Klimas, in deren hemmenden Einflüssen auf das Verkehrswesen innerhalb der Kolonie, begründet.

Der Weltmarkt wirkte allmählich läuternd auf die abseits gelegenen Kolonie und deren Wirtschaftsleben ein. Die Unzulänglichkeit des bisherigen landwirtschaftlichen Betriebs und kaufmännischen Vertriebs wurde erkannt, Anfänge rationeller Viehzucht, intensiver Butterbereitung erfolgreich eingeleitet und heute werden Molkereien mit Eisbetrieb geplant. Der teilweise Besitzwechsel von kleineren Kolonien in eine Hand, das Anbahnen landwirtschaftlicher Großbetriebe, kann diese Änderungen der Betriebsformen erleichtern. Aber alle diese Pläne, wie der natürliche Wunsch, die Ausfuhrerzeugnisse zu differenzieren, nachdem die ausgesprochene Hauptware, die Butter, teilweise versagt hat, scheiterten zum großen Teil an den heutigen Verkehrsverhältnissen.

Aus eben diesem Grund hat sich der Handel, obwohl sich die Händler die entscheidenden Stimmen in der Gemeindeverwaltung angeeignet haben, bisher nicht selbständig entwickeln können. Während in der Nachbarkolonie Joinville der Durchgangshandel allein von Maté größer als die Gesamtausfuhr von Blumenau ist und in Brusque die Ausfuhr industrieller Erzeugnisse im Jahr 1905 45 $\frac{0}{0}$, die des Holzhandels 22 $\frac{0}{0}$, also der nicht auf rein landwirtschaftlichen Erzeugnissen beruhende Ausfuhrhandel 67 $\frac{0}{0}$ der Gesamtausfuhr umfaßte, erscheint der Handel in Blumenau vorwiegend als dienendes Glied der Landwirtschaft. Daran ist zum Teil die Rückständigkeit der Kaufmannschaft schuld, die das selbständig werdende Kleingewerbe mehrfach

an sich gerissen hat, zu großgewerblicher Tätigkeit die Mittel nicht fand, sich gegenseitig befähigte und nicht genügende gemeinsame Initiative besaß. Zum größten Teil aber haben wiederum die ungenügenden Verkehrsverhältnisse einen selbständigen Handel vereitelt.

Das Gewerbe erscheint durch die Händler zurückgehalten. Die Industrie aber konnte sich bei dem ausgesprochenen Weltmarktscharakter ihrer Objekte erst recht nicht ohne bessere Verkehrsmittel, ausgenommen in der Nähe des Flußhafenplatzes Blumenau und selbst da nur mit leichtwiegenden Erzeugnissen, entfalten. Kohle ist erst kürzlich weiter im Binnenland gefunden. Die außerordentlich hohen und zahlreichen Wasserkräfte liegen weiter landeinwärts und konnten bei den schlechten Verkehrsmitteln nicht ausgebeutet werden. Ein ausgesprochener Arbeiterstand ist noch nicht vorhanden, dürfte sich aber bilden, sobald eine Bahn neue Werte schafft, die Bildung landwirtschaftlichen Großbetriebs fördert und dafür erfolglos arbeitende und verschuldete Kleinbauern ausmerzt. Nur vollkommenere Verkehrsmittel wie Bahnen können zu einer Verdichtung der Bevölkerung und damit wieder zu einer klassenmäßigen Scheidung führen, während heute selbst Industrielle, jedenfalls Gewerbetreibende in großer Zahl im Nebenerwerb noch Kolonisten sind.

Ohne Bahn, denn Chausseen arbeiten nicht wirtschaftlich genug, ist die Gesamterzeugung wenig zu steigern, die Unternehmungslust bleibt gelähmt, es fehlt eine Grundlage der Preisbewertung ländlichen Besitzes, die Preisbewegung bleibt eine besonders schwankende, die Rentabilität der Industrie erscheint auf einen kleinen Wirkungskreis beschränkt, die Vorzüge des Hochlandshandels sind nicht auszunutzen, die gewaltigen Wasserkräfte können nicht ausgebeutet werden und das intelligentere Element neuer Zuwanderung findet keine zweckmäßige Verwendung. Erst recht kann nicht an die Erschließung des weiten, aber sobald das Randgebirge erstiegen ist, leicht zugänglichen Kamplandes gedacht werden. Die Verbindung mit dem erstklassigen Ozeanhafen S. Francisco wie der Binnenstadt Asuncion zur Schaffung wichtigster Verkehrslinien erscheint ohne Bahn selbst als Gedanke ein Unding.

Daraus geht mit zwingender Notwendigkeit hervor, daß eine **Hebung der wirtschaftlichen Lage Blumenaus nur möglich ist, wenn die Verkehrsverhältnisse gehoben werden!** Es sollen deshalb die Verkehrsverhältnisse der Komark Blumenau in einer besonderen Abhandlung eingehender erörtert werden. Um aber diese Abhandlung geschlossen behandeln zu können, sei die Betrachtung über das Volksleben in Blumenau vorausgeschickt, da neben dem Wirtschaftsleben auch das Volksleben in inniger Wechselwirkung zu den Verkehrsverhältnissen steht und die Abhandlung über die Verkehrsverhältnisse auch die Kenntnis des Blumenauer Volkslebens voraussetzt.

Volksleben.

Das gebirgige Urwaldland der Komark Blumenau verrät uns nichts von der Vergangenheit seiner Bewohner. Die auf niedrigster Stufe stehenden Indianer weichen scheu zurück und an eine Erziehung zur Selbsthaftigkeit und zum Ackerbau war bisher nicht zu denken. Ob die Indianer aus grauer Vorzeit Sagen von Kind zu Kind, von Stamm zu Stamm überliefern, ist uns unbekannt, denn keines weißen Mannes Auge hat einen der im Urwald erwachsenen Indianermänner geschaut, es sei denn im Augenblick des Todes für den Weißen oder den Farbigen. Keinerlei Inschriften, die die geschichtlichen Ereignisse festhielten, sind bisher gefunden, nur die Skelettfunde in den Muschelbergen, Sambarquis (Tafel III), an der Küste, neuerdings die sehr alten Indianergräber von Itajahy und die kürzlichen Funde am Südarm beweisen uns, daß hier schon Hunderte von Jahren vor Landung der ersten Europäer Menschen hausten.

Die Vorgänge heutigen Blumenauer Geisteslebens wurzeln deshalb im deutschen Volksleben! Es ist nur die Frage, ob die junge Kolonie dieses Volksleben, das sie gar nicht auszurotten vermocht hätte, würdig weitergebildet hat? Und da erkennen wir, daß von einer eigenen Vorwärtsentwicklung des Geisteslebens in keiner einzigen deutsch-brasilianischen Kolonie die Rede ist, ja daß lediglich die Aufgabe der Erhaltung der Kultur und diese nur in einzelnen Kolonien, wie z. B. in Blumenau, gelungen ist. Es fehlt eben gerade auf dem Gebiet des Volkslebens der Kolonie eine vollgültige Unterstützung eines Mutterlandes. Es fehlt dem deutschen Südbrasilianer zur Eigenentwicklung an einem ebenbürtigen Wettstreben der Nachbarschaft. Auch in den Vereinigten Staaten leisten nach M. Sering¹⁾ die Deutschen dort am meisten, wo sie mit Nordamerikanern zu konkurrieren haben. Es genügt nicht, meint zutreffend Ballod in seiner Abhandlung über Sta. Catharina, Kolonisten aus alten Kulturländern unter kulturell niederer stehende Leute anzusiedeln, sondern bei der Verschiedenheit der Verhältnisse der einzelnen Länder muß erst durch Leitung und Beispiel Sorge getragen werden, daß die Kolonisten nicht selbst auf einen tieferen Standpunkt herabsinken. Damit hat Ballod zugleich einen Fingerzeig gegeben, was zu geschehen hat. Kirche, Schule, Musterkolonien, Fachvereine und eine gut geleitete Presse sind ein dringendes Erfordernis, zu dem das deutsche alte Mutterland Muster und Mittel zu schaffen hätte.

Staatswesen und Verwaltung der neuen Heimat Brasilien weisen die gemeinsamen Charakterzüge der latinoamerikanischen Länder auf. Große politische Gegensätze trennen die deutschen Einwanderer von dieser Auffassung nach Abstammung, Wirtschaftsleben, ererbter Kultur, Auffassung von

¹⁾ Vgl. M. Sering, Landwirtschaftliche Konkurrenz Nordamerikas.



Deutsche Kirch- und Schulgemeinde in Tubarão (Sta. Catharina).



Deutsche Kirch- und Schulgemeinde in Tubarão (Sta. Catharina).

Treue und Glauben, Pflichtgefühl und Ordnungsliebe, wie nach religiöser Vertiefung. In diesen Ländern kennt das politisch herrschende Moment nur zwei Parteien, diejenige, welche an der Krippe ist und je nach Geschicklichkeit und Gewissensweite diese Lage für sich und ihren Anhang ausbeutet, und die andere Partei, die an die Krippe gelangen möchte und skrupellos, wüst intrigierend, alle Mittel erlaubt sein läßt, um ans Ruder zu kommen.

Und da darf betont werden, daß die Gegensätze der Parteien im Staat Sta. Catharina namentlich durch die verdienten Politiker wie Dr. Lauro Müller (der hoffentlich noch einmal Bundespräsident wird) und Hercilio da Luz ausnahmsweise seit Jahren weniger als sonst üblich zutage treten, was diesem kleinen Staat (der übrigens etwas größer als Bayern ist) eine solidere Grundlage für europäische Unternehmungen gibt. Im Municipium Blumenau selbst aber verdient es die heutige Verwaltung, die auch einer Vereinigung fast aller großen Verwandtschaften und Interessengruppen die nahezu einstimmige Wiederwahl verdankt, daß man ihre Unbestechlichkeit auf dem Hintergrund latinoamerikanischer Verhältnisse helleuchtend hervorhebt. Daß auch in Blumenau mit südamerikanischem Wasser gekocht wird, welche Rolle die großen „Verwandtschaften“ spielen, wie auf Zuwachs, geeignete Kreuzung und Verschwägerung gehalten wird und wie die wenigen selbständigen abseits dieser Clique stehenden Männer oft beiseite geschoben, angefeindet und verleumdet werden, weil ihnen in der Not keine Gruppe beispringt, das hat mancher selbständig veranlagte Reichsdeutsche drüben erfahren müssen! In dieser Hinsicht soll man sich über die allgemeine soziale Unreife wohlhabend gewordener, ungebildeter Dorfkaziken und ihres denkfaulen Anhängerkranzes nicht täuschen. Um so mehr muß man die heutige Verwaltung anerkennen.

Der Verwaltung kommt freilich nicht die Bedeutung wie in Deutschland oder gar in deutschen Kolonien zu. Die wirtschaftlichen Interessen treten im Vergleich zu unserm Kolonialregime, daß trotz Exzellenz Dernburg durch die Bureaukratie der Wilhelmstraße zu sehr beeinflußt scheint, stärker in den Vordergrund. Jahrelang gab es in der jungen Hansakolonie keinen einzigen Staatsbeamten oder Polizisten, und für die ganze Komark (1½ mal so groß als das Großherzogtum Hessen) genügen 3—4 Polizisten!

Als gewerbliche Organisation wurde der „Konsumverein“, eine bäuerliche Genossenschaft, in Carijos ins Leben gerufen, die für billigen Einkauf von Lebensmitteln und die nötigen industriellen Erzeugnisse sorgen und gleichzeitig, über den Namen des Vereins hinausgehend, auch für den Absatz der bäuerlichen Erzeugnisse tätig sein soll. Der „Volksverein“, ebenfalls eine Sammlung bäuerlicher Elemente, plant derzeit den Zusammenschluß zu einer wirtschaftlichen Genossenschaft, um als solche gesetzlich das Recht zu erlangen, die erwähnte Spar- und Darlehnskasse anzulegen. Molkereigenossenschaften sollen gegründet werden. Der „Kolonistenbund“ in der jungen Hansa hätte als Konsum- und Produktivgenossenschaft segensreich wirken

können. Statt dessen betrachtete er sich als Forum persönlicher Anklagen gegen die H. K. G. — Das Handwerk, vielfach noch nicht selbständig, hat sich noch nicht zu organisieren vermocht. — Die Kaufleute schlossen sich in der „Associação Commercial“ zur Wahrung eigener Interessen zusammen. — Über die halbstaatliche „Junta Commercial“ ist an anderer Stelle berichtet. — Arbeiterverbände waren bisher ebenso wie Streiks und Aussperrungen unbekannt. Nur in der Hansakolonie gab es eine kleine „Revolution“ und ein „Haberfeldtreiben“ der Kolonisten, die Spottlieder über den Leiter der Kolonie und eine Kolonistenfrau sangen.

Am politischen Leben beteiligt sich die große Menge der Kolonisten zu wenig, einzelne zu stark. Nach Schanz¹⁾ wählten 1892 in Blumenau von 2464 Wahlberechtigten nur 174 Wähler. Es mangelt allgemein am politischen Verständnis, obwohl heute²⁾ Blumenau mit 1661 Wahlberechtigten an dritter Stelle der Munizipien der Wählerzahl nach steht. Dagegen vertrödeln andere in politischem Ehrgeiz für Ehrenämter viel Zeit, obwohl sie z. B. als Kaufleute jährlich nur etwa 18 Kontos umsetzen.

Verderblich wirkt auf den wirtschaftlichen Verkehr und zugleich die Gesinnung der Menschen die politische Günstlingswirtschaft. Selbst die Schullehrer stehen und fallen mit ihrer Partei (vgl. Ballod). Fachbeamte fehlen selbst bei der Post.

An gemeinnützigen Anstalten besteht in Blumenau ein Hospital mit einem jährlichen Kostenaufwand von rund 12 Kontos. — Volksbibliotheken versehen sowohl in der alten wie neuen Kolonie das Publikum mit Lesestoff. Die Bücherei des deutschen Schulvereins für Sta. Catharina wies im Februar 1906 12613 Nummern auf, die in 10 Stationen auf das Land verteilt waren. Die Bibliothek in der Blumenauer Hansa erhebt für Band und Monat 50 Réis (rund 6 Pf.) Lesezins. Unter anderen Büchern hat die Bibliothek: Brehm, Tierleben, 3 Bände; Helmolt, Geschichte von Südamerika; Hans Meyer, Deutsches Volkstum; Sievers, Afrika, Australien; Kerner von Marilaun, Pflanzenleben; Ratzel, Völkerkunde; Sadebeck, Kulturgewächse der deutschen Kolonien; außerdem Semmler, Tropische Agrikultur; Schlipf, Handbuch der Landwirtschaft und die Zeitschrift „Der Tropenpflanzer“.

Die neue Pfarrfrau von Blumenau, Frau Mummelthey, hat einen Kursus für Krankenpflege kürzlich eingerichtet.

Allein das gesellige Leben hat sich in Blumenau in eigenen Formen entwickelt. Wenn diese dem gebildeten Neudeutschen auch nicht zusagen wollen und die Blumenauer sich den Gebräuchen der Weltsitte mit engerem Anschluß an das Weltverkehrsnetz anschließen müssen, hier hat jedenfalls

¹⁾ Vgl. M. Schanz, Das heutige Brasilien. 1893.

²⁾ Inzwischen sind nur Leute, die sich eigenhändig und schriftlich in portugiesischer Sprache darum beworben haben, in die in ganz Brasilien neu aufgestellten Wählerlisten eingetragen worden.

eine kulturelle Sonderentwicklung eingesetzt und Loge, 2 Theater, 2 Schützenhäuser, der deutsche Klub Germania, der alldutsche Verband, Turnverbände, Gesangsvereine usw. beweisen, daß hier ein starker Zug zur Geselligkeit herrscht. Die Blumenauer haben im allgemeinen wenig Sorgen, dafür aber viel Vergnügen. Es ist der ganze sonnige Landescharakter, der nach schwerer Wochenarbeit in einer Urwaldkolonie viel Fröhlichkeit gibt und verlangt. Jedenfalls spricht es nicht für Verständnis der Bedürfnisse des Geisteslebens in einer jungen Kolonie, wenn in ihrem Prospekt die Hanseatische Kolonisationsgesellschaft sagt:

„In neuen Ansiedelungen hat jeder zunächst soviel mit seiner Einrichtung zu schaffen, daß von einer Pflege der Geselligkeit keine Rede sein kann.“

Im Widerspruch muß, zwei Schriftsätze später, der Verfasser aber zugeben:

„Und doch hat der Geselligkeitstrieb auch heute schon auf der Hansa zur Bildung von Vereinen geführt, die nicht nur Nützliches erstreben, sondern auch der Pflege des Schönen gewidmet sind.“

„Auch an Gelegenheit zum Tanzen fehlt es in beiden Distrikten nicht.“

Ich meine, wer so sauer wie der neue Kolonist im Urwald zu arbeiten hat, der bedarf der Nahrung für sein Volksleben nach Seele und Gemüt, und die Volksbibliotheken, Lesevereine, Gesangsabende, die frohen Schulfeste der Hansa (Abb. 4) und starkbesuchte Kaiser-Geburtstagfeiern, aber auch die monatlichen Tanzbelustigungen, Kegel- und Skatabende beweisen, wie wohlthuend nach sauren Wochen jeder Urwaldkolonist in seiner Art geselliges Leben empfindet. Nur im geselligen Leben sehen wir deshalb in der alten Kolonie eine Eigenentwicklung.

Militärische Gesichtspunkte traten bisher ganz zurück. Blumenau sah jahrelang keinen „bunten Rock“ und dann zuerst die „blauen Jungen Seiner Majestät Schiff Panther“. Neuerdings wird aber die Verlegung einer Abteilung Artillerie nach Blumenau geplant und dort bezeichnenderweise erhofft.

Die Zugehörigkeit zum Bundesstaat, die Gesetzgebung und die Verwaltung haben naturgemäß ihren Anteil zu der ideellen Gestaltung des Blumenauer Volkslebens beigetragen, aber die Fühlung mit den brasilianischen Nachbarn war eine sehr geringe und deshalb blieb auch der brasilianische Einfluß auf diese deutsche Oase ein schwacher. Wie es sich bereits beim Wirtschaftsleben äußerte, waren es natürliche Einflüsse sonniger Breiten und feuchten Klimas, die hier in Verbindung mit dem landwirtschaftlichen Charakter des Landes und seinem vorwiegenden Bauernbestand entscheidend auf die Gestaltung des Volkslebens einwirkten.

Aus verschiedensten Lebensberufen heraus fanden sich drüben Leute aller deutschen Gaue zunächst als Waldarbeiter zusammen und wurden in der harten Lebensschule der Urwaldrodungen zu einer einzigen Berufsklasse zusammengeschweißt, zum Kleinbauern, aus welchem Stand sich erst all-

mählich wieder Händler, noch später selbständige Gewerbetreibende auslösten und kürzlich erst Industrielle entwickelten.

Es vollzieht sich bei den eingewanderten Deutsch-Brasilianer im Laufe der Zeit ein Wechsel der geistigen Eigenschaften. Auch sie bleiben ein Teil ihrer Abstammung und Vergangenheit, aber sie werden zugleich ein Teil ihrer Umgebung, die sie fanden, und der Zukunft, die sie suchen. Ihr Denken, Fühlen und Wollen ist von der Kulturstufe abhängig, die sie in der Heimat verließen und bedingt durch die Lebensweise, die ihnen drüben über dem Ozean die Natur des Landes und sein Klima bestimmt hat. Als echter Bauer zeigt der Kolonist neben schlaudem Sinn und tiefem Egoismus Argwohn gegen den Staat, die Gemeinde, den Nachbar und auch gegen moderne Er rungenschaften der Technik, z. B. gegen alles Maschinelle. Der Unternehmungsgeist ist gering, die Fähigkeit, große Entwürfe zu ersinnen und durchzuführen, besitzen eigentlich nur zwei Blumenauer Kaufleute, P. Chr. Feddersen und Richard Paul, die deshalb hier namentlich aufgeführt seien. — Wir finden aus der alten Bauernstube uns traulich anmutend den Wandschrank mit Glas scheiben und dahinter die schönen Tassen mit der Aufschrift „Zum Geburts tag“ oder „Dem artigen Kinde“, und gerade solche Leute, die äußerlich am guten Alten hängen, halten auch im Innern treu und fest in tief eingewurzelter Vaterlandsliebe zu ihrem Mutterland und überlassen es späteren Geschlechtern, wie einen alten Rock ihre deutsche Staatsangehörigkeit abzutun.

Rein äußerlich betrachtet erscheinen die Bewohner, wie das Land schaftsbild und die Häuser rein deutsch (Abb. 16). Aber trennen sich schon die einzelnen Tiefen (Täler) nach dem Charakter ihrer Bewohner, je nachdem tüchtige Elemente gute Vorbilder abgaben, wie z. B. bei den Weißbachbauern, so vollzieht sich auch in den einzelnen Sitten eine Trennung, namentlich in bezug auf ihre Stellung zum alten Vaterland. Sie bekennen sich zum Teil heute als Deutsche und rufen begeistert: „Hoch dem Kaiser!“ singen die „Wacht am Rhein“, oder wenn sie bierfidel werden: „Ich weiß nicht was soll es bedeuten“, erklären sich aber auch morgen bereit, den Degen selbst gegen Deutschland zu ziehen und schreien „sichtlich bewegt“, „aufs tiefste gerührt: „Eviva Governadore“ und „Hoch die Republik Brasilien!“ Das jämmerlichste Schauspiel in der sogenannten „Pantheraffäre“ (1905) bot die Tatsache, daß der Judas, der die deutschen Seeleute den brasilianischen Behörden verriet, ein Deutscher war! Die Mehrzahl hat in ihrem eigenen Innern nie die so wünschenswerte reinliche Gliederung der Pflichten gegen das alte und neue Vaterland vorgenommen, obwohl z. B. gerade der Urwaldsbote, die wichtigste Blumenauer Zeitung, diese Trennung der Pflichten meisterhaft durchführt. Leute aber, die in bezug auf die Pflichten zu ihrem Vaterland keine Abklärung gefunden haben, können als vollwertige Staatsbürger kaum bezeichnet werden.

Magst Bär im Geklüft, magst Falk im Licht,
Sollst nur nicht flatternde Fledermaus sein!
Sei Palme oder Eiche!
Nur nicht schmarotzendes Schlingkraut
Zwischen den zwei'n!

(A. Grün.)

Die Nachgeborenen, nicht in der Heimat erzogen und gebildet, sorglos mit dem steigenden Wohlstand der eingewanderten Eltern aufgewachsen, mürbe gebrannt von der Sonne, wenn auch im Gegensatz z. B. zu dem Burenvolk erfrischt von dem belebenden Unterschied von trockenem und feuchtem Wetter, aber doch an das warme verweichlichende Klima mehr angepaßt, ließen sich von dem überwältigenden Pflanzenwuchs des Urwaldbodens niederdrücken. Die Anspannung des Volkslebens ließ nach. Der Germane braucht Sommer und Winter, Frost und Hitze wie Tag und Nacht. Das ewige Grün des Urwalds schläfert ein, und wie der Urwald zwar das ganze Jahr hindurch Blüten zeigt, aber keine Zusammenfassung aller knospenden Triebe, keinen wahrhaften Frühling kennt, so vermag auch vielfach der akklimatisierte Deutsche seine Tatkraft nicht mehr zu kurzem Handeln zusammen zu raffen und frischblütiges germanisches Temperament tüchtiger Neueinwanderer hält er für krankhafte Folgeerscheinung z. B. der deutschen Soldatenerziehung.

In sorglosem Wohlstand gesättigt, nicht wie ihre Eltern, die Einwanderer, an Arbeitsteilung gewöhnt, mit Gütererwerb vertraut und mit höherem Bedürfnis von der Heimat her bekannt, stellen sie zeitweise ein totes Geschlecht dar. So zieht sich im gesellschaftlichen Leben eine Grenze zwischen Eingewanderten und im Land Geborenen, namentlich deren erster Generation hin, die in keinem alten kräftigen Staatsverhältnisse wurzelt und den Übergang zu den neuen Formen nur erst äußerlich gefunden hat. Es sind mit die einsichtigsten Einwanderer, die mir erklärten: Unser Nachwuchs taugt nichts! Daß einzelne, die gute Schulbildung genossen haben, unterrichtet über Weltkultur und von Geburt her vertraut mit den Eigenarten des Neulands, dessen Charakter klug auszunutzen verstehen, bestätigt nur die obige Regel. Es sind dies meist Söhne gebildeter Einwanderer, die freilich verhältnismäßig schon hinter ihren Eltern zurückbleiben aber doch noch über ihre Altersgenossen hervorragen, oder es sind Männer, die nicht nur eine kurze und deshalb nur irreleitende Spritztour nach Deutschland gemacht, sondern im praktischen Leben ein bis zwei Jahre in der Eltern Heimat gearbeitet haben. Es muß deshalb den deutschen Einwanderern der dringende Rat gegeben werden, möglichst viele Söhne und auch Töchter für einige Jahre nach der alten Heimat zu schicken, wie es in sämtlichen englischen Kolonien für alle vorwärts strebenden Leute als Norm und Maßstab der Bildung gilt. Der Republik Brasilien mangeln alte Kulturstätten und sie kann nicht über die Fülle von Wissen und Können verfügen wie die älteren Kulturländer. Des-

halb beziehe man auch geistige Nahrung frisch und unmittelbar aus dem Mutterlande.

Wie manche Deutschabgestammte sich zu dem alten „Vaterland“ stellen, beleuchtet folgende Mitteilung: Ein in Brasilien geborener Sohn eines eingewanderten Deutschen wollte sein Brasilianertum dadurch zum Ausdruck bringen, daß er unter seinen lusobrasilianischen Freunden — und mit dem „deutschen Plebs“ verkehrte der Herr nicht — auf die Deutschen schimpfte und, sein regelmäßiges Gesprächsthema, vor der „deutschen Gefahr“ (*perigo allemão*) warnte. Die Brasilianer fanden aber sein Vorgehen so verächtlich und nachgerade so lachhaft, daß sie diesem Renegaten selbst den Spitznamen „*perigo allemão*“ beilegte und sein Kommen mit den Worten begrüßten: „Da kommt die deutsche Gefahr.“ — Auf der Reise nach Porto Alegre traf ich mit lieben Landsleuten zusammen, deren Großeltern bereits nach S. Maria ausgewandert waren und dort eine ansehnliche Wohlhabenheit erlangt hatten. Sie kamen eben freudig bewegt von einer Reise aus der alten Heimat ihrer Großeltern zurück, wo sie Verwandte besucht hatten und sprachen ein so echtes Pfälzisch, daß man ihr Ursprungsland noch in der Mundart der dritten Generation erkannte. Ihre erwachsene Tochter aber tat so affig, nicht ein einziges deutsches Wort von sich zu geben, obwohl wir zwei Tage zusammen an Bord waren und ihre Eltern immer wieder betonten, daß sie gut Deutsch verstehe. Dafür stocherte sie — wie jeder „fashionable“ Brasilianer — bereits bei der Suppe mit dem Zahnstocher im Mund herum. — Auch in Sta. Catharina, in Itajahy, sah ich einen Teuto-Brasilianer, dessen eingewandter Vater sich schweres Geld in den deutschen Kolonien erworben hat, und der so sehr auch äußerlich seine deutsche Abstammung zu verbergen suchte, daß er wie eine französische *Cocotte* nach Parfüm roch und aussah, wie ein feingestutzter *Macaco*. Er meinte offenbar in seinem Größenwahn, der Geburtsort Itajahy genüge, um Minister zu werden, weil der verehrte Deutsch-Brasilianer Minister Dr. L. Müller in Itajahy von deutschen Eltern geboren wurde.

Der minderwertige Nachwuchs beeinflußt dann wieder die alten Einwanderer, die inzwischen den richtigen Schwinkel kultureller Verhältnisse eingebüßt haben. Sie wissen nicht, daß das letzte Erkennen darauf hinausgeht, zu gestehen, „ich weiß, daß ich nichts weiß“. Wenn sie einmal ein Grammophon gehört haben, so urteilen sie über Wagner; lesen sie als „Beweis ihrer Bildung“ regelmäßig die Zeitschrift „Das Buch für Alle“, so kritisieren sie Goethe und Schiller, und dabei wissen sie keinen Öldruck von einem Ölgemälde zu unterscheiden und glauben, sie kaufen Bronzestatuen ein, wenn der „Kunstguß“ nur recht teuer war. Diese Halbbildung ist leider vorherrschend und die Feingebildeten drüben, die es zu jeder Zeit gab und gibt, taten und tun am klügsten, zu schweigen; mit sich fortzureißen und das Durchschnittsniveau zu heben, vermochten sie bisher doch nicht.

Von selbständiger Weiterentwicklung war wie erwähnt nur auf dem Gebiete geselligen Lebens und nebenbei von einem Wiederausbau der Einheit der Familie, die in einer jungen Kolonie erhöhten wirtschaftlichen Wert und zahlreiche wirtschaftliche Funktionen aufweist, zu reden, im übrigen gelang es nur mühsam, die ererbte kulturelle Bildung zu erhalten.

Deutsche Nationaltugenden, wie Pflicht und Treue, gedeihen auf latinoamerikanischem Boden schlechter als unter knorrigen Eichenstämmen. Dafür lernt der Einwanderer nur zu leicht das Intrigieren, das skrupellose Geschäftemachen und den Farbenwechsel von einer Partei zur andern. Während aber der Brasilianer als romanischer Abkömmling den Farbenwechsel von einer Partei zur andern, falls es geschäftliche Gründe für ihn gutheißen, mit einer gewissen Eleganz vollzieht, während ihm die „Anmut der Sünde“ eigen ist, wird der Deutsche plump und ungeschickt, wenn er auf solche Wege gerät. Solche Deutsch-Brasilianer, wie sie sich auch in Blumenau gar nicht selten finden, werden in guten Zeiten zudringlich, wie die Fleischmücken im Sommer, und in schlechten Zeiten stechen sie wie die Hornisse! Und dieser Umschwung vollzieht sich oft in wenigen Tagen mit dem Ausscheiden der bisherigen Gönner aus einflußreichen Stellungen. Damit sei nicht gesagt, daß solche wetterwendische Tröpfe nicht auch in Deutschland schmarotzen, aber infolge mangelhafter Bildung treten zurzeit diese Erscheinungen in Blumenau viel krasser hervor.

Bei solch greller Beleuchtung wäre es unrecht, nicht auch die Gegenseite zu nennen: wir alle können in solchen überseeischen Kolonien lernen, Ansichten und Anschauungen regulieren, und aus solchen Volksbetrachtungen erst den rechten Sehwinkel für die Zustände in der Heimat gewinnen. Und wie auf der einen Seite wohl nur wenige Deutsche, mögen sie einer Partei angehört haben, welcher sie wollen, nicht als warme Freunde einer kräftigen deutschen Weltpolitik und einer starken deutschen Flotte aus dem Auslande heimkehren, so bringt auf der anderen Seite fast jeder, sei er seinem Fürsten treu¹⁾ bis ins Mark, nicht nur einen Tropfen, nein, eine ganze Flasche demokratischen Öles mit nach Hause, und dieser Wechsel-austausch möge der deutschen Heimat noch zur Wohlfahrt gereichen!

Andererseits müssen wir für richtige Beurteilung der Deutschen in Blumenau uns die latinoamerikanische Umgebung und die Gesamtverhältnisse dieser Neuländer wohl vor Augen halten. Oft von Nativisten angefeindet und immer wieder von der Staatsregierung in den letzten Jahren schlecht behandelt, haben die Blumenauer Deutschen es als Gesamtheit dennoch verstanden, im harmonischen Einklang mit Bundes- und Staatsregierung den ererbten Verpflichtungen ihrer Blutabstammung gerecht zu werden. Ihr Festhalten am Deutschtum darf immerhin als mustergültig für die Deutschen im

¹⁾ Der Germane beugte vor seinem König oder Herzog gerne sein Knie, aber nicht vor dessen Anhang und höfischem Troß. D. V.

Ausland bezeichnet werden. Während es den 5 Millionen Deutschen, die im 19. Jahrhundert nach den Vereinigten Staaten ausgewandert sind und die im Jahre 1900 infolge ihres Kinderreichtums auf 7 832 681 Personen gegenüber 7 047 318 Engländern und Irländern angewachsen waren, nicht gelungen ist, ihr Volkstum zu bewahren, geschweige denn sich politische Selbständigkeit zu erringen, und während diese mit Vorliebe für das Fremde und in politischer Gleichgültigkeit sich vielfach an Fremde wegwerfen, stellen die Blumenauer Deutschen die Forderung auf, daß, wie in der freiesten Republik der Welt, in der Schweiz, so auch in dieser ihrer neuen Heimat, Gleichberechtigung der Sprachen herrschen soll. Es ist vor allem der kleine aber freie Bauer, der hier im Volksverein sein Haupt erhebt und nicht vor großen brasilianischen Herren kriecht und es ist der Aldeutsche Verband in Blumenau, der auch in diesem Fall das nationale Gewissen verkörpert.

Wenn trotzdem in dieser ausgesprochen deutschvölkischen Kolonie, in der 70 % aller Einwohner deutsch sprechen, von 30 000 Deutschen nur etwa 200 Reichsdeutsche geblieben sind, so muß das als deutlichster Beweis dafür gelten, daß etwas faul im Staate Dänemark ist. Ein Artikel der „Kölnischen Zeitung“ schätzte im vorigen Jahre die Deutschen außerhalb des Reiches auf 29 Millionen, darunter 16 Millionen in Österreich-Ungarn, Rußland und Schweiz, rund 1 Million im übrigen Europa und 12 Millionen außerhalb Europas. Dem gegenüber stehen aber nur 3½ Millionen im Ausland lebende deutsche Reichsangehörige und Reichsgebürtige. Allgemein nennt man im Ausland als Grund hierfür das unzeitgemäße Gesetz vom 1. Juni 1870 über den Erwerb und Verlust der deutschen Reichsangehörigkeit. Auch im deutschen Reichstag ist seit 1894 fast jedes Jahr auf die schwere Schädigung hingewiesen worden, welche das Deutschtum durch das bestehende Gesetz erleidet, wonach der Deutsche nach 10jährigem Aufenthalt im Auslande die Reichsangehörigkeit verliert, wenn er sich nicht vorher in die Matrikel eines Reichskonsulats eintragen läßt. Es wird vor allen Dingen eine dahingehende Änderung verlangt, daß er und mit ihm seine Nachkommenschaft so lange deutsch bleibt, bis er selbst erklärt, es nicht mehr sein zu wollen. Tausende und Abertausende Deutsche gehen dem Vaterland und seinen Interessen verloren, nur weil sie die von jenem Gesetz vorgeschriebenen Förmlichkeiten nicht erfüllen oder nicht erfüllen können, und keine andere Nation erschwert ihren im Ausland lebenden Angehörigen so die Erhaltung ihrer Nationalität wie das Deutsche Reich. Brasilien dagegen nahm am 15. November 1889 alle in Brasilien anwesenden Ausländer als brasilianische Bürger auf, wenn sie nicht binnen 6 Monaten nach Inkrafttreten der Verfassung vom 24. Februar 1891 ausdrücklich dagegen Widerspruch eingelegt hatten. Und das haben die wenigsten Kolonisten getan, weil fast alle nicht gern „vor Gericht gehen“, und weil — die deutschen Konsuln versagten.

Der kräftigere Rückhalt, den der deutsche Auswanderer heute „im Vater-

land“ findet, der berechtigte Stolz, der ihn als „deutschen Bürger“ heute begleitet, unser Übergang zur Weltwirtschaft und Weltpolitik, die immerhin mögliche Massenauswanderung in Zeiten wirtschaftlicher Krisen, alle diese Tatsachen verlangen nachweisbar, daß mit dieser veralteten Bestimmung baldigst aufgeräumt wird. So sehr es anzuerkennen ist, daß vor zwei Jahren in Preußen durch einen Ministerialerlaß die Behörden angewiesen wurden, nicht mehr, wie das leider öfters geschehen war (!), den Auswanderern anzuraten, ihre Entlassung aus dem preußischen Staatsverband zu beantragen, so wird doch ohne Abänderung des Gesetzes vom 1. Juni 1870 die Zahl der Reichsangehörigen im Ausland sich nicht merklich heben.

Die handelspolitische Zusammenfassung des Deutschtums im Ausland stellt eine so große Aufgabe dar, daß durch ihre Lösung unsere ganze Kolonialpolitik in Schatten gestellt würde. Diese Aufgabe ist aber nur zu lösen, wenn die alte Heimat die Ausgewanderten nicht durch Gesetze hinausstößt, sondern vielmehr in Liebe der ausgesandten deutschen Kulturpioniere gedenkt, mehr für deutsche Auslandskirchen und Schulen stiftet als für Erdbeben in Italien und Hungersnot in Indien ausgibt, für ein deutsches Kabel nach den Hauptmittelpunkten des Deutschtums im Ausland und für wohlunterrichtete deutsche Auslandszeitungen sorgt und nicht mehr übersieht, daß ein gut Teil des Ausländerhasses gegen Deutschland auf der einseitigen Vorherrschaft bürokratischer Juristen und auf dem veralteten Kastengeist der Stände wie des Stands beruht.

Unsere Väter haben Deutschland geeint, der Jugend hat Kaiser Wilhelm II. neue Ziele gesteckt eines „größeren Deutschlands“, dessen „Zukunft auf dem Wasser liegt!“ Aber, es bedarf jugendlicher Begeisterung, um sich darüber hinwegzutäuschen, daß, bevor die heute lebenden Geheimen Räte der Wilhelmstraße ausgestorben sind oder sich dem Geist der Zeit angepaßt haben —, und das ist wohl für den einen und anderen gleichbedeutend — nicht der Zauberspruch gilt „von der Zukunft auf dem Wasser“, sondern immer und immerdar die Lehre vom „grünen Tisch“. Selbst ein Dernburg fand scheinbar in der Wilhelmstraße sein juristisch-bürokratisches Erwachen? Und diese „Metamorphose“ wirkt um so ernüchternder, als bei dem nötigen allmählichen Zurücktreten parteipolitischer Gegensätze gegenüber dem Gefühl wirtschaftlicher Interessengemeinschaft gerade Dernburgs Ernennung, „dieser Griff ins Bürgertum“, für die bürgerlichen Kreise, die doch ausschließlich den Parteiumschwung brachten, als Hauptmoment bei den Wahlen gewirkt hat! Das mußte Dernburg erfahren, als er als Hauptredner und Zugmittel par excellence immer wieder aufgefordert wurde. Den Pulsschlag dieser Richtung vernahm ich deutlich bei meiner Wahlstätigkeit, besonders in Sachsen. Deshalb Axt an den Baum juristischer Bürokratie! Neue Gesetze her, die auch Ingenieure, Kaufleute, Volkswirtschaftler, Forstleute, Ärzte u. a. in den Kolonial- und Berufskonsulatsdienst bringen, damit diese im Ausland tätigen

Verwaltungskörper endlich die dem Fortschritte heutiger Zeit entsprechenden Gesamtkenntnisse erhalten.¹⁾ Dann soll an deutschem Wesen einmal noch die Welt genesen! (Geibel.) —

In Europa gültige politische Gegensätze deutschsprechender Menschen verlieren über See die letzte Berechtigung. Schweizer und Österreicher gehen, wo sie nicht gerade in größerer Anzahl beieinander wohnen, in der reichsdeutschen Umgebung auf. Das Bewußtsein des gemeinsamen Gefühls, gemeinsamer Geschichte, vor allem die Einigung durch gemeinsame Sprache verwischt die früheren Gegensätze. **Mögen wir das Konfessionell-Trennende immermehr zurückdrängen und das National-Einende betonen!** Unerläßliche Vorbedingung dafür aber bleibt die Erhaltung der deutschen Sprache:

Denn mit dem fremden Worte auf der Zunge
Kommt auch der fremde Geist in uns're Brust,
Und wie sich mancher, von dem Prunk geblendet,
Der angebor'nen, heil'gen Sprache schämt
Und lieber radebrechend seiner Zunge
Zum Spott der Fremden fremde Fesseln aufzwingt,
So lernt er auch die deutsche Kraft verachten
Und schwört die angebor'ne Treue ab! — E. M. Arndt.

Die Blumenauer Jugend zeigt Frühreife, aber ihre Beweglichkeit ist eine geringe. **Die Blumenauer Frau aber verkörpert das Natürlichste und Beste der ganzen Kolonie!** Sie nimmt die Stellung der Frau aus der guten alten Zeit ein, sie ist die Blume an der Brust des Mannes und leitet den Hausstand in mustergültiger Weise. Das Heiraten ist früh möglich, da sich jeder junge Mann in dem zahlreichen Neuland leicht eine selbständige Stellung als Kolonist erschaffen kann. Damit aber tritt die Frauenfrage zurück und die Sittlichkeit wächst! Die Erziehung in der Familie ist eine deutsche geblieben. Gesellschaftliche Schichten fangen eben erst an, sich nach Bildung, Gesittung, Reichtum und Arbeitsteilung herauszubilden.

Entscheidend für die künftige Gestaltung dieses deutschen Volkslebens bleibt der Zufluß neuer deutscher Einwanderer, die unmittelbar heutiges deutsches Volksleben übertragen. Und hierin beruht namentlich auch die weit über die eigene Koloniegrenze hinaus auf das ganze Deutschum der Nachbarkolonien wirkende vorbildliche Tätigkeit der Kolonie Neu-Württemberg. Dort wohnen nur 25 % sogenannte „Neudeutsche“, die unmittelbar aus Deutschland dorthin kamen. 75 % sind Deutsche, die schon im brasilianischen Lande geboren sind oder vorher in anderen brasilianischen Kolonien seßhaft geworden waren. Man hat aus diesem Grunde den Wert

¹⁾ Vgl. meine Schrift „Streiflichter“ auf die Frage, was aus Deutsch-Südwestafrika gemacht werden kann? Verlag Zürcher & Furrer, Zürich.

der Meyerschen Kolonie bemängelt. Zu Unrecht, denn diese 75 % alter Kolonisten werden von neuem durch Zuführung frischen Bluts kulturell gehoben und sie erfahren es von neuem, daß der Quell ihrer Lebenskraft, dem sie den Sieg über den Urwald verdanken, in der alten Heimaterde unter knorrigen Eichen, grünenden Buchen und dunklen Tannen sprudelt. Auch die Hansa-kolonie löst durch Zuführung frischen Bluts in dieser Hinsicht teilweise ihre Aufgaben, die um so wichtiger sind, als die alten Kolonien vor dem Jahre 1871, der Einigung und Erstarkung des deutschen Vaterlandes, entstanden sind und die heutigen Auswanderer deshalb einen weit höheren Grad vaterländischen Gefühls und deutscher Rassezugehörigkeit mit übers Meer tragen, einen Nationalstolz, der in seinen Auswüchsen nicht berechtigt sein mag, der aber die beste Schutzwehr gegen das organische Aufgehen deutschsprechender Menschen unter einer fremden Nation abgibt. —

Die religiösen Bedürfnisse sind dabei höchst selten eine bestimmende Tatsache gewesen. Der verständige Kolonisator wird aber den hohen sittlichen Einfluß der Geistlichkeit hoch einzuschätzen wissen, die als Sitz stiller Autorität in dem revolutionärem Betrieb einer jungen Kolonisation beruhigend, als wandelndes Gewissen und sittlicher Maßstab¹⁾ versittlichend wirkt und dem wilden Lasterleben vorbeugt, das vielerorts jungen Einwandererkolonien eigen ist.

Es geht also zunächst die Aktivität religiöser Betätigung mehr von der kolonisationsleitenden Leitung, z. B. auch in Neu-Württemberg, oder in anderen Fällen von der Geistlichkeit selbst (Dr. Aldinger früher in den Kolonisationsgebieten der H. K. G.) aus. Lediglich Sekten (z. B. Adventisten und Baptisten) und einzelne besonders religiös veranlagte Männer bilden auch heute in dieser Hinsicht eine Ausnahme in der großen Masse, die sich von innen heraus erst mit zunehmender Wohlhabenheit mit religiösen Gebräuchen abgibt, aber andererseits, wenn die Kirche auf sie zukommt, sehr gern und freudig deren Wohltaten empfängt.

Etwa $\frac{2}{3}$ der Bevölkerung sind Protestanten und könnten daher die Unterschiede des Blumenauer Volkslebens gegenüber der latinoamerikanischen Umwelt um einen wichtigen Faktor erhöhen. Aber so erfolgreich namentlich das württembergische Konsistorium durch Entsendung von Geistlichen, wie Pfarrer Dr. Aldinger und Röhm (Hansa) und Faulhaber (II) in Neu-Württemberg tätig ist, wie auch der preußische Oberkirchenrat, z. B. Pfarrer Mummelthey (Stadtplatz Blumenau) und Rudolph (Timbo), und die evangelische Gesellschaft in Barmen kürzlich Pfarrer v. Gehler (Badenfurt) entsandt hat: es fehlt sowohl im Mutterlande wie drüben an einheitlicher großdeutscher Organisation. Ohne

¹⁾ Freilich sollte nicht, wie in der Hansa vor zwei Jahren, der Fall eintreten, daß der Seelsorger sich verpflichtet fühlen mußte, über das ihm sittlich verwerflich erscheinende Gebaren des Koloniedirektors M. eine Beschwerdeschrift der kolonisierenden Gesellschaft durch das Konsulat einzureichen.

eine vom Staat unabhängige, aber in sich straffer zusammengefaßte evangelisch-deutsche Reichskirche fehlen die nötigen Grundlagen zur Unterstützung der deutschen evangelischen Kirchen im Ausland. In Brasilien aber sollten die 300 000 evangelischen Deutschen um so mehr eine kirchliche Einigung unter einem evangelischen Bischof oder einer Synode von Brasilien sich als Ziel setzen, da keine Staatsgewalt solchen Bestrebungen entgegengetreten würde.

Statt solcher Einigkeitsbestrebungen haben halbgebildete lutherische Geistliche nichts Besseres zu tun gewußt, als sich mit ihren lutherischen Anschauungen in Gegensatz zu den angrenzenden Unierten der Pfarrgemeinde Blumenau zu setzen. Das hatte ja in dieser evangelischen Oase gerade noch gefehlt! —

Zurzeit bestehen evangelische Pfarreien: im Stadtplatz Blumenau, Timbo, Badenfurt, Kolonie Hansa, Indayal und Itoupava. Weder der Staat noch das Munizip gewährt Zuschüsse. Die H. K. G. hat dagegen in dankenswerter Weise in der Blumenauer Hansa jährlich 1200\$ für den Seelsorger ausgesetzt. — Die Geldknappheit der deutschen evangelischen Kirchen in Brasilien spielt leider eine wichtige Rolle und führte bereits in Rio Grande zu eigentümlichen Erscheinungen, dem Auftreten nordamerikanischer Geistlichen in rein deutschen Gemeinden! Diese Herren „machen es billiger“, als die deutschen Theologen es zu tun vermögen, und die Bauern wählten in verschiedenen Fällen in Rio Grande deshalb den „billigeren“, den nordamerikanischen Pfarrer. Vor diesem Eindringen nordamerikanischer Schäfer für die deutschen Herden kann man gar nicht genug warnen. Der Nordamerikaner hat Geld und industrielle Erzeugnisse, aber es fehlt ihm das Menschenmaterial des deutschen Einwanderers. Da besoldet er Geistliche und reißt mit den Jahren das Volksleben und damit die Quintessenz der deutschen Einwanderung an sich! —

Die Personen- und Geldfrage stellt jedenfalls die Grundbedingung für die Entwicklung der Kirche auch in Blumenau dar, und aus diesem Grunde gewinnen die zahlreichen, anspruchslosen, wohlgezogenen, wohl unterrichteten und scharf disziplinierten Franziskanermönche des Blumenauer Kollegiums naturgemäß an Einfluß und Macht, zumal sie unter richtiger Wahrung der Pflichten gegen das neue Vaterland Brasilien doch auch dem deutschen Volksleben ihrer Gemeindeglieder zu entsprechen wissen. Kein ohrenzerreißendes Klöppeln der Glocken versucht wie in den brasilianischen Gemeinden zwar alles durchdringend und weckend, aber mit seinem „Äpel, Äpel, Äpel“ störend in kurzen Schlägen die Menschheit auf sich zu lenken, sondern der feierliche Ton der ausklingenden Glocken schallt in deutscher Art zart an Ohren und Herzen und läßt zu stiller Andacht.

Nachfolgender Bericht über die Tätigkeit der Franziskaner sei hier, um zu seiner vollen eigenartigen Wirkung zu kommen, in der Originalfassung wiedergegeben:

Deutsche Franziskaner in Brasilien.

„Die Geschichte der Franziskanermission in Brasilien beginnt mit dessen Entdeckung durch Pedro Alvarez Cabral. Zugleich mit dem Entdecker betraten die Franziskaner als erste Glaubensboten die Terra da Santa Cruz, und mit diesem Tage begann für den Orden ein jahrhundertlanges Apostolat in den finstern Urwäldern des neu entdeckten Landes, voll der unsäglichsten Mühen und Opfer, aber auch voll der tröstlichsten Erfolge. Leider schlugen die traurigen staatlichen Verhältnisse des Landes und der Niedergang religiösen Bewußtseins auch dem Franziskanerorden im 19. Jahrhundert tiefe und schwere Wunden. Wie die andern religiösen Orden war auch er zum Aussterben verurteilt. Viele alte ehrwürdige Klöster standen verlassen da, die hohen Gewölbe der prächtigen Klosterkirchen klangen nicht mehr wider vom freudigen Chorgesang der Mönche, nur ein paar Veteranen des Ordens, die frohere Zeiten geschaut, wohnten in den geräumigen Hallen des Konvents zu Bahia, an dessen gewaltigen Mauern Wind und Wetter ihr Zerstörungswerk vollführten. Papst Leo XIII. blieb es vorbehalten, hier ein rettender Engel zu werden. Sobald durch die politische Umwälzung im November 1889 der Kirche die volle Freiheit zurückgegeben



Abb. 22. Deutscher Franziskaner, Volksschullehrer, in Blumenau.

wurde, erteilte [der Papst, bewogen durch die flehentlichen Bitten der brasilianischen Ordensveteranen zu] Bahia, der deutschen Franziskanerprovinz vom heiligen Kreuze die schwierige Aufgabe, neues Leben zu erwecken in den vereinsamten Klöstern und sie vom gänzlichen Untergange zu retten. Der Erfolg hat den Beweis gebracht, wie glücklich die Wahl des Papstes gewesen.

Im Juni 1891 trug der Dampfer „Fürst Bismarck“ die ersten deutschen Franziskaner (Abb. 22) an die brasilianischen Gestade. Ihr Auftrag führte sie zunächst zu ihren Landsleuten nach Theresopolis, wo ihnen vom Bischof die Pastorierung der deutschen Kolonisten übertragen wurde. Ein eigentliches Kloster wurde hier nicht gegründet; die

Wettstein, Brasilien und Blumenau.

Station diente vielmehr den ersten Patres zur Erlernung der Landessprache. Von hier aus unternahmen sie ihre Missionsreisen durch Brasiliens Norden und Süden, weder Widerspruch noch Beschwerden scheuend, bis sie mit Hilfe nachkommender Ordensgenossen an Stätten früherer ruhmreicher Tätigkeit neue Klöster gründen konnten zum Heile des priesterarmen Volkes. Noch im gleichen Jahre 1891 folgten den ersten Patres andere Missionare, 4 Patres und 6 Brüder, im Jahre 1892 3 Patres und 13 Brüder. Im Mai des folgenden Jahres, 1893, schifften sich 30 deutsche Franziskaner ein und im folgenden, 1894, nicht weniger als 63 Ordensleute und 33 Zöglinge des Ordenskollegs. Bis zum Januar 1902, also innerhalb eines Dezenniums, war die Zahl der deutschen Missionare auf 165 gestiegen. Ein solcher Zuwachs ermöglichte die Annahme einer Reihe von Klöstern. Im Süden Brasiliens entstanden die Klöster: Blumenau, Lages, Rodeio, St. Amaro, St. José, Gaspar, Curitiba im Staate Sta. Catharina; Curitiba, Paranaguá und Palmas im Staate Paraná; Rio de Janeiro, Petropolis und Quissamã im Staate Rio de Janeiro; im Norden Brasiliens die Klöster Bahia, Villa de S. Francisco, Ipojuca, Recife, Olinda im Staate Pernambuco; Penedo, S. Christovão, Pesqueira im Staate Sergipe. 9 Jahre lang blieben die sämtlichen deutsch-brasilianischen Klöster sowohl im Norden wie im Süden in voller Abhängigkeit von der Mutterprovinz in Deutschland, bis sie am 14. September 1901 durch Dekret des Ordensgenerals P. David Fleming zu zwei selbständigen Provinzen, die nördliche zum „heiligen Antonius“ und die südliche zur „Immacul. Concept. B. Mariae Virginis“ erhoben wurden.

Die Tätigkeit der deutschen Franziskaner in Brasilien beschränkt sich nicht auf die Verwaltung der ihnen übertragenen zahlreichen Pfarreien; das ganze Jahr hindurch werden von ihnen auch Volksmissionen gehalten und zwar nicht nur in den Hafenstädten und Küstenstrichen, sondern bis tief ins Innere hinein. Die Hochw. Bischöfe von Curitiba wie von Petropolis und von Olinda verlangen auf allen Firmungs- und Visitationsreisen deutsche Franziskaner als Begleiter und Missionare. Auch auf literarischem Gebiete sind die Patres tätig. Zur leichteren Herstellung von Drucksachen ist in Bahia eine geräumige Druckerei eingerichtet, ebenso in den südlichen Klöstern Petropolis, Curitiba, S. José, Blumenau, Rodeio und Lages. — Außer vier Zeitschriften bzw. Zeitungen in deutscher, italienischer und portugiesischer Sprache, von denen „Der Kompaß“ zweimal wöchentlich in Curitiba erscheint, der „L'Amico“ jede Woche zu Rodeio, der „Cruzeiro do Sul“ bzw. „Sineta do Céu“ wöchentlich in Lages und der „Messageiro da Fé“ alle 14 Tage in Bahia, werden von den Franziskanern auch asketische und kirchenmusikalische Werke herausgegeben. Hebung der Schule erkannte der Orden überall als die zwingendste Forderung der Verhältnisse. Nur diese kann bei der krassen Unwissenheit nach jeder Richtung und der so argen Verwilderung des Volkes einigermaßen Gewähr leisten für eine bessere Zukunft. Darum waren die Franziskaner von jeher darauf bedacht, überall Schulen zu eröffnen, von denen heute mehrere sich in sehr blühendem Zustande befinden, so die Schulen in Petropolis (Freischulen), die von über 500 deutschen und brasilianischen Kindern besucht werden, die Schule in Curitiba mit 200 Schülern und in Lages, der sich eine höhere Unterrichts- und Erziehungsanstalt anschließt. Den Titel eines staatlich brasilianischen Gymnasiums für die letztgenannte Schule haben die Patres nach einem halbjährlichen Bestande abgelehnt, da die Regierung die versprochene Unterstützung nicht gewährte. In Blumenau unterhält der Orden außer einer Elementarschule für deutsche und eine andere für brasilianische Kinder auch eine Abendschule für Erwachsene, und zwar ebenfalls für Deutsche und Brasilianer getrennt. In einem über 100 m langen Anbau des Franziskanerkollegs befinden sich Werkstätten aller Art, worin die der Schule entwachsenen Kolonistenkinder unter Anleitung guter tüchtiger Laienbrüder die verschiedensten Künste und Handwerke erlernen können, wie Schreinerei, Holzschnitzerei, Drechslerei, Malerei,

Bäckerei, Schneiderei, Druckerei und Buchbinderei. Sämtliche Lehrjungen und Gesellen erhalten überdies noch täglich eigenen Unterricht in Zeichnen, Rechnen und Schreiben. Außerdem erhalten jährlich zahlreiche arme Kolonistenkinder im Kolleg gratis Kost und Logis, deren Eltern selbst nicht für die Erziehung sorgen können oder nicht wollen. Das Kloster in Blumenau ist zugleich Residenz des Provinzials der ganzen südlichen Franziskanerprovinz, ferner Studienanstalt der Theologie und Philosophie der Ordensstudenten und endlich Ausbildungs- und Erziehungsanstalt für Ordensaspiranten. Personalbestand des Klosters in Blumenau ist heute folgender: 12 Patres, 11 Theologiestudenten, 7 Philosophen, etwa 25 Laienbrüder und gegen 20 Ordensaspiranten. Die ganze südliche Franziskanerprovinz besteht aus 70 Patres, 28 Klerikern und gegen 75 Laienbrüdern.“ —

Über der Versumpfung des Mönchtums im Mittelalter, seinen jesuitischen Auswüchsen und seiner Bekämpfung des köstlichsten Erwerbs der neuen Zeit, der Freiheit des Individuums,¹⁾ neigte die Menge dazu, grundsätzlich einen ablehnenden Standpunkt gegen alles Mönchtum einzunehmen. Wer diese Mönche aber in einem Neuland, sei es in Deutsch-Südwestafrika²⁾ oder in Südbrasilien, hat arbeiten sehen, wird ihre hohe sittliche Kraft und ihre Wirkung auf das Volks- und Wirtschaftsleben hoch anerkennen müssen und nur bedauern, daß wir deutsche Protestanten weder evangelische noch nationale Orden für gemeinnützige Zwecke ihnen an die Seite zu stellen haben.

Hand in Hand mit der Kirche geht, bedingt durch Geld und Personenfrage, die Schule. Bei einer Versetzung eines kulturell hochgebildeten Elements gemäßiger Breiten in ein heißes Neuland erwachsen der Schule um so höhere Aufgaben, als Geistesbildung allein imstande ist, die Menschen über die erschlaffende oder wenigstens lähmende Wirkung des Klimas hinwegzusetzen. Produktiv kann die Geistesbildung der Schule aber nur arbeiten, wenn die Lehrkräfte in engster geistiger und persönlicher Wechselbeziehung mit dem Grundstock ihrer Kultur, der Wissenschaft in der alten Heimat, verharren und wenn erstklassige Kräfte für die Geistesbildung der Kolonie deren berechtigten Eigentümlichkeiten zwar gerecht werden, aber den heutigen, rückständigen Zustand zu bessern verstehen.

Die Zahl der einfachen Volksschulen in Blumenau ist eine verhältnismäßig große, aber als Lehrer ist tätig, wer lesen, schreiben und rechnen kann und sich gegen möglichst niederen Lohn den Kolonisten, die in der Schulgemeinde ihr politisches Königreich sehen, zur Verfügung stellt. Nur in den Hansaschulen, die von Pfarrer Dr. Aldinger (Abb. 23) als Schulinspektor geleitet werden, finden wir allgemein bessere Lehrerverhältnisse. In einzelnen Fällen sehen wir aber auch in der alten Kolonie tüchtige Lehrer tätig, und zu einer richtigen Würdigung der heutigen Verhältnisse können wir nur gelangen, wenn wir uns vergegenwärtigen, wie wenig früher auch in der Kolonie

¹⁾ Vgl. E. Gothein, Der christlich-soziale Staat der Jesuiten in Paraguay.

²⁾ Vgl. „Streiflichter“ auf die Frage, was aus Deutsch-Südwestafrika gemacht werden kann? K. A. Wettstein (Verlag Zürcher und Furrer in Zürich).

Blumenau für Schulen geschah, wie wenig Mittel heute zur Verfügung stehen und wie gering allgemein in Sta. Catharina und Brasilien die Schultätigkeit ist.

Im Jahre 1876 bestanden im Stadtplatz Blumenau 2 öffentliche und 6 Privatschulen mit insgesamt 227 Kindern; 1905 gab es daselbst 2 öffentliche und 4 Privatschulen (darunter 3 katholische) mit 353 Schülern. Bedeutender noch als am Stadtplatz ist der Aufschwung des Schulwesens in der Kolonie gewesen. Hier bestanden 1876 19 Schulen mit 595 Kindern und 1905 106 Schulen mit 3619 Kindern.

Dieser Aufschwung des Schulwesens in Blumenau ist fast ausschließlich der Privattätigkeit zu danken. Im Jahre 1905 beliefen sich die Ausgaben des Munizipalhaushalts der ganzen Kolonie auf 97:099,900. Gleichzeitig wurden nicht weniger als 52:000,000 aus Privatmitteln allein für Lehrergehälter bezahlt. Dazu kommen Beträge für Instandhaltung der Schulhäuser und Lehrerwohnungen, Anschaffung von Geräten usw. in Höhe von weiteren 10:000,000. Dazu hat für Beschaffung von Lehrmitteln, Wandkarten, Globen, Rechenmaschinen und Schreibvorlagen die Munizipalverwaltung nur 5:281,700 zuschießen können.

Es war deshalb sehr wichtig, daß aus dem Mutterland mancherlei, freilich immer noch viel zu geringe Zuwendungen an Geld und Schulmitteln zufließen. Unter diesen Unterstützungen sei besonders die Tätigkeit der Hamburger Ortsgruppe des Allgemeinen deutschen Schulvereins zur Hebung des Deutschtums im Ausland erwähnt. Von diesem Verein wurden 1905 in Blumenau unterstützt: der deutsche Schulverein für Sta. Catharina mit 300 M. bar; die Schule Itoupava do Norte mit 500 M. als Beitrag zum Neubau des Schulhauses; die Schulen des Schulbezirks Hansa mit 700 M. bar; die Schule in Wunderwald mit Lehrmitteln im Werte von 100 M. Weiter erhielten im Staat Sta. Catharina Unterstützung folgende Schulen: Itapocuzinho 200 M., S. Bento 400 M. (zum Ankauf des Schulhauses), Rio do Poncho 100 M. (zum Bau einer Lehrerwohnung), Humboldt-Itapocu 300 M., Annaburg 100 M. Im ganzen kamen nach Sta. Catharina 2700 M. — Die H. K. G. hat zur Entschädigung der Lehrer für diese und für Leistungen kirchlicher Art (Konfirmandenunterricht, Leichenreden und Nottaufen) jährlich 300,000 ausgeworfen.

In den sämtlichen 112 Blumenauer Schulen waren 1905 3972 Kinder, davon 2156 Knaben und 1814 Mädchen.

Über die Unterrichtssprache dieser 112 Schulen gibt folgende Aufstellung des Munizipalberichts Aufschluß:

		Schulen mit deutschem Unterricht
Portugiesisch in	4	—
Portugiesisch und Deutsch in	5	5
Polnisch und Deutsch in	4	4
Italienisch und Deutsch	1	1
Italienisch	17	—
Deutsch	81	81
	112	91

Die brasilianische Landessprache wird in 73 Schulen = 66% gelehrt. Legt man aber die Schülerzahl zugrunde, so ergibt sich, daß von den 3972 Kindern, die im Munizipium Blumenau eine Schule besuchen, 2866 oder 72% Unterricht in der Landessprache erhalten.

Im Staat Sta. Catharina bestanden nach dem Bericht des Staatssekretärs, den ich dem Urwaldsboten entnehme, im Jahr 1905: 128 Regierungsschulen, darunter 39 Knabenschulen, 41 Mädchenschulen und 48 gemischte Schulen. Unbesetzt waren davon 22. Auf das Munizip der Hauptstadt ent-



Abb. 23. Pfarrer Dr. Aldinger mit seinen Schulkindern. Im Hintergrund Schule und Kirche von Hammonia.

fielen 25 Regierungsschulen, auf S. José 11, auf Palmoça und Laguna je 9. Blumenau, das größte Munizip, hatte nur 5 Regierungsschulen, und davon ist eine unbesetzt. Itajahy hatte 4, Joinville 4, Brusque 2 von der Regierung unterhaltene Schulen. In einem Munizip wie Paraty, das eine Einnahme von 4:500\$ aufweist, bestanden 4 Regierungsschulen, von denen nur 2 besetzt waren.

Außer den 128 staatlichen gab es 51 municipale Schulen, davon 16 im Munizip Florianopolis und 15 in Itajahy. Von den Munizipien unterstützt wurden 90 Privatschulen, davon in Joinville 36 (mit 953 Schülern), in Brusque 15 und in S. Bento 11 (mit 520 Schülern). Das Municipium Laguna

unterhält ein „Kolleg“ für den Elementar- und den höheren Unterricht und gibt dafür jährlich 6:200\$ aus. Weder eigen, noch staatlich unterstützte Schulen haben S. Joaquim, Araranguá, Jaguaruma, Imaruhy, Tijucas, Camboriu und Blumenau. (Der Staatssekretär vergißt zu erwähnen, daß die Munizipalverwaltung den Schulen Lehrmaterial liefert und dafür 3:000\$ und mehr im Jahre aufwendet.)

Außer den aufgeführten Staats- und Munizipalschulen bestehen zahlreiche Privatschulen. Man kann rechnen, daß auf einen Umkreis von je 10 km eine Privatschule kommt. Dieses Verhältnis gilt hauptsächlich für die Munizipien mit deutsch-brasilianischer Bevölkerung und für diejenigen, die auf dem Hochlande liegen. In Blumenau allein bestanden, wie erwähnt, 108 Privatschulen.

Der höhere Unterricht wird in dem Gymnasium von Sta. Catharina und der Normalschule (Lehrerseminar) erteilt. Das Gymnasium hat einen Kursus von fünf, die Normalschule einen solchen von drei Jahren. Beide Anstalten sind leider schlecht besucht. Es bestehen ferner einige Internate, in denen höherer Unterricht erteilt wird, nämlich die Kollegien der Franziskaner in Blumenau und Lages sowie die Schulen der Schwestern von der göttlichen Vorsehung in Blumenau, Florianopolis, Tubarão und Lages. Im allgemeinen sind die Polizeisoldaten mit 60\$ Monatsgehalt besser gestellt als die Regierungslehrer auf dem Lande, die vielfach nur 40\$ monatlich erhalten.

Insgesamt gab der Staat im Jahr 1907 155:300\$ d. h. 12% seines Budgets für Schulzwecke aus, während in Blumenau rund 62% der Höhe des Gemeindehaushalts von privater Seite für Schulen aufgebracht werden.

Die Budgets der brasilianischen Einzelstaaten und ihre Aufwendungen für das Schulwesen weisen nach den neuesten Zusammenstellungen folgende Zahlen auf (vom Jahr 1907):

Staat	Einnahmen	Ausgaben für das Unterrichtswesen
1. S. Paulo	47000 Kontos	8100 Kontos = 17%
2. Rio Grande do Sul	10137 „	2374 „ = 27%
3. Minas Geraes	16818 „	2242 „
4. Amazonas	17761 „	1772 „
5. Bahia	11077 „	1455 „
6. Pará	15943 „	1300 „
7. Rio de Janeiro	7984 „	1455 „ = 18%
8. Pernambuco	8116 „	724 „
9. Ceará	2768 „	590 „
10. Alagoas	2312 „	455 „
11. Paraná	6763 „	439 „
12. Maranhão	2043 „	390 „
13. Sergipe	1701 „	335 „

Staat	Einnahmen	Ausgaben für das Unterrichtswesen
14. Parahyba	1579 Kontos	207 Kontos
15. Sta. Catharina	1292 "	155 " = 12 ⁰ / ₀
16. Rio Grande do Norte	1273 "	119 "
17. Piauhý	1007 "	115 "
18. Goyaz	769 "	115 "

Am besten von den brasilianischen Staaten sorgt Rio Grande do Sul für seine Schulen. Anfang 1906 gab es in Rio Grande do Sul 990 öffentliche und 388 Privatschulen; von letzteren waren 366 Elementarschulen, 15 Sekundärschulen, 4 Fach- und 3 höhere Schulen.

Die Schulen von Blumenau tragen Volksschulcharakter, mit Ausnahme der „neuen Schule“ und der Franziskanerschule im Stadtplatz Blumenau, die Mittelschulcharakter haben. Nach der Bundesverfassung gibt es freilich keine Mittelschulen, sondern es werden nur drei Arten von öffentlichem Unterricht unterschieden: 1) der akademische Unterricht (Ensino superior), 2) der höhere Schulunterricht (Ensino secundario), 3) der Volksschulunterricht (Ensino primario). Die brasilianischen Akademien sind auf je eine Fakultät beschränkt, z. B. in S. Paulo auf die juristische und in Rio de Janeiro auf die medizinische. Die jungen Akademiker, durch kein Korporationswesen erzogen wie abgelenkt, beschäftigen sich oft ungebührlich und jedenfalls mehr, als es ihren Studieninteressen dient, mit der Politik, und die Militärakademien haben sich wiederholt als günstige Brutstätten neuer Revolutionsepidemien erwiesen.

Für die Gymnasien, deren Abschluß die Erlaubnis zum akademischen Studium verleiht, fehlt es an dem nötigen Lehrpersonal, auf dessen Heranbildung neuerdings größerer Wert gelegt wird. Die Staatsregierung in Florianopolis hat deshalb, obwohl sie verfassungsmäßig keine Kirche anerkennt, 1906 den Jesuiten das Staatsgymnasium übertragen müssen, nachdem das staatliche Gymnasium keinerlei Fortschritte gemacht hatte. Gleich im ersten Jahr wurde daraufhin das Gymnasium von 176 Schülern besucht (41 im Internat, 15 als Halbpensionäre und 120 in Externat).

Das Volksschulwesen ist in Brasilien der unmittelbaren Einwirkung der Zentralregierung entzogen und der Staatsregierung zugewiesen. Der Volksschulunterricht Brasiliens befindet sich dabei im Zustand völligen Verfalls.

Um so bemerkenswerter sind die Fortschritte der deutschen Volksschule in Brasilien. Für deutschsprachliche Interessen des Staates Sta. Catharina ist der im Jahr 1900 gegründete Lehrer- und Schulverein der Kolonie Blumenau im Jahr 1904 als „deutscher Schulverein für Sta. Catharina“ umgestaltet und erweitert worden. Dieser Verein setzt sich folgende Aufgaben:

„Allgemeine Aufbesserung des Lehrerstandes aus unseren eigenen Verhältnissen heraus, gleichmäßige Lehrmittel für alle beteiligten Lehrer, gegenseitiger Austausch von

Gedanken über die Zustände in den einzelnen Gemeinden, Beaufsichtigung der einzelnen Schulen seitens einer aus der Mitte des Vereins zu erwählenden Aufsichtsbehörde. Einrichtungen von Dienstaltersklassen unter den Lehrern, Berufung von Lehrern seitens der erwähnten Aufsichtsbehörde, Angliederung an größere, schon bestehende Lehrer- oder Schulverbände, Gründung einer gegenseitigen Unterstützungskasse für die Lehrer, zunächst in Krankheitsfällen, Hinzuziehung von je einem oder zwei Vorstandsmitgliedern auf jede dem Verein angeschlossene Schulgemeinde.“

Der Verein gibt „Mitteilungen des deutschen Schulvereins für Sta. Catharina“ heraus, die in zwangsloser Reihenfolge im Verlag des „Urwaldsboten“ erscheinen.

Damit ist die Grundlage gelegt, in den deutschen Kolonien, in denen die deutsche Sprache die vorherrschende oder fast ausschließliche Umgangssprache ist, bereits im Kinde deutsches Wesen zu entwickeln. Deutsches Wesen aber ist in diesen Gebieten gleichbedeutend mit höherer Kultur, und so dürfen wir in den deutschen Schulen Sta. Catharinas die wichtigsten Faktoren für die höhere Entwicklung des ganzen Staates suchen!

Eine ähnliche Bedeutung für das Volksleben hat in Blumenau die Presse mit ihrem zunehmenden Einfluß erlangt, ein Vorgang, der um so erfreulicher ist, da der fast ausschließlich gelesene „Urwaldsbote“ einen Schriftleiter besitzt, dessen wissenschaftliche Bildung und gewandte Feder einem Chefredakteur größerer Tageszeitungen alle Ehre machte. Dabei vertritt die Zeitung in hart bedrängtem Gewoge brasilianischer politischer Ereignisse mannhaft einen unabhängigen, **mustergültigen Standpunkt eines Deutsch-Brasilianers, der sich und seine Abstammung nirgends und niemals verleugnet und doch den berechtigten Forderungen der neuen Heimat gerecht zu werden versteht.** Die früher maßgebende „Blumenauer Zeitung“ hat nur noch als Oppositionsblatt Bedeutung. Aus eben diesem Grunde erscheint sie mir aber als notwendiges Glied des Blumenauer Volkslebens. Lokaler Haß gegen den Redakteur und seine Hintermänner möchte dies Blatt wegfegen, meines Erachtens nur mit dem Erfolg, daß sich sofort wieder ein neues Oppositionsblatt auf tun würde. Opposition ist nötig und muß auch ihr öffentliches Ventil haben. Die abnehmende Bedeutung der „Blumenauer Zeitung“, ihr kleiner Leserkreis, zu bescheidener Inhalt und ihre knappe Form ist deshalb ein sichtbares Merkzeichen der geringen Opposition, die heute die Blumenauer Verwaltung, der der „Urwaldsbote“ zur Verfügung steht, erfährt.

Der „Urwaldsbote“ erscheint im 14. Jahrgang als Wochenzeitung und zu einem jährlichen Bezugspreis von 7\$. Er bringt systematisch bearbeitete Mitteilungen über die wichtigsten Vorgänge in Europa, namentlich Deutschland, und in Brasilien. Er zeigt Sachlichkeit der Nachrichten. Seine Leitartikel haben vielfach akademischen Charakter und könnten dazu beitragen, der abseits gelegenen Kolonie einen richtigen Maßstab zur Beurteilung deutscher Volkswirtschaft zu geben. Freiheit und Wohlanstand der Bericht-

erstattung sind gepaart. Nur bei lokalen Fehden zeigt sich mitunter der Urwaldston. Im übrigen ist die Unabhängigkeit und deshalb Unparteilichkeit und Zuverlässigkeit des Blattes weit über ähnlichen Blättern Südamerikas erhaben. Der „Urwaldsbote“ stellt damit ein erfreuliches Spiegelbild des verhältnismäßig hoch dastehenden Charakters des Volkslebens der ganzen Blumenauer Kolonie dar. Leider fehlt in gleicher Weise die gerechte Würdigung des geschäftlichen Momentes. Marktberichte z. B. über Butter werden erst seit kurzem und nur gelegentlich veröffentlicht. Nicht einmal die Kurswerte wurden bis vor kurzem regelmäßig angegeben. Die Schnelligkeit, mit der Nachrichten gebracht werden, ist eine bescheidene, obwohl mehrfach als epochemachende Neuerung „Sondertelegramme“ ausgegeben worden sind. Es zeigt sich hier, daß Blumenau auch in seinem Volksleben noch nicht an das Weltverkehrsnetz tatsächlich angeschlossen ist. Freilich versagt hier häufig weder die Redaktion noch die Emsigkeit des Verlags, sondern hier zeigen sich die einfach unhaltbaren Zustände, daß die starke deutsche Bevölkerung Brasiliens (400 000 Deutsche!) nicht ein einziges führendes deutsches Organ besitzt, das durch die deutsche Regierung unterstützt würde und regelmäßig eigene Telegramme erhielte! Die Agence Havas dient in erster Linie als trübe Quelle drahtlicher Berichterstattung in Brasilien, und sie vertritt bekanntermaßen aktiv und passiv eine scharf gegen Deutschland gerichtete Tendenz.

„Am 25. Januar finden die Neuwahlen zum deutschen Reichstage statt.“ Das war nach dem „Urwaldsboten“ außer dem lakonischen Telegramm, welches die Auflösung meldete, alles, was die Havas-Agentur der von ihr bedienten brasilianischen Presse über ein so wichtiges Ereignis der inneren Politik Deutschlands mitzuteilen für gut befand, während sie aus Frankreich, Italien, Spanien, Portugal und anderen interessanten Ländern zweiten und dritten Ranges über die unerheblichsten Vorgänge täglich ein Langes und Breites über den Ozean kabela, wie z. B. über die gelungene große Nasenoperation des Königs von Spanien.

Hier kann völlige Abhilfe nur ein deutsches Kabel bringen, das geschäftlich und politisch um so größere Bedeutung haben muß, da die deutschen Interessen in Brasilien bisher von dem guten und bösen Willen der fremden Kabelgesellschaften abhängig waren.

Außer der „Blumenauer Zeitung“ und den „Mitteilungen des deutschen Schulvereins für Sta. Catharina“ erscheint noch der „Hansabote“, von Dr. Aldinger redigiert, als Spezialblatt für die Blumenauer Hansa. Dieses Blatt gibt sehr viel interessante Einzelheiten, hat aber als eine von der H. K. G. abhängige Zeitung trotz der selbständigen Art des Schriftleiters nur bedingten Wert. Gelesen wird neben deutschen Tagesblättern („Tägliche Rundschau“, „Hamburger Nachrichten“, „Berliner Lokalanzeiger“, „Frankfurter Zeitung“, „Weserzeitung“ usw.), besonders das „Echo“, das Organ der Deutschen im Ausland, auch der „Export“, und von deutsch-brasilianischen Zeitungen sind

vielfach der „Compaß“, die „Deutsche Zeitung von S. Paulo“ und der „Beobachter“ (Curitiba) verbreitet.

In italienischer Sprache erscheint im Verlag der Franziskaner in Rodeio der „L'Amico“.

Die Forderung, unter hohem edlem Maßstab das Leben künstlerisch auszuschnitten, ist bisher in der Öffentlichkeit nirgends gebieterisch hervorgetreten. Man begnügt sich mit wenigen aber mittelmäßigen Theatern, die leichter Unterhaltung und vielfach nur der Eitelkeit der Liebhaberspieler dienen. Sittlichen oder künstlerischen Wert besitzen die Vorführungen nicht. Eine Einfuhr von Kunstgegenständen findet nur ausnahmsweise statt. Von einer Bau„kunst“ kann man nirgends reden. Auf dem Gebiete der Musik haben nur Europa-Einwanderer wirklich etwas geleistet; bei den Brasilianern bedeutet die Technik in der Musik alles und das künstlerische Empfinden tritt zurück. Nur auf dem Gebiete des Gartenbaus kann man z. B. bei der Anlage am Blumenau-Denkmal von einer gewissen Kunst reden.

Die Wissenschaft tritt bis in die Studierstube einiger weniger Männer (in Blumenau etwa ein Dutzend) aus der Öffentlichkeit zurück. Bodenkunde, Kartenaufnahmen gäben dankbare Stoffe ab, es mangelt aber an den nötigen Mitteln, sich eindringender mit diesen Fragen zu beschäftigen. Als Naturforscher hat sich der leider früh verstorbene Dr. Müller hervorgetan. Stutzers Buch über das Itajahytlal gab der Wissenschaft interessante Zahlenangaben. Pfarrer Faulhaber faßte die Blumenauer Geschichte zusammen und Dr. Aldinger wird wohl in absehbarer Zeit seine praktischen Erfahrungen als Pfarrer, Schulinspektor, Lehrer und Hansakolonist des „Palmenhofs“ theoretisch kristallisiert wiedergeben. Von ihm, R. Hinsch, Pfarrer Rudolph und anderen erscheinen ab und zu Artikel über Blumenau in deutschen Zeitungen und, wie erwähnt, tragen die Leitartikel des „Urwaldsboten“ häufig wissenschaftlichen Charakter.

Für das Gebiet der Geisteswelt gibt es keine irdischen Grenzen; begeisterte Jünger der Kunst und Wissenschaft tragen in den tiefsten Urwald heißer Zonen ihre Talente, hüten und pflegen sie, und das geschriebene Wort hält sie mittelbar auf dem laufenden. Aber solche Menschen, Männer oder Frauen, sind leider selten. Die Mehrzahl braucht zu eigenem Denken, schon um ihre eigene Bildung und Anschauung auf dem laufenden zu erhalten, dauernde, unmittelbare, durch regen Verkehr geförderte Anregung einer gebildeten Umgebung. „Der Mensch ist ein Teil von allem, das ihm begegnet ist“, läßt schon Homer den Odysseus sagen! So ausschlaggebend vollkommenere Verkehrsverhältnisse auf das ganze Wirtschaftsleben Blumenaus nach Form und Gehalt wirken können, so epochemachend werden die Einflüsse verbesserter Verkehrsmittel auf das Volksleben wirken müssen, und die Bahn wird eine neue Zeit für diese deutsch-brasilianische Kolonie einleiten!



Saumpfad im Urwald von Sta. Catharina.

Leitspruch: Was die Bewegung der Völker erleichtert,
beschleunigt auch den Gang der Geschichte.
(Fr. Ratzel.)

Verkehrsverhältnisse.

Die allgemeinen wirtschaftlichen Gesetze über den Verkehr sind aus dem Boden des europäischen Festlandes herausgewachsen und haben sich gemeinsam mit der geschichtlichen Entwicklung europäischer Völker herausgebildet. In der Volkswirtschaft und ihrer Lehre bedingt organisch ein Glied das andere: das kleinste ist gleichwichtig mit dem großen. Sobald es sich deshalb um Gebiete mit anderen natürlichen Vorbedingungen und um Länder mit anderer Geschichte handelt, wo bald dieses bald jenes Glied der wirtschaftlichen Entwicklung fehlt, wofür dann andere Momente zur Geltung gelangen, wird ein europäisches Verkehrsgesetzsystem auf diese nicht durchweg passen. Auf der anderen Seite müssen dann aber Gesetze, die auch in verschiedenen Verhältnissen gelten, durch diese Gemeinsamkeit eine erhöhte Bedeutung gewinnen. Es erscheint deshalb von Wert, die in Europa erkannten Gestaltungstendenzen für den Verkehr auch auf ihr Anpassungsvermögen z. B. in deutschen Kolonien zu untersuchen. Da es hierbei zunächst weniger darauf ankommen kann, den Unterschieden der verschiedenen wissenschaftlichen Systematisierungen nachzugehen, schließe ich der Einfachheit wegen die nachfolgenden Erörterungen im wesentlichen den Ausführungen von E. Sax an (E. Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft; E. Sax, Transport- und Kommunikationswesen, im Handbuch der politischen Ökonomie von G. Schönberg).

Ich hoffe zunächst namentlich an der Hand der Maispreise, die als allgemeines und leicht verderbliches Erzeugnis der in Südbrasilien vorwiegenden Landwirtschaft ein sicheres Spiegelbild des Einflusses der Verkehrsmittel auf Produktion und Konsumtion abgeben müssen, positive Zahlen Grundlagen für die Verkehrsverhältnisse Südbrasilien und im Vergleich dazu für die wichtigsten Handelsplätze der Nachbarschaft zu erhalten, ähnlich wie dies Engelbrecht¹⁾ so erfolgreich mit den Getreidepreisen in den Vereinigten Staaten durchgeführt hat. Außerdem hätten hierbei auch die Schmalzpreise beigezogen werden können, die durch die Preise des auch zu Viehfutter dienenden Maises beeinflusst sind, also mittelbar auch auf die letzteren zurückgehen. Maximum und Minimum der Preise sowie die Ent-

¹⁾ Engelbrecht, Getreidepreise, I. Nordamerika.

wicklung vom einen zum anderen hätten wohl ziemlich exakte Schlüsse auf die reiche Erzeugung und den infolge der weiten Wege und hohen Frachten ungenügenden Absatz gewährt. Von 350 Rundschreiben sind mir aber nur 10 beantwortet worden; auf über 100 Briefe gaben nur etwa 50 Auskunft. Allerdings hat der damalige Kaiserliche Gesandte in Rio de Janeiro, Herr v. Treutler, mir in entgegenkommendster Weise die Unterstützung der in Frage stehenden Konsulate vermittelt. Die private Unterstützung wäre aber um so wichtiger gewesen, als es an amtlichen statistischen Zahlen in Brasilien fast durchweg mangelt. Wenn ich somit auf den Ausgangspunkt der Maispreise und die ausgedehnte Verwertung privater Mitteilungen verzichten muß, so konnte ich dafür in einer großen Anzahl von Fällen mich auf eigene Beobachtungen und an Ort und Stelle selbst gesammeltes Material stützen.

Der erste Teil der folgenden Abhandlung soll allgemein die volkswirtschaftliche Bedeutung, das Wesen und die wirtschaftliche Stellung der Verkehrsmittel in der Komark Blumenau dartun, der zweite Teil wird im einzelnen das Verkehrsnetz von der Spitze der Urwaldpikaden bis zum Weltverkehr der Ozeanfahrer zu verfolgen und die praktische Tätigkeit der Verkehrsmittel zu erörtern haben.

Allgemeiner Teil.

Das Verkehrswesen und seine Wirkungen auf die Volkswirtschaft.

Die Kolonie Blumenau besteht heute erst 57 Jahre.¹⁾ Fertige deutsche Kultur ist in ihr gebirgiges Urwaldgelände übertragen. Der einheimische Indianer (Buger) weicht ihr indes scheu aus, ohne irgend einen Teil zu ihrer Entwicklung beitragen zu wollen oder auch zu können. Der Verkehr mit den Kampbewohnern des Hochlands ist ebenfalls spärlich. Seitlich trennen die deutschen Schwesterkolonien Joinville, S. Bento und Brusque die Komark von der brasilianischen Bevölkerung; und nirgends schiebt sich eine wichtige größere brasilianische Stadt, sondern nur ein unbedeutendes Städtchen und Munizip wie Itajahy zwischen das Municipium Blumenau und den von deutschen Schiffen vermittelten Weltverkehr ein. Aus eben diesen Gründen zeigt Blumenau auch heute noch ausgesprochen deutschen Charakter und zwar deutschen Koloniencharakter, wenn auch kein legitimes Mutterland sich zu dieser Kolonie bekennt.

Von einer selbständigen unserem europäischen Schema etwa entsprechenden geschichtlichen Vorwärtsentwicklung eines „lokalgebundenen Verkehrs“²⁾ zum „staatlich gebundenen“ und schließlich zum „freien Verkehr“ kann man deshalb dort nicht reden. Da aber die deutschen Kolonisten (70 % der 42000 Einwohner) aus Deutschland zu einer Zeit schon reich entwickelter Volkswirtschaft und einer Periode vielgestaltigen freien Verkehrs heraus ein-

¹⁾ Dieses Kapitel, meine Inauguraldissertation, wird auch getrennt von der übrigen Schrift veröffentlicht werden. Deshalb sind einige Wiederholungen geboten. D. V.

²⁾ Vgl. Philippowitsch, Grundriß der politischen Ökonomie.

wanderten und heute noch in Brasilien einwandern, finden wir vielmehr dort umgekehrt eine Rückwärtsbildung der Verkehrswirtschaft.

Nur die Einwanderer und der gebildete Teil ihrer Söhne sind vertraut mit den wirtschaftlichen Fortschritten unserer Heimat; dem Rest der letzteren geht wie den angrenzenden Brasilianern häufig die Fähigkeit, wirtschaftlich zu denken, noch oder sogar auch wieder ab. Das Transport- und Kommunikationswesen findet hier enge Grenzen. Güter mit größerem Gewicht, wie das Holz des waldreichen Geländes, oder von größerem Umfang, wie der Maté der Hochlandwälder, können bei ihrem geringen Tauschwert die verhältnismäßig hohen Frachtkosten nicht tragen und erweisen sich darum nicht als „transportfähig“. Die Ausfuhr beschränkt sich vielmehr vorwiegend auf Butter und Schmalz, d. h. Waren, die in kleinem Raum eine Menge wirtschaftlicher Arbeitsleistung von verhältnismäßig hohem Wert vereinigen. Wir dürfen deshalb wohl sagen, selbständig aus sich heraus hätte eine im Urwald Blumenaus einheimische Bevölkerung den Übergang zur Ausfuhrwirtschaft nicht gefunden; daß sie ihn fand, rührt daher, daß die Bewohner der Kolonie eben den freien Verkehr in der alten Heimat kennen gelernt haben. Dabei stößt begreiflicherweise diese Ausfuhr immer wieder auf die Schwierigkeiten, die in der widersinnigen Tatsache ihren Grund haben, daß diese Kolonie zwar fast ausschließlich von der Ausfuhr lebt, aber doch nur an ihrer äußersten Grenze durch Flußdampferverkehr Anschluß an das Meer erhält, sonst aber abgesehen von ihren oft versagenden Lehmwegen regelmäßige oder leistungsfähige oder billige Verkehrsmittel nicht besitzt. Aus sich selbst heraus wäre deshalb solches sprungweise Vorgehen der Verkehrswirtschaft nicht entstanden, wie auch die angrenzenden Brasilianer fast nur lokalgebundene Wirtschaft kennen.

Aus demselben Grunde ist es auch natürlich, daß dieses Blumenauer Ausfuhrgebiet auf den Märkten in S. Paulo und namentlich in Rio de Janeiro nicht mehr mitkam, als ein anderes durch bessere Verkehrsmittel ausgezeichnetes und obendrein besser an den Markt angeschlossenes Gebiet, Minas Geraes, seit 1900 als Mitbewerber auftrat. Dadurch wurde bis 1905 z. B. die Blumenauer Butter auf ein Drittel des Preises gedrückt, während der Geldkurs nur um ein Fünftel gestiegen war. Ohne bessere Verkehrsmittel zuallererst innerhalb der Kolonie Blumenau war der Exportverkehr verfrüht. Blumenau wäre, falls die Blumenauer Bahn nicht gebaut worden wäre, langsam aber sicher von seiner Weltwirtschaft zum lokalgebundenen Verkehr zurückgedrängt worden.

Es ist darum auch als wirtschaftlich richtig zu bezeichnen, wenn es auch einem wirtschaftlichen Verkehr entgegenwirkt, daß z. B. in den vorgehobenen Teilen der Kolonie, wie in der Blumenauer Hansa, die Kolonisten eine Art landwirtschaftlicher Autarchie einführen. Bei dem schweren Kampf, den die zu 33 % mittellosen und unterstützungsbedürftigen Einwanderer (25 % aller Kolonisten, von denen wiederum 25 % sogenannte alte, im Land bereits früher angesessene Kolonisten sind, mithin 33 % der neuen Einwanderer

erhalten von der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft Kreditscheine für Lebensmittel) zu führen haben, bis sie über den eigenen Bedarf hinaus einen Reinertrag von nur 50—60\$ auf den Kopf in den ersten 3 bis 5 Jahren erübrigen können, kommt es tatsächlich sehr darauf an, möglichst alles das, was in der Kolonie an Lebensmitteln verbraucht wird, auch dort zu erzeugen, um die hohen Verkehrsausgaben bei Zuführung der Waren von auswärts zu ersparen und möglichst hohe Preise für den Erzeuger und äußerste Verringerung der Frachtkosten zu erzielen. Wenn trotzdem, wie der Bericht der H. K. G. von 1905 selbst bedauert, Mais, Kartoffeln, Schmalz und Speck in die Hansa eingeführt werden mußten, so ist der mangelnde Zusammenschluß der Kolonisten oder wohl auch die Verwaltung zu tadeln. Ebenso bedenklich wirkt es, wenn in dieser jungen und wirtschaftlich besonders schwachen Kolonie das Angebot die Nachfrage übersteigt und z. B. schwarze Bohnen, das Hauptnahrungsmittel, die 1900/02 nur 8\$600 das Kilogramm kosteten, dann noch ausgeführt werden müssen, wenn bis Blumenau für den Sack bei weniger günstigem Wetter 4\$, bei ganz schlechten Wegen, falls überhaupt noch Frachtverkehr stattfindet, sogar 5\$ Fracht zu zahlen sind, während umgekehrt bei geringer Bohnenerzeugung z. B. 1903 und auch 1906 die Bohnen in der Hansa 40\$ gekostet haben. Hier stellen eben die heutigen mangelhaften Verkehrsmittel die Forderung, in einer geschlossenen Koloniewirtschaft Angebot und Nachfrage bei Verteilung der Aussaat richtig zu berücksichtigen. Und doch finden wir den Vorgang, daß jeder Kolonist seinen Bedarf an jeder Frucht selbst pflanzt, selten. Es hat eben mehr oder weniger jeder seine Liebhaberei oder er pflegt besonders das Erzeugnis, das ihm entweder nach seinem Boden oder auch nach den letztjährigen Marktpreisen, deren Gründe sich aber die wenigsten klar zu machen verstehen, für das nächste Jahr als das aussichtsreichste erscheint. Wir sehen, daß mit anderen Worten dem Einwanderer, besonders dem neuesten Kolonisten, der Grundsatz der Arbeitsteilung von der Heimat her noch im Blute liegt. Hier muß dann aber für das richtige Neben- und Nacheinander die Anleitung zu einer verständigen Arbeitsgemeinschaft einsetzen, an der es aber manchmal z. B. von seiten der H. K. G. fehlt. Der neue Kolonist denkt dabei erfahrungsgemäß nicht nur an Güterhervorbringung, sondern zugleich auch an den ihm gewohnten anderweitigen Gütererwerb, dessen nunmehrige Schwierigkeiten er noch nicht genug kennt.

So beziehen sie fast alle industriellen Erzeugnisse noch aus der alten Heimat. Erst in letzter Zeit hat sich, begünstigt durch die brasilianischen Hochschutzzölle in Blumenau eine eigene Industrie, namentlich Textilindustrie, entwickelt, die aber hauptsächlich nach den brasilianischen Nachbarstaaten Waren liefert. Diese industrielle Entwicklung verdankt ihre Entstehung den Bedürfnissen des Handels und entstand nur in der Nähe der Flußdampfschiffahrt. In der übrigen Kolonie haben sich erst allmählich getrennte Funktionen des Wirtschaftslebens entwickelt. Alle Kolonisten waren eben zunächst Wald-

arbeiter, erst nach und nach sonderten sich, wie auch heute noch in der Hansakolonie, Geleichenhändler ab, die allmählich reine Professionisten werden, während das Gewerbe auch heute noch mit Ausnahme einiger Gastwirtschaften, Bierbrauereien, Bäckereien, Schlachtereien und zweier Fuhrwerksunternehmungen, vom Kolonisten nur im Nebenamt oder wenigstens mit dem Nebenamt des Kolonisten betrieben wird. Der Handel aber tritt bisher fast ausschließlich nur als dienendes Glied der allbeherrschenden Landwirtschaft auf.

Die Entwicklung der Verkehrswirtschaft ist, soweit sie sich im Lande selbst vollzog, aus diesen Ursachen eine ganz geringe. Eine klassenmäßige Gruppierung der Bevölkerung ist nicht reinlich durchgeführt und die neueste gewerbliche Entwicklung ist als Einfluß von außen her anzusehen. Auf der anderen Seite finden wir bei dem Kaufmannsstand in besonderer Weise das Hervortreten einer „Familienwirtschaft“. Im politischen und gesellschaftlichen Leben spielt diese in ganz Brasilien und besonders auch in Blumenau mit seinem Kinderreichtum eine große Rolle und die Wahlentscheidungen hängen von der Gruppierung der großen Familien ab. Letztere beschränken sich bei der Verteilung der Funktionen aber nicht nur auf das gesellschaftliche und politische Leben, sind Freund oder Feind zu jedem Neuankömmling, je nachdem er sich zu dieser oder jener Clique hält oder gar sich erdreistet, sein eigener Herr bleiben zu wollen, sondern sie versuchen auch eine wirtschaftliche Arbeitsteilung durchzuführen, um mit ihrer Clique tunlichst alle Wirtschaftsbedürfnisse befriedigen zu können. Die Söhne oder Schwiegersöhne erhalten die Leitung neuer Zweigggeschäfte oder werden für neue Geschäftszweige und für deren allmählich einsetzende Spezialisierung, nötigenfalls in Deutschland, besonders vorgebildet. Da diese Familienwirtschaften aber meistens nur die Sonderinteressen ihrer Gruppe wahrnehmen, häufig in offenem und überall in heimlichem Kampf gegen die Gruppen der Mitbewerber leben und wirken, so erschweren sie mehr das Zusammenfassen der gesamten Interessen, als sie es erleichtern.

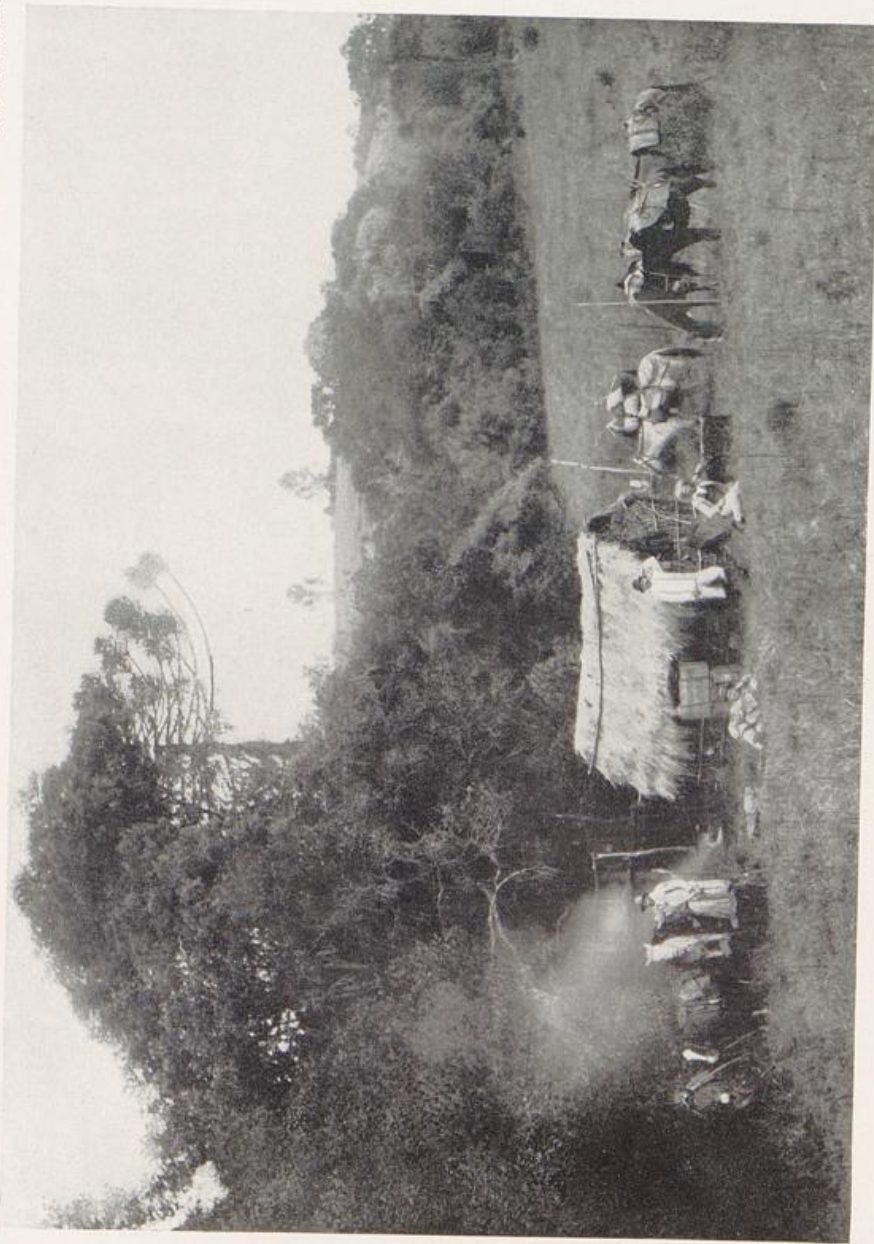
Diese Tatsache ist um so bedauerlicher, als in Blumenau die Einflüsse von Märkten (im ganzen Munizip gibt es nicht einmal einen Wochenmarkt!) fehlen und keine größere Stadt einen gemeinsamen Wirtschaftspunkt abgibt.

Das Municipium, die Komark, ist nicht nur eine städtische und ländliche Gemeindegemeinschaft, sondern gleichzeitig ein stark-selbständiger Kreis oder eine kleine Provinz, herausgewachsen aus der alten Kolonieverwaltung des Dr. Blumenau. Persönliche Unfreiheit hat es hier nie gegeben. Deutsche Kulturerwerbungen sind ohne weiteres übernommen worden. Kein gewerbliches Leben ist an Zünfte je gebunden gewesen. Möglichst wenige Gesetze und Regeln greifen als Ausfluß der freien brasilianischen Republik in den Verkehr selbständiger Wirtschaft ein. Man empfand es aber auch hier als vorteilhaft, wirtschaftliche Gesamtinteressen nicht vereinzelt zu verfolgen. Ein Kulturverein, ein Volksverein und ein Konsumverein verbinden in der alten Kolonie, ein Kolonistenbund in der jungen die Interessen der Landwirte, und die Kauf-

leute suchten in der Assamblea Commercial eine Verständigung. Aber alle diese Versuche, die Geltendmachung des Einzelinteresses zu hemmen und dieses den Bedürfnissen der lokalen Gesamtheit zu unterwerfen, haben bisher, soweit sie aus den eigenen Verhältnissen der Kolonie entsprungen sind, wenig Frucht getragen, ein Beweis dafür, daß die Entwicklung der Verkehrswirtschaft in der heutigen Volkswirtschaft Blumenaus einen schlechten Nährboden fand.

Da nun die Kolonisten und vor allem deren Führer vielfach selbst aus Deutschland einwanderten und die Kenntnisse entwickelter Volkswirtschaft mitbrachten, müssen besondere Gründe an dieser mangelhaften Entwicklung oder vielmehr Rückbildung schuld sein. Und wir finden sie außer in der Dünne der Besiedlung, dem extensiven Wirtschaftsbetrieb und der Jugendlichkeit der Entwicklung,¹⁾ in den ungenügenden Verkehrsmitteln, die noch nicht einmal die Forderungen eines verständigen lokalisierten Verkehrs erfüllen. Faßt man einen „staatlich gebundenen Verkehr“ als höhere Entwicklungsform gegenüber dem „lokalgebundenen Verkehr“ auf, so wird man ihn in Brasilien vergebens suchen. Der Brasilianer, stark durchsetzt mit farbigem Blut (höchstens 20 % weißes Blut) und durch die Portugiesen und deren „koloniales System“ bis zur Selbständigkeitserklärung künstlich von jedem intensiven Wirtschaftsleben ferngehalten, zeigt, wie erwähnt, und zwar selbst bis in die Reihen der angesehenen Politiker hinauf in der Regel eine gänzliche Unfähigkeit, wirtschaftlich zu denken. Die offizielle Grundlage der Republik bildet eine Reichsordnung und teilweise eine Wirtschaftsordnung, die eben dem freien nordamerikanischen Volk nachgebildet ist, und, je mehr sie dessen Spuren folgt, desto weniger vom brasilianischen Volk, einem weiblichen Volk, gegenüber dem nordamerikanischen männlichen Volk, verstanden werden konnte. Da ferner in Brasilien ein Beschluß, der als Gesetz veröffentlicht wurde, deshalb noch nicht überall als Gesetz eingehalten zu werden braucht, verfehlen diese guten Grundlagen häufig ihre Wirkung. Dabei hätte die Tatsache von weittragender Bedeutung sein können, daß Brasilien sich erst im Jahre 1889 als Republik erklärte und sich seine Gesetzesbestimmungen frei, ohne alle Überlieferungen auswählte, also zu einer Zeit, wo in den heutigen Kulturstaaten weitgehendste Erfahrungen über die fortschrittliche Entwicklung des 19. Jahrhunderts gesammelt waren. Das Finanzwesen und die Teilung der Steuern nach der Dreiteilung der Verwaltung: Bund, Staat und Munizip zeigt wohl einfachere und verhältnismäßig klare Formen, aber die Ausfuhrsteuerzuteilung an die Staaten ohne gemeinsame Festlegung der Sätze hat dem Bundescharakter der Republik geradezu entgegengearbeitet und einen Wettlauf der einzelnen Staaten gegeneinander veranlaßt, ebenso wie der Mangel einer Begrenzung der kommunalen Steuern durch Bundesgesetz zu einer Bedrückung der Minderheit in den Parlamenten der Staaten geführt hat.

¹⁾ Vgl. A. Hettner, Das südliche Brasilien.



Ruhende „Truppe“ (Maultierkarawane) auf dem Hochland von Südbrasilien.



Ruhende „Truppe“ (Maultierkarawane) auf dem Hochland von Südbrasilien.

Aber was hätte unter wirtschaftlich verständigen Händen ohne erbliche Belastung durch alte Gesetze entstehen können, zumal da bei Gründung der Republik nicht so viele Stimmen wie in den Parlamenten mitzureden hatten? Zwar wurden Maß und Gewicht geregelt, aber das Papiergeldwesen raubt dem ganzen Wirtschaftsleben noch immer die sichere Grundlage. Das Nachrichtenwesen wird zwar einheitlich vom Bund geregelt, aber es erfolgte eine Trennung von Post und Telegraph, um wenigstens die Postbeamtenstellen mit politischen Kreaturen besetzen zu können, während beim Telegraphendienst nicht fachmännisch gebildetes Personal aus technischen Gründen ausgeschlossen blieb. Die finanzielle Ausbeute der Einfuhrsteuer wurde zu einem übertriebenen Hochschutzzollsystem zugunsten einer minderwertigen einheimischen Gütererzeugung und zu einer Ausbeutung weiter Volksschichten durch gewisse Finanzcliquen. Ein kurzsichtiges Ausbeuten auftauchender industrieller Erfolge tritt zutage, so daß die Gewerbetreibenden sich scheuen, ihre besseren Waren in Ausstellungen zu zeigen, weil der Staat sie sonst mit höheren Steuern belegte. Auf der anderen Seite zeigt sich nirgends das Bestreben, eine Ordnung der sich durchkreuzenden wirtschaftlichen Interessen herzustellen. Forst-, Jagd-, Fischerei-, ja selbst genügende Bergwerksordnungen fehlen. Für das Verkehrsnetz des Landes ist wenig geleistet und bei dem wichtigsten Verkehrsmittel, der Bahn, hat sich die vollständige Unfähigkeit des Staates erwiesen, solche Unternehmungen ehrlich und pflichttreu zu verwalten. Man will nationale Wirtschaftspolitik treiben und bindet sich selbst die wichtigste Verkehrsader, den Küstenverkehr, und damit die Lebensader des ganzen Wirtschafts- und Volkslebens ab.

In Brasilien sind weder ländliche noch städtische Wirtschaftsgebiete allmählich zu politischen Gemeinwesen staatlich zusammengeordnet worden, noch ist als letztes Entwicklungsglied das Bewußtsein gemeinsamer Interessen in den größeren Wirtschaftsgebieten des Staates zur Geltung gekommen. Auch in der staatlich gebundenen Verkehrswirtschaft, soweit wir überhaupt von einer solchen reden dürfen, ist eben von keiner eigenen Entwicklung die Rede, die einen solchen Zusammenschluß als Zeichen und zum Zweck weiteren Fortschritts auf wirtschaftlichem Gebiet aus sich heraus verlangt hätte. Hier ist auf den stark angewachsenen und in dieser Hinsicht wenig aufnahmefähigen brasilianischen Wildling das Ppropfreis wesentlich nordamerikanischer Verkehrswirtschaft gesetzt worden.

Dabei hat man es den Munizipien und ihrer großen Selbständigkeit überlassen, die Widersprüche der Interessen zwischen Staat und Land auszugleichen. In der Komark Blumenau, wo der Stadtplatz Blumenau nur etwa 300 Wohnhäuser zählt, während der übrige Teil mit seiner eigentümlichen Besiedlung (alle 220—250 m ein Koloniestreifen senkrecht zur Weg- oder Flußfurt und auf der Kolonie je ein Hof) eigentlich ein einziges fortlaufendes weitversprengtes Dorf mit fast ausschließlich Landwirtschaft treibender Bevölkerung darstellt, treten diese Unterschiede mehr zurück, obwohl sich auch hier

Wettstein, Brasilien und Blumenau.

bereits ein Gegensatz zwischen den Bauern und den wenigen, aber durch Geld und Einfluß die Verwaltung des Munizips beherrschenden Kaufleuten deutlich herausgebildet hat. Letztere zeigen wenig Interesse, auf gemeinsamem Markt ihre Warenpreise zu vergleichen, und haben in den Munizipalkammern durch Einführung einer Hausierhandelskarte von 2:000\$ (heute etwa 2500 M.) eigentlich eine Hausiergewerbesperre eingeführt, um auch diesen Maßstab für die Preisbildung fernzuhalten.

In anderen Munizipien prallen diese staatlich nicht ausgeglichenen Interessen noch schärfer aufeinander; ja in dieser „freien Republik“ Brasiliens herrschen einzelne Personen wie Diktatoren über ihre Munizipien! Überall aber zeigt das gesellschaftliche wie das wirtschaftliche Leben die Zweiteilung derjenigen Partei,¹⁾ die an der Krippe der Verwaltung es sich wohl sein läßt, und der anderen Partei, die an diese Krippe gelangen möchte.

Nirgends tritt diesem für ganz Amerika mehr oder minder charakteristischen Aussagesystem eine eingreifende oder gar ordnende Tätigkeit des Staates gegenüber.

Ist demnach die staatliche Bindung des Verkehrs, wo sie sich zeigte, nicht auf brasilianischem Boden als eigene natürliche wirtschaftliche Entwicklung entstanden, so erweist sie sich, wo sie von außen her durch den Staat künstlich aufgepflanzt wurde, auch begreiflicherweise als der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und dem kulturellen Denken des brasilianischen Volkes vorausgeeilt und obendrein noch als systemlos.

Es ist deshalb die natürliche Folge, daß wo immer der Staat eingreift, fast ausnahmslos z. B. die Straßenbaukosten sich ungebührlich erhöhen, die Zinsgewähr für Bahnen voll ausgenützt wird, Kreditorganisationen ihren Zweck verfehlen und dergleichen Wahrzeichen wirtschaftlicher Unreife sich deutlich zeigen. Da diese Verhältnisse erst mit der höheren Entwicklung des inneren Menschen, mit zunehmender Pflichttreue und Ehrlichkeit der Beamten eine gründliche Änderung erfahren können, ist es klug gehandelt, wenn voraussichtige Führer mit diesen Zuständen vorläufig rechnen und z. B. von Staats wegen keine Zinsgewähr bei Bahnarbeiten mehr verleihen. So wie die Verhältnisse einmal liegen, tut der Staat gut daran, sich wo immer möglich von Eingriffen in die Verkehrswirtschaft fern zu halten und höchstens dem „freien Verkehr“, den der Anschluß an die Weltwirtschaft bringt, Tür und Wege zu öffnen. Brasilien trägt durchaus noch den Charakter einer Kolonie. Es kann der Hilfe älterer Kulturstaaten nicht entraten und tut deshalb gut daran, Einfuhr von Menschen und Geld, Importindustrie und Importkapitalismus offen aufzunehmen. Hierzu müssen sich besonders die jüngsten Kolonien in diesem brasilianischen Kolonieland eignen, zumal wenn sie wie Blumenau in ununterbrochener Fühlung mit Europa geblieben sind, ihren europäischen Charakter mehr als

¹⁾ Wer wirkliche „Kamarillas“, um diesen Ausdruck zu gebrauchen, studieren will, betrachte sich nur die demokratischen Verwaltungen des „freien“ (?) Amerika!

andere Ansiedlungen gewährt, ihre wesentliche Einfuhr stets aus Deutschland bezogen und damit die Arbeitsteilung zwischen dem Verbraucher und Erzeuger in ausgeprägter Weise beibehalten haben.

Es fragt sich nun, inwiefern das heutige Wirtschaftsleben der Komark Blumenau weitere Vorbedingungen für einen „freien Verkehr“ erfüllt? Die Landwirtschaft steht dort eben im Begriff, intensivere Formen anzunehmen und rationelleren Be- und Vertrieb einzuführen. Nach Menge und Güte wird Butter- und Schmalzausfuhr durch Einfuhr besserer Viehrassen gehoben und Molkereien sollen gegründet werden. Eine vernünftige Scheidung der Erzeugnisse hat begonnen. Die Technik hat in landwirtschaftlichen und gewerblichen Maschinen zu wirtschaftlichem Fortschritt erfolgreich ihren Einzug in die Kolonie gehalten. Das Gewerbe ist teilweise selbständig geworden. Industrielle Neuanlagen werfen hohen Gewinn ab. Großer Durchgangshandel von Maté und Holz wäre möglich und zahlreiche und ausgiebigste Wasserkräfte harren der Erschließung. Aber es fehlt durchaus an einer ordentlichen Verbesserung der Verkehrsmittel und der Verkehrsanstalten auf dem Gebiet des Waren- wie des Nachrichtenverkehrs. Zuviel Zeit, Kapital und Kraft liegen dabei brach und besonders ist von Regelmäßigkeit nicht zu reden. Mit dem Mangel eines geordneten Nachrichtenwesens fehlt aber die Möglichkeit, sich an Zentralmärkten zu beteiligen. Das Geld- und Kreditwesen liegt im argen; der landesübliche Zinsfuß beträgt 6—8 % und für die Geldfracht nach Blumenau werden 1 % und nochmals für Versicherung 1 % abgenommen.

Dieses Ausfuhrgebiet mit seiner erheblichen Warenerzeugung ist also seinem Verkehr nach heute doch nur äußerlich lose an die „Weltwirtschaft“ angeknüpft und hatte in den Jahren 1904/05 mit schwerer Handels- und Agrarkrise sein Vordringen auf den Weltmarkt zu büßen, als, wie erwähnt, der in den Wettbewerb eintretende Staat Minas Geraes infolge besserer Verkehrsmittel und des wirtschaftlich-technischen Fortschritts seiner intensiven Landwirtschaft höheren Gewinn für bessere Erzeugnisse an Butter und Schmalz erntete.

So sprechen für die Zukunft der wirtschaftlichen Lage Blumenaus, seinen Anschluß an die Weltwirtschaft und seine Aufnahmefähigkeit für einen aus Deutschland von der Küste her eindringenden „freien Verkehr“ die Zustände des Transport- und Kommunikationswesens das entscheidende Wort. Diese sind aber nur zu bessern durch das Eingreifen fremden „Kapitals“, denn die Blumenauer sind fast alle mittellos oder gering bemittelt eingewandert. Nach dem Bericht der H. K. G. sind vom Jahre 1898 bis zum 31. Dezember 1903 von dieser Gesellschaft 3080 Einwanderer eingeführt worden, von denen annähernd je 250\$ bares Geld aus Europa mitgebracht wurde. Die Bauern haben es in einzelnen Fällen höchstens zu einem Vermögen von 40—50 Kontos¹⁾ gebracht und einzelne Händler, die mehr Geld zusammengearbeitet haben,

¹⁾ Ein Konto de Réis = 1:000\$000 (bei heutigem Kurs etwa 1250 Mk.).

sind heute finanziell in der Kolonie so festgelegt, daß sie aus eigener Kraft an eine durchgreifende Verbesserung der Verkehrsmittel nicht herantreten können.¹⁾ Das Eindringen fremden Kapitals, das wichtigste Kennzeichen des freien Verkehrs, ist deshalb für Blumenau die *Conditio sine qua non* für eine weitere Entwicklung seines Wirtschaftslebens und die erste und grundlegende Betätigung dieses Kapitals hätte sich mit der Aufgabe verkehrstechnischer Fortschritte zu beschäftigen.

Ohne Kapital ist bei der neuen Technik und der großen Ausdehnung des internationalen Wettbewerbs nirgends eine größere Unternehmung mehr zu führen. (Philippovitsch.) Der schon erwähnten H. K. G. des bekannten Dr. Scharlach, von der ihre Kolonisten naturgemäß zunächst Kraft saugen, um ihr später für Land, das die Gesellschaft zu 1§ 500 für den Hektar (damals nur = 1,50 M.) erworben hat, 36—44§ (heute 45—55 M.) nebst Zinsen zu zahlen, muß darum die innere Berechtigung des Bestehens so lange abgesprochen werden, als sie ohne genügendes Kapital über so aussichtsreiches Land in der Blumenauer Komark verfügt.

Haben wir bisher den „Verkehr im weiteren Sinne“, den Austausch wirtschaftlicher Leistungen und Güter aller Art, besprochen und ein Streiflicht auf den Verkehr in gesellschaftlicher und politischer Hinsicht geworfen, so soll dieses Kapitel sich nun auch noch mit dem „Verkehr im engeren Sinne“, d. h. den Einrichtungen zur Ortsveränderung, zur Beförderung von Personen, Gütern und Nachrichten, mit der Gesamtheit der Hilfsmittel und Veranstaltungen zur Überwindung räumlicher Entfernungen, also mit dem „Transport- und Kommunikationswesen“ beschäftigen, wobei das erstere den Personen- und Güterverkehr, das letztere den Nachrichtenverkehr zu umfassen hat. Seitenblicke auf die Technik der Herstellung und Besprechung des Gebrauchs dieser Verkehrsmittel werden im zweiten besonderen Teil ihren Platz zu finden haben. —

In einer Siedlerkolonie wie Blumenau, wo deutsche Einwanderer in ähnlicher Weise wie in der Heimat arbeiten, tritt die Doppelrolle des Verkehrs stark hervor. An höhere Bedürfnisse von der Heimat her gewöhnt, behalten die Einwanderer, wenn auch in einem Urlande arbeitend, die alte gewohnte Arbeitsteilung vielfach bei und je weiter man sich der Spitze der Kolonisationsarbeit nähert, um so schärfer tritt dies hervor. Das berufsmäßige Gewerbe folgt längst nicht in den Urwald hinein, alles wird mittels Fracht bezogen und schließlich mangelt es den Waldarbeitern in der frischen Rodung (Roça) für mehrere Monate sogar an den einfachsten landwirtschaftlichen Erzeugnissen, deren Hervorbringung doch zunächst die Arbeit gilt. Um so wichtiger, ja nach Gewohnheit und zwingender Notwendigkeit unentbehrlich wird das Verkehrsmittel als „Hilfsmittel des Güterlebens“. Setzt aber ein

¹⁾ Oberingenieur v. Skinner schätzt das Vermögen der Kolonie heute auf 1000§ auf den Kopf der Bevölkerung.

Produktionsüberschuß, eine Warenerzeugung ein, so lenken sich die Blicke des Einwanderers naturgemäß ebenfalls auf den Weg, den er hergekommen ist, zurück; er sucht den Verbrauchsort für seine Erzeugnisse in der ihm bekannten Ferne. Tauschverkehr braucht sich nicht erst mühsam zu entwickeln, die Kenntnis der Tauschmöglichkeit ist vorhanden, der Tauschwille hat den Einwanderer bis in den Urwald begleitet und der an moderne Verkehrsmittel gewöhnte Mensch wird ihres Gebrauchs nur gezwungenerweise entraten. Es ist deshalb kein Zufall, sondern nur natürlich, daß die Hansakolonie (mit Ausnahme der Straßen in den Stadtplätzen Blumenau und Joinville) weit und breit das beste Verkehrsnetz aufweist, daß in der Blumenauer Hansa auf den Kopf der Bevölkerung 100 m Wegnetz (in dem alten Gebiet nur 50 m) entfallen, daß dorthin die einzige bisherige Abzweigung staatlicher Telephonlinien führt und daß der einzige Postomnibus im Munizip Blumenau diese junge Kolonie mit dem Flußhafenplatz Blumenau verbindet, während seitwärts die fruchtbaren Auen des Testotales dieses Fortschritts entbehren.

Aus demselben Grunde tritt auch das „Verkehrsmittel als eigentliches Bedürfnis“ in diesen jungen Kolonien mit neueingewanderten Elementen viel deutlicher wie in den alten Gebieten hervor. Es ist der Einfluß alter Lebensgewohnheiten, der die neuen Kolonisten weit mehr als die alteingewanderten oder gar die im Lande geborenen Kolonisten das Reisen und den allgemeinen Nachrichtenverkehr als Kulturwerkzeug betrachten läßt.

Bei einer Aufzeichnung über den Verkehr vom Stadtplatz Blumenau bis zur ersten Ortschaft in der Blumenauer Hansa, Hammonia, verkehrten in 14 Tagen neben 1744 Fußgängern, die Gepäck trugen, 10354 Fußgänger ohne Gepäck, neben 1045 Reitern mit Gepäck 4103 Reiter ohne Gepäck. Also offenbar ein Vorwiegen des Verkehrs als eigenes Bedürfnis. In der jungen Kolonie tritt eben das Bedürfnis gesellschaftlichen Zusammenschlusses schärfer hervor als in der alten. Gegenüber 7 Schulen in der Blumenauer Hansa müßten 260 Schulen entsprechend der Bevölkerungszahl in den alten Distrikten entfallen, es gibt aber deren nur 112, obwohl auch diese Zahl für Brasilien eine außergewöhnlich hohe zu nennen ist. Zur Unterhaltung solchen Verkehrs war denn auch in der jungen Kolonie der Blumenauer Hansa eine regere Tätigkeit des Verkehrswesens, wenn auch ohne unmittelbaren Nutzen für das eigentliche Güterleben nötig.

Fassen wir das Gesagte zusammen, so finden wir, daß ein regerer und ausgedehnterer Verkehr in und nach den Distrikten der neuen Kolonie stattfindet, die denn auch zuerst eine Bahnverbindung erhalten sollen. Diese extensivere Hebung des Verkehrs stellt sich als Folge europäischer Gewohnheiten und Anschauungen oder mit anderen Worten als Ausfluß der höheren volkswirtschaftlichen Anschauung der neu Eingewanderten dar. Es entspricht also auch in diesem deutsch-brasilianischen Neuland einem fortschreitenden Wirtschaftsleben eine sich ausdehnende Entwicklung des Verkehrswesens!

Zu ähnlichem Ergebnis gelangt man, wenn man die Gegend in und um den Stadtplatz Blumenau betrachtet. Dort hat sich das Wirtschaftsleben bereits etwas intensiver entwickelt und mannigfaltiger gestaltet. Die Bevölkerung ist im Verhältnis zur übrigen Kolonie dichter; in gewerblichen und industriellen Anlagen ging man zu Maschinenbetrieb über, und das beste Stück Straße führt nach dem gewinnbringendsten Unternehmen mit dem intensivsten Betrieb, den das Munizip überhaupt aufweist, zu der Weberei der Gebr. Hering.

So ergänzt sich wechselseitig ein aufsteigendes Wirtschaftsleben und die Befriedigung intensiverer Verkehrsbedürfnisse!

Die qualitativen Anforderungen an die „Regelmäßigkeit“ des Verkehrs, „Sicherheit“, „Schnelligkeit und Ausdehnungsfähigkeit“, werden heute, abgesehen von den letztgenannten, noch schlecht erfüllt. Die Regelmäßigkeit, die in Deutschland als etwas Selbstverständliches vielfach z. B. bei Sax gar nicht, oder bei Haushofer¹⁾ erst an zweiter Stelle genannt wird, stellt unter den Qualitätsanforderungen an den Blumenauer Verkehr das entscheidende Moment dar. Infolge des Klimas und der auf das ganze Jahr verteilten heftigen Regengüsse arbeiten die Lehmstraßen nicht ununterbrochen. Das klimatische Moment beherrscht mit einem „suspensiven Veto“ das ganze Transportwesen. Das regelmäßige Sammeln der Milch in Molkereien und damit der Übergang zu rationellem Betrieb und Vertrieb des prägnanten Haupterzeugnisses der Kolonie, der Butter, wird dadurch sehr erschwert oder gar unmöglich gemacht. Weder der Kaufmann, der Bestellungen aufgibt, noch der Lieferant, der sie annimmt, kann mit einem sicheren Zeitpunkt rechnen. Der Tabakhandel, der für umfangreiche Volumina das Einbringen der Ernte in die wettersicheren Räume des größeren Vendisten voraussetzt, konnte sich deshalb bisher trotz seiner bei guten Verkehrsjahren hohen Ergiebigkeiten nicht über den Tauschhandel von rund 400 000 M. erheben, zumal der Unterschied der Frachtsätze, die je nach dem Wetter, solange überhaupt noch gefahren werden kann, z. B. auf der Strecke Blumenau—Hammonia nach v. Skinner von 400 Réis bis 1\$200 die Arroba (15 kg) schwanken, ein zu großes Risiko für den Händler darstellt, der sich schon frühzeitig auf dem Felde den Tabak durch Kauf sichert.

An der bewegenden Kraft fehlt es nicht, billige Pferde gibt es in Mengen, aber sie und selbst Motore würden nichts nützen, solange die Fahrbahn dieselbe bleibt. Nur befestigte Wege oder Bahnen können die natürliche Grundlage zu einer Regelmäßigkeit der Verkehrsmittel in Blumenau und seinem feuchten Klima geben.

Die Sicherheit wird auf der wichtigsten Hochlandsverbindung, dem Saumpfad nach Lages und Curitibanos, durch Überfälle der Indianer in einer Weise gestört, daß nur noch selten Hochlands-„Truppen“ mit ihren Maultier-

¹⁾ M. Haushofer, Eisenbahngeographie.

karawanen diesen Weg nehmen und statt dessen ihre Lasten an die Straße Lages—Florianopolis bringen.

Weiterhin ist es die Naturbeschaffenheit dieser Saumpfade selbst, die mit ihren „Trappen“ bei schlechtem Wetter das Längenprofil einer Säge zeigen. In die Trappe tritt das Lasttier, oft mit dem Bauch die Zähne dieser sägeförmigen Gestalt streifend. An den Flußübergängen und den engen Passagen steiler Hänge wird das jongleurartige Klettern der Maultiere zum lebensgefährlichen Bravourstück ihrer Reiter, und es ist deshalb kein Wunder, wenn die besonders schlechten Saumpfade des S. Maria-Piks und der Rio Herthaweg die angrenzenden Bewohner des Hochlandes so abschreckten, daß sie ihren Maté, Kampkäse, Rolltabak, ihre Felle und Roßhaare lieber auf dem besseren wenn auch weiteren Wege nach Rio Negro oder Joinville verhandelten.

Auf den übrigen fahrbaren Wegen ist freilich die Verkehrssicherheit dank dem Phlegma der Tiere und der Vertrautheit des Reiters und Fahrers mit den Tieren eine verhältnismäßig hohe. Während z. B. in Frankreich in den Jahren 1846—1855 bei der Post und den Messageries auf 355 463 Reisende 1 Toter und auf 29 571 Reisende 1 Verwundeter kam, sind Unglücksfälle in Blumenau eine Seltenheit, obwohl allein auf der Straße Blumenau—Hammonia bei halber Anrechnung der Skinnerschen Erhebungen (die andere Hälfte des Jahres sei der Verkehr wegen schlechten Wetters unterbrochen oder stark beschränkt) der jährliche Verkehr 225 000 Passanten aufweist. Der praktische Arzt Dr. Jacobs, der heute die größte Praxis in Blumenau ausübt, hat in seinem großen Bezirk in den beiden letzten Jahren nur je 2 Unfälle (3 Bein- und Armbrüche und 1 Hufschlag) zu behandeln gehabt. Man kann deshalb schätzen, daß in Blumenau auf 100 000—150 000 Passanten ein Verwundeter kommt. Tote durch den Verkehr waren meinen Gewährsleuten überhaupt nicht bekannt.

Freilich ist auch die Schnelligkeit eine geringe. Als Tagesleistung im wilden Urwald wird eine Kolonne von 10 Mann einschließlich Proviantträgern bei 14 tägiger Arbeit durchschnittlich kaum 3 km am Tag bewältigen. Zum Aufhauen der in zwei Jahren völlig verwachsenen Moemapikade (Saumpfad) von der Platemündung nach Moema (35 km) brauchten wir (Abb. 26) 6 Tage, legten also im Durchschnitt täglich nur 6 km zurück. Die Reit- und Zugtiere, schlecht gepflegt, weder rechtzeitig geschont (während die Reiter in der Kneipe sitzen, behält das Reittier stundenlang den schweren portugiesischen Sattel auf dem Rücken), noch rechtzeitig angestrengt, leisten weniger als mittelmäßiges. 8 km auf die Reitstunde eines Pferdes gilt als Leistung, 10 km als Überanstrengung; mit dem Maultier freilich dann 10—12 Stunden in Summa 70—90 km am Tag Paßgang zu reiten, gilt manchem als Beweis seiner Reitkunst.

Jedenfalls ist von einer Vervollkommnung des Transportwesens nicht die Rede, wenn auch eine gewisse passende Arbeitsteilung nach Transport-



arten und Transportkräften eingeführt ist, und zweirädrige Kabrioletts, Landauer, Viktoriawagen, ja sogar „das Automobil von Blumenau“ neben leichteren und schwereren Ackerwagen und auch vor allem der Planwagen ihre Verkehrsaufgaben lösen und dadurch allgemein zu einem regeren Pulsschlag der gesamten Volkswirtschaft führen könnten. Das Transportwesen genügt heute so wenig den Geboten der Schnelligkeit, daß tropische Früchte, z. B. Ananas und Bananen, nach auswärts auf die hochabnahmefähigen Märkte von Buenos Aires nicht gebracht werden können. Damit bleiben regelmäßige hohe Einnahmen aus fremdem Lande der Kolonie verschlossen. Diese Tatsache ist um so bedauerlicher, weil eine solche Früchteausfuhr im großen zu einer häufigeren und schnelleren Verkehrsverbindung führen müßte, da gerade Früchte erfahrungsgemäß imstande wären, bei der Nähe des erstklassigen Marktes Buenos Aires hohe Frachtsätze zu tragen. Die gebesserten Verkehrsverbindungen kämen aber dann der gesamten Volkswirtschaft Blumenaus wieder zugute. Aber nur Bahnverbindungen können innerhalb der Kolonie hier diese Gebote der Schnelligkeit erfüllen.

Die Ausdehnungsfähigkeit der Verkehrsmittel wächst mit der Transportfähigkeit weiterer Güter, auf die noch zurückgekommen werden soll. Im übrigen sind große Gewinnaussichten in dem unerschlossenen Hinterland gegeben. Zunächst wäre der Hochlandshandel anzuschließen, der allein Maté im Werte von jährlich etwa 2 Mill. Mark nach der Nachbarkolonie Joinville führt. Und in der Ferne winkt über ein zum Ackerbau und zur europäischen Masseneinwanderung vielerorts geeignetes Hochland hinweg die kürzeste, schon von den Spaniern vor bald 400 Jahren benutzte Verbindung zwischen São Francisco und Asuncion in Paraguay.

Stärker als diese letzte Qualitätsforderung fällt aber die Kostenverminderung verbesserter Transportmittel ins Gewicht. Das lohnende Ausfuhrerzeugnis der zonenweiten Wälder, das Holz, sowohl hartes Edelholz wie tannenartiges Pinienholz (*Araucaria brasiliensis*), würde dem schon heute holzausführenden Handel Blumenaus eine neue Richtung geben. Eine Holzindustrie erwiese sich bei den zahlreichen Wasserkraften dann als lohnend.

Diese Ausführungen weisen bereits auf einen anderen wichtigen Punkt hin, die „Preisverhältnisse der Güter“. Da die Transportkosten einen Bestandteil der Gestehungskosten bilden, bedeutet eine Kostenerniedrigung des Transports eine Erniedrigung der Gestehungskosten überhaupt. Eine solche Wirkung war allerdings in Blumenau seit Einführung der Flußdampferfahrt gegenüber dem alten Kanoebetrieb nicht zu spüren, weil die Transportkosten gleich hoch blieben. Als aber, wie bereits berichtet, der Staat Minas Geraes mit billigen und vollkommenen Transportmitteln die bisherigen Marktgüter Blumenaus, Butter und Schmalz, nach Rio lieferte, da ging der Butterpreis auf ein Drittel zurück und nach Berechnung der Munizipalverwaltung flossen darum im Jahre 1905 800:000,000 weniger in Blumenau von außen



Planwagenverkehr auf der Joinviller Serrastraße.



Planwagenverkehr auf der Joinviller Serrastraße.

herein, weil das Auftreten eines Konkurrenten mit billigeren und vollkommeneren Transportmitteln ein Sinken der Durchschnittspreise des Marktgebiets zur Folge gehabt hatte.

Mit den heutigen Verkehrsmitteln ist allerdings eine Transportverbilligung, etwa durch Sammeln der Früchte in nennenswerter Höhe nicht zu erwarten; nur eine Chaussee oder Bahn würde das suspensive Veto des Klimas auf den Verkehr ausschalten. Ein Chausseebau aber ist heute, nachdem die Nachbarkolonie Joinville mittels Bahnbau das Hochland erstrebt, als verspätet zu bezeichnen. Beim Bahnbau, der denn auch von Blumenau vorläufig bis Hammonia geplant ist und der sich als ein sprunghaftes Vorgehen erster Ordnung darstellt, wird aber die Änderung in den Preisverhältnissen zurücktreten hinter der umwälzenden Wirkung der Zunahme der „Transportfähigkeit“ der Güter.

Die Ausfuhr des Holzes, das im Hinterland Blumenaus ein Milliardenkapital darstellt, ist bisher auf die allernächste Umgebung der Flußschiffahrt beschränkt. An Maisausfuhr war nicht zu denken; die Ausfuhr von Farinha blieb klein. Die Ausfuhr von getrocknetem Fleisch aus dem Hochland ist heute noch unmöglich, weil allein die Transportkosten bis zur Küste fast so hoch wären, wie frisches Fleisch von Tieren, die an der Küste selbst geschlachtet werden. Der Tabak vom Hochland kann nur als Rollltabak bereits verarbeitet die bisherigen Transportkosten eben noch tragen. An eine Ausbeute der weiter zurückliegenden außerordentlich großen Wasserkräfte für industrielle Zwecke ist nicht zu denken, weil der Transport der Rohstoffe oder Halbfabrikate (wie Garne) zur Fabrik und andererseits der fertigen Artikel bis zur Küste und zum Verbrauchsort den toten Kostenaufwand der Erzeugnisse weiter belastete. Wenn sonst der Satz gilt, daß die Absatzfähigkeit eines Gutes im quadratischen Verhältnis mit der Transportfähigkeit durch die Transportentwicklung wächst, so würde hier die Verbesserung durch die Bahn neue und aussichtsreichste Erzeugnisse, die dem Wirtschaftsleben der Kolonie einen ganz anderen Charakter verleihen müßten, überhaupt erst in die wirtschaftlichen Grenzen hineinziehen. Für die Blumenauer Produzenten wie Konsumenten würde sich Angebot wie Nachfrage extensiv steigern und die Waren erhielten ein „erweitertes Marktgebiet“. Diese Erweiterung von Angebot und Nachfrage würde die Preisbildung beeinflussen und zu einer Preisausgleichung führen müssen. Eine solche Preisausgleichung würde zunächst entlang der Bahn stattfinden, indem die Preise zwischen Produktion und Verbrauchsgegend sich nur durch die Transportkosten unterschieden. Die erhöhte Schnelligkeit des Transports, besonders auch des Nachrichtentransports, der über Angebot und Nachfrage weithin unterrichtete, würde aber die bisherigen starken örtlichen Preisschwankungen mäßigen; kostete doch z. B. im Jahre 1905 der Mais in der Blumenauer Hansa¹⁾ höchstens 2§000, während er in der alten Kolonie²⁾ auf 6§, in Aus-

¹⁾ Nach Angaben des Dr. Aldinger.

²⁾ Nach Angaben des Herrn Hinsch.

nahmefällen nach schlechtem Wetter im Stadtplatz sogar auf 8\$000 stieg. Im Jahre 1906 betrug sogar der Höchstpreis in der Hansa 3\$000 und im Stadtplatz (also nur 75 km entfernt) 14\$000, obwohl der höchste Frachtsatz 1\$200 für die Arroba, solange überhaupt noch gefahren werden kann, nur 4\$800 Zuschlag, also in Summa 7\$800 ergeben hätte. Eine Bahnverbindung würde örtlich und zeitlich diese Warenpreise längs der Linie ausgleichen. Aber auch noch weiterhin würde sich diese Preisausgleichung erstrecken. Auch in Florianopolis finden wir starke Preisschwankungen, die einmal nicht nur mit den starken Kursschwankungen zusammenhängen, sondern auch durch die regellose Zufuhr und Nachfrage bestimmt sind. Abgesehen von den jährlich stark verschiedenen und höchstens örtlich bekannten Anbauflächen der einzelnen ländlichen Erzeugnisse und dem verschiedenen Ernteausfall sind manche Küstenhäfen zeitweise durch geringen Wasserstand ihrer Einfahrt gesperrt und an der Ausfuhr verhindert. Und so zeigen sich z. B. in Florianopolis,¹⁾ das für Küstendampfer stets zugänglich ist, im Jahre 1905 hohe Schwankungen zwischen Höchst- und Mindestpreisen: Mais 10\$000 bzw. 5\$000 (Sack), Butter 4\$000 bzw. 3\$000 (Kilogramm), Schmalz 1\$500 und 1\$000 (Kilogramm), brauner Zucker 3\$500 und 3\$000 (Arroba), weißer Zucker 9\$000 und 6\$000, Farinha 6\$000 und 3\$000 (Sack), Tabak 9\$000 und 7\$000 (Arroba) Maté 15\$000 und 10\$500 (Arroba). In einem der Zufahrtsplätze für Florianopolis, in Ararangua,²⁾ waren die Schwankungen in demselben Jahre folgende: Mais 2\$000 zu 1\$800, Butter 2\$000 zu 1\$500, Schmalz 0\$500 zu 0\$450, brauner Zucker 5\$000 zu 4\$000, Farinha 3\$000 zu 0\$500 (Durchschnitt 1\$500). Die Schwankungen in Farinhapreisen sind dabei besonders wichtig, weil Ararangua zunehmend und vorwiegend Farinha ausführt (1890: 30 000 Sack, 1900: 60 000, 1905: 95 000, 1906: 100 000 Sack), während 1905 ausgeführt wurden: nur 600 Sack Mais, nur 400 kg Butter, 120 000 kg Schmalz und 8000 Arroben Zucker. (Die geringen Preisschwankungen in Mais ergeben sich aus dem unbedeutenden Umsatz dieses Artikels.) Wenn aber die einzelnen Sammelstellen infolge allgemeiner schlechter Verkehrsmittel solche Schwankungen zeigen, kann man sich über die großen Schwankungen in der bisherigen Zentralstelle der Küste Sta. Catharinas, in Florianopolis (Desterro), nicht wundern.

Unter diesen Umständen ist anzunehmen, daß verbesserte Verkehrsmittel in Blumenau und von Blumenau nach der See gegenüber den Nachbargebieten mit schlechten Verkehrsmitteln die Händler Blumenaus und Desterros in die Lage setzten, jede Preissteigerung des Zentralmarktes in Florianopolis schnell auszunutzen und einen gewissen Ausgleich zwischen den Erzeugungsgebieten Blumenaus und dem Markt Florianopolis herzustellen. Dadurch würde Blumenau

¹⁾ Nach Angaben der Firma C. Höpke in Florianopolis.

²⁾ Nach Angabe des Herrn A. Hahn, Ararangua.

durch seine Bahn zu einer Preisausgleichung auch auf diese Entfernung noch beitragen können.

Wie schon erwähnt, würde aber der Bahnbau dem ganzen Wirtschaftsleben Blumenaus einen anderen Charakter geben: der Handel bliebe nicht nur wie bisher dienendes Glied der Landwirtschaft, sondern diene eigenen Zwecken, da der Durchgangshandel des Maté (in Joinville zwei Drittel der Ausfuhr) und die Transportfähigkeit des Holzes (etwa ein Viertel des Ausfuhrwertes der Nachbarkolonie Brusque) große Aussichten eröffnet.

Daß beide Artikel, namentlich das Holz, nicht weiter ausgeführt wurden (bei Maté spricht noch die Qualität der Hochlandspfade mit), hat seinen Grund in dem „Verhältnis des Transportpreises zu dem Tauschwert“ dieser Güter. Je höher der „spezifische“ Wert, der Preis eines Gutes zu seinem Umfang, seiner Schwere und damit zu seinen Transportkosten ist, desto weniger fallen die Transportkosten ins Gewicht, um so mehr genügen selbst einfachere Verkehrsmittel. Aus eben diesem Grunde konnten Butter und Schmalz, auch noch Tabak und die leichten Erzeugnisse der Textilindustrie ausgeführt werden.

Nun stehen aber die Einwirkungen der Verkehrsmittelentwicklung in umgekehrtem Verhältnis zu den Preisen der Güter! Mit anderen Worten, gerade bei Massenartikeln wie Holz, Maté, auch gesalzenem Fleisch wird die Verkehrsmittelverbesserung sich besonders einflußreich zeigen.

Betrachten wir uns einmal den Tauschwert des Holzes im Vergleich zu dessen bisherigen Transportpreisen zu Wagen und den Transportpreisen zu Bahn.

1. Der Pinienstamm kommt den Bahnkonzessionären, die den Hektar Land zu 1\$500 erhalten, bei einem Bestand von 100 Pinien 6 Stämme = 10 Festmeter) auf	0\$015
2. Das Herbeischaffen der Stämme möge in einem Umkreis von 50 km (bei Annahme bereits von Zufuhrbahnen oder flößbaren Flüssen des Hochlands) für den Stamm sich stellen auf	7\$000
3. Auf 160 km kostet der Wagentransport (zu dem billigsten Satz von 500 Réis auf 100 km für die Arroba für die Pinie) ¹⁾ . . .	91\$000
	98\$015

Mithin beträgt das Verhältnis zwischen ursprünglichem Tauschwert des Holzes und Transportkosten bei den heutigen Verkehrsmitteln 15:98 000 = das 6533fache, und da ein Pinienstamm an der Küste nur mit etwa 50—60\$ bezahlt wird, erweist sich bisher die „Transportfähigkeit“ des Pinienholzes als außerhalb der wirtschaftlichen Grenze gelegen.

Nach Herstellung der Bahn zum Hochland und seinen Pinienwäldern bleibt der Einkaufspreis für die Bahnkonzessionsinhaber mit ihren ausgedehnten Ländereien bestehen.

¹⁾ Vgl. Gutachten von Skinner.

1. Stamm	0,015
2. Die Heranschaffung zur Bahn kostet	7,000
3. Die Fracht auf 160 km (vgl. Spezialtarif III der deutschen Eisenbahnverwaltung) würde sich bei einem Stamm gleich $\frac{1}{6}$ Wagenladung belaufen auf	10,000
	<u>17,015</u>

Die Transportkosten eines Stammes wären danach 17,000. Mithin beträgt das Verhältnis zwischen Tauschwert des Holzes und Transportkosten mit Bahnverbindung 15:17000, d. h. das 1133fache. Das Verhältnis würde sich also durch die Hebung der Transportmittel um über das 5400fache des ursprünglichen Tauschwertes bessern.

Bei dem Mais betragen die Einkaufskosten im Produktionsgebiet der Hansa auf den Sack durchschnittlich 2,000

Der Transport auf 160 km belief sich bei denselben Frachtsätzen wie oben auf 3,200

Mithin beträgt das Verhältnis von ursprünglichem Tauschwert zum Transportpreis bei heutigen Verhältnissen bei Mais $2:3,2 = 160\%$.

Bei Benutzung der Bahn würde der Tauschwert im Produktionsgebiete steigen und im Durchschnitt wenigstens erreichen 3,000

Die Frachtkosten auf 160 km berechnet (behufs Durchführung des Vergleiches) kosten für den Sack nach den Vorschlägen Skinners 0,240

Mithin wäre das Verhältnis nach ursprünglichem Tauschwert zum Transportpreis nach Einführung der Bahn bei Mais $3:0,24 = 8\%$.

Das Verhältnis würde sich also durch die Hebung der Verkehrsmittel um 152% des ursprünglichen Tauschwertes heben, und bei guter Verbindung mit Florianopolis wäre dann an eine Ausfuhr von Mais nach diesem Markt zu denken, wo 1906 der Mindestpreis von Mais 5,00 betrug.

Bei der Butter beträgt in der Hansa der durchschnittliche Tauschwert für das Kilogramm 1,500

Die billigsten Transportkosten, die sich aber bisweilen verdreifachen, belaufen sich für 1 kg auf 0,033

Somit ist heute das Verhältnis des ursprünglichen Tauschwertes zu den Transportkosten $1,500:33 = 2,2\%$.

Nach dem Bahnbau bleibt der Butterpreis (da die Frachthöhe nur 2% ausmacht), abgesehen von mittelbaren Einflüssen auf die Preisbildung derselbe, also 1 kg 1,500

Die Transportkosten aber würden sich belaufen auf 0,003 also auf $0,2\%$ der ursprünglichen Gestehungskosten.

Das Verhältnis würde sich also durch die Hebung der Verkehrsmittel um $1,8\%$ bessern.

Die Butter bildet schon heute den Hauptausfuhrgegenstand. Dieser Artikel würde durch die Hebung der Verkehrsmittel zwar unmittelbar am

wenigsten beeinflußt werden, mittelbar dagegen ebenfalls in hohem Maße, weil dann Molkereien und rationeller Betrieb und Vertrieb möglich würden.

Beim Holz beträgt die Verbesserung 540000 %

Beim Mais 152,0 „

Bei der Butter 1,8 „

des ursprünglichen Tauschwertes.

Es gilt also in der Kolonie der Satz: „Die Einwirkung der Transportmittelverbesserung auf die Preis- und Absatzverhältnisse steht in umgekehrtem Verhältnis zu dem Tauschwert der Güter.“



Abb. 24. Deutscher Kolonistenwagen und deutsche Kolonisten zu Pferd vor dem „Hotel zur Stadt Berlin“ (Blumenauer Hansa).

Neben diesen unmittelbaren Folgewirkungen der Verkehrsmittel zeigt sich durch die Umgestaltung der Preis- und Absatzverhältnisse infolge des organischen Charakters der Volkswirtschaft stets auch eine mittelbare, nämlich die verkehrschaffende Wirkung der Transportmittel, einmal in „Ausdehnung der Produktion“, zum andern in „Änderung des Charakters der Produktion“.

Das Sinken der Preise allein hat bisher in der Kolonie Blumenau mit seiner gewissen gesättigten Wohlhabenheit der Kolonisten, deren Bedürfnis geringer ist als ihre Kaufkraft, nicht zu Verbesserungen und Erweiterungen der Produktion, sondern eher zu deren Verringerung geführt. Mehr als die

Erniedrigung der Preise übt hier die Verbesserung der Verkehrsmittel durch Regelmäßigkeit eine Wirkung, indem sie den sicheren Absatz fördert und dadurch zur vermehrten Produktion und zur Produktion auch neuer transportfähiger Güter anregt. Zahlreiche bereits geplante Sägemühlen werden bei der Subida aufgehen, die Matégesellschaft Otero Gomez & Co., die sich eben in Pouso Redondo niedergelassen hat, wird sich dem Ausbeuten der Blumenauer Wälder verstärkt zuwenden, die vor kurzem in Itajahy gegründete Räucherei von Seefischen kann ihre Waren weit ins Innere schicken, die Textilindustrie ist nicht mehr an die Nähe des unteren, schiffbaren Teils des Itajahy gebunden, sie kann mit der Bahn ins Innere vordringen und die besten Wasserkraftstellen und in der Hansa das intelligente Arbeitermaterial aufsuchen. — Die Ausdehnung der Produktion erfolgt aber auch in intensiver Richtung. Blumenau, das bereits von der Ausfuhr lebt, wird zur Erzielung größtmöglichen Nutzens nach Verminderung der toten Last des Güterverkehrs erhebliche Kapitalien in seine Industrie stecken, die Landwirtschaft wartet nur auf die Transportmittelverbesserung, um zu intensiverem Betrieb überzugehen; die Matémühle steht schon zur Verarbeitung des Hochlandmatés bereit, um einen Durchgangshandel größeren Stils in die Kolonie zu ziehen. Mit anderen Worten, es liegen hier zurückgehaltene Verkehrsbedürfnisse vor, die durch bessere Verkehrsmittel ausgelöst werden können und sollen.

Die Änderung des Charakters der Produktion steht damit in engem Zusammenhang. Bei der schwankenden Preisbildung erwies sich für eine regelmäßige Entwicklung des Blumenauer Wirtschaftslebens die Tatsache besonders hinderlich, daß bei den bisherigen Verhältnissen eigentlich nur Butter und Schmalz, Waren höheren spezifischen Werts, ausgeführt werden konnten. Es ist deshalb natürlich, daß, sobald das bisherige Hindernis ungenügender Verkehrsmittel fällt, neue ländliche Erzeugnisse, wie Tabak, Mais, Reis, Gemüse und tropische Früchte in starkem Verhältnissatz Anteil an der Ausfuhr nehmen, zumal es an Absatz hierfür nicht fehlt und die Anbaubedingungen für das fruchtbare, klimatisch hochgünstig gelegene Blumenauer Land und seine verhältnismäßig intelligente Bevölkerung besonders vorteilhaft zu nennen sind. Namentlich auf dem Gebiete der Industrie ist zu erwarten, daß sich in dem durch sehr hohe Zölle geschützten Industriestaat Brasilien die Blumenauer Komark mit ihren reichen Wasserkraften und ihren intelligenten Einwanderern als Arbeitern oder wenigstens als Unterpersonal oder gar Unternehmern als vorteilhafter Standort erweisen wird, der für die „territoriale“ Arbeitsteilung brasilianischer Warenerzeugung günstigste Vorbedingungen gewährt. Die Neueinwanderung kann hier von entscheidender Bedeutung werden, zumal viele Einwanderer, alte Arbeiter, sehr bald ihre Unfähigkeit zum Kolonistenberuf erkennen und gerne wieder Arbeiter würden, und andererseits diesen intelligenten Arbeitern hohe Löhne

um so mehr gewährt werden können, als die Nachbarstaaten Brasiliens über ein ähnliches Arbeitermaterial nicht verfügen.

Auch der Handel wird durch den Bahnbau ganz neuen Charakter annehmen. Die Richtung der Bahn wird ihm die Richtung der Handelswege angeben, nämlich einer Verbindung mit dem Holz-, Maté- und Viehbezirk des Hochlandes. Vor allem aber wird der Handel sich seiner inneren Beschaffenheit nach ändern. Vom Risiko z. B. des Tabakhandels ist bereits gesprochen. Wenn deshalb der Tabaksaufkauf heute 400 000 M. jährlich nicht übersteigt, statt das zehnfache, 4 Millionen Mark, zu umfassen, so liegt das darin, daß dieses Risiko die Kaufkraft der Blumenauer Händler und ihren Kredit übertraf. Regelmäßiger und schneller Umsatz der Waren bei größter Sicherheit, Verbesserung des Personen- und Nachrichtenverkehrs, Verminderung der toten Transportzeit, -Arbeit und des toten Transportkapitals, enge Verbindung mit der Zentralbörse des Landes und bessere Ausnutzung günstigerer Konjunkturen werden als Wirkung des Bahnbaues den Blumenauer Handel um so mehr fördern, je weiter die Blumenauer Bahn ins Hochland reicht und je weiter die südlichen Ländereien mit ihren Transportmitteln im Rückstand bleiben.

Die Ausgleichungstendenz wird sich auch bei der „Bodenrente“ zeigen, was ein Vergleich der Bodenwerte z. B. von den Märkten Rio de Janeiro oder Florianopolis mit denen in Blumenau lehrt. Es werden die Bodenwerte im Wirkungskreis der Bahn mit dem Bahnbau steigen. In der übrigen Kolonie aber tritt die wünschenswerte Differenzierung der Bodenwerte ein. Bei der Aufteilung galten nämlich überall, abgesehen von einzelnen besonders felsigen Kolonielosen, dieselben Landpreise, wie noch heute z. B. im obersten Sellintale der Hektar genau so gut 44,§ kostet, wie unten am Hercilio in nächster Nähe der Bahn: eine entschieden unrichtige Grundlage für das sich darauf entwickelnde Wirtschaftsleben. Sobald aber die Bahn gebaut ist, wird sie auf die Preisbildung einwirken, und die Entfernung von der Bahn und die Güte der Verbindungswege werden endlich gesündere Preisbestimmungen ermöglichen und damit die Grundlage für landwirtschaftliche Kreditgenossenschaften geben, die das im Boden ruhende Kapital zur Förderung intensiveren Betriebs teilweise flüssig machen sollen.

Die „Ausgleichung der Lohnsätze“ wird, da es an einem berufsmäßigen Arbeiterstand bisher mangelte, infolge des Bahnbaus die widerspruchsvolle Tatsache beseitigen, daß ein armer Kolonist die Arbeit auf seiner eigenen Kolonie, wo er die Kosten des Lebensunterhalts leicht beschafft, für den Tag nur mit 500—600 Réis bewertet, aber für Tageslohn 3,§ und mehr fordert und zeitweise erhält. Die Möglichkeit dauernden Verdienstes, ständiger Bedarf an Arbeitskräften, allgemeine Regulierung des Arbeitsangebotes, die schärfere Arbeitsteilung und die Anregung zu neuen

höheren Lebensbedürfnissen werden im Gefolge der Bahn mit diesen Gegensätzen aufräumen.

Die Einwirkung der Verbesserung der Transportmittel auf das Volksleben Blumenaus müssen um so bedeutsamer sein, da die zersplitternde Aufteilung der Kolonien und der Mangel an konzentrierter Besiedlung ebenso sehr dem allgemeinen Wohlstand wie einer humanitären Entwicklung hindernd in den Weg getreten war. Wir finden zwar innerhalb dieser Kolonie mit allgemein gleichmäßiger verteiletem Wohlstand und nur wenigen armen Leuten in den älteren Distrikten einen regen Verkehr als unmittelbares Lebensbedürfnis, das die Kolonisten im Besitz von zahlreichen Zug- und Reittieren, deren Unterhalt ihnen so gut wie nichts kostet, leicht befriedigen können; aber von einem ideellen Zusammenfassen der ganzen Kolonie ist wenig die Rede. Es zersplittern sich die einzelnen Tiefen- (Täler-) Bewohner und mehr noch die Interessengemeinschaften der größeren Familiengruppen und vor allem ist der Maßstab der Weltbildung verloren gegangen, so daß die Epigonen oft einfachster europäischer Kulturanschauung entbehren. Kunst und Wissenschaft sind durch die schlechten Verkehrsverhältnisse für die große Menge hohle Begriffe geblieben oder geworden, während allerdings die Gebildeten ein redlicher Drang nach Wissen beseelt, sie die dargebotene Kunst erfreut. Allmählich gehört es zur Bildung, ab und zu nach der alten Heimat zu reisen, sich einen eigenen Maßstab für europäische Kultur zu bilden oder den aus der Heimat vor Jahren mitgebrachten, im brasilianischen Volks- und Wirtschaftsleben stark abgebrauchten Maßstab wieder neu eichen zu lassen.

Religiöse Bedürfnisse haben in den früheren Jahren das Verkehrsleben der Kolonie Blumenau wenig gefördert. Neuerdings hat aber das regere kirchliche Leben der Hansa z. B. in Hammonia und die Tätigkeit der Franziskaner in Rodeio verkehrsbelebend gewirkt und in beiden Orten wird durch die Geistlichkeit, hier die evangelische, dort die katholische eine Zeitung herausgegeben. Am ratsamsten scheint es mir, weit vorgeschoben z. B. an der Platemündung mönchische Niederlassungen zu gründen (Pfarrer Dr. Aldinger in der Hansa hat jahrelang ausgesprochenermaßen in der Hansa als „evangelischer Mönch“ gearbeitet und gewirkt). Diese Niederlassungen könnten dann später, wenn in zwei bis drei Jahren die allgemeine Besiedlung diese Gebiete erreicht, durch ihre vorgeschrittene Kultur, fertige Weide, Bestand an Bananen, Orangenbäumen u. dgl. außerordentlich die Kolonisation erleichtern.

In der alten Kolonie erstrecken sich die Kirchspiele teilweise auf zu große Strecken. So hatte der Pfarrer Rudolph in Timbó bis vor kurzem eine Filiale, die 60 km von seinem Wohnort entfernt lag. Heute beträgt die Entfernung zu seiner letzten Filiale 25 km. Jeden Sonntag und im Winter auch zwei Tage jeder Woche ist er bis spät abends unterwegs. Auf den



Bahnhof in dem deutsch-brasilianischen Städtchen Joinville.



Bahnhof in dem deutsch-brasilianischen Städtchen Joinville.

Besuch von Kirchen und Schulen übt das Wetter bei den schlechten Wegen namentlich in Gegenden mit unvollkommenem Wegnetz naturgemäß großen Einfluß aus. Als z. B. Pfarrer Dr. Aldinger bei seiner südbrasilianischen Reise 1905 in Neu-Württemberg mit seiner besonders regen Pfarrei predigte, war trotz schlechtestem Wetter die Kirche voll. Freilich hat die Meyersche Kolonie gute Wege und Brücken. Als er bei derselben Reise in Tres Forquilhas bei Regenwetter predigen wollte, kam niemand; dort gibt es keine einzige Brücke und durch Regengüsse war der ganze Verkehr sofort aufgehoben. — Für Schulbesuch hat neuerdings der deutsche Schulverein für Sta. Catharina Fehllisten eingeführt. Bei schlechtem Wetter ist je nach örtlichen aber auch persönlichen Verhältnissen der Schulbesuch bis auf Null herabgedrückt.

Für das engere Zusammenarbeiten der verschiedenen kirchlichen Verbände und eine einheitliche Schulorganisation kann erst ein regelmäßig arbeitendes Verkehrsmittel, wie eine Bahn, die nötigen Grundlagen schaffen. Auch im gesellschaftlichen Verkehrsleben zeigt sich der Koloniecharakter; viele Blumenauer sind nach dem Heimatlande gereist, aber sie haben weder das naheliegende Brusque, Joinville, noch die Blumenauer Hansa, obwohl sie fortwährend über sie urteilen, besucht. Solche Tatsachen sind bedauerliche Folgen philiströser Trägheit und stumpfsinniger Interessenlosigkeit an den deutschen Nachbarkolonien. Mögen die verbesserten Verkehrsmittel hier anregend wirken! Von dem zu erwartenden Einfluß auf das gesellschaftliche Leben urteilt der Blumenauer „Urwaldsbote“: „Einstweilen wird durch die Lokalbahn von Blumenau nach Hammonia das hanseatische Kolonisationsunternehmen, welches in letzterer Zeit nur noch vegetiert hat, lebensfähig gemacht. Alle Klassen der Bevölkerung, die durch die langwierige Krisis, die wir gegenwärtig durchzumachen haben, niedergedrückt und mißmutig geworden sind, werden durch die Gewißheit, daß uns ein Ausweg aus der wirtschaftlichen Misere bevorsteht, mit neuem Lebensmuth erfüllt. Auch unser soziales und politisches Leben, das einen recht philiströsen Anstrich hat, da Kleinlichkeiten in ihm eine große Rolle spielen, wird von einem erfrischenden Lufthauch durchweht werden, wenn wir nicht mehr von aller Welt abgeschlossen, selbstgenügsam in unserem Winkel dahinleben. Es werden neue Anregungen gegeben und neue Ziele gesteckt und der geistige Gesichtskreis wird sich erweitern.“

„Im engen Kreis verengert sich der Sinn,
Es wächst der Mensch mit seinen höhern Zwecken.“

Wirtschaftlicher Charakter der Verkehrsmittel.

Werfen wir nunmehr einen Blick auf die Gesetze der technischen Transportvervollkommnung der einzelnen Verkehrsmittel.

Der deutsche Einwanderer war von der Heimat her mit Errungen-

Wettstein, Brasilien und Blumenau.

schaften der modernen Technik vertraut, aber in dem gebirgigen Urwald Südbrasiens verschob sich ihm das Verhältnis der drei Produktivfaktoren: „Natur, Arbeit und Kapital“. Es ergab sich bei dem Vorherrschen wilder urwüchsiger Natur bei Annahme gleicher Arbeitskraft ein „Rückschritt von intensiver zu extensiver Wirtschaft“, da es dem Einwanderer an dem nötigen Kapital fehlte. Das Zurückdrängen des Naturfaktors erfolgte nur allmählich mit der Energie des mit Werkzeugen und Geräten, vor allem mit moderner Arbeitskunde ausgerüsteten Einwanderers. Um so sichtbarer muß das Hervortreten des Kapitalsfaktors mit Maschinen und mechanischer Kraft z. B. im Bahnbau wirken und von dem Rückschritt nach der extensiven Seite wieder sprunghaft zu intensiver Wirtschaft führen.

Entsprechend der Verschiebung der Produktivfaktoren ändert sich auch das Verhältnis der „technischen Elemente der Verkehrsmittel“. Wohl bringt der mit solchen Vorrichtungen vertraute Einwanderer Verbesserungen der Verkehrsmittel an, und die Vergleiche zwischen dem Wegnetz der Blumenauer Kolonie, namentlich der Hansa, mit seiner Beseitigung verlorener Steigungen und mit seinen Brückenbauten einerseits und dem Auf und Ab brasilianischer Saumpfade und deren halbschwerer Flußübergängen andererseits, zwischen den deutschen Planwagen und den brasilianischen Ochsenkarren (mit Holzachse) und zwischen dem gut eingefahrenen wohlgeschirrten deutschen Pferdegespann und der halbwilden mit der Lanze geleiteten und unter dem Joch laufenden brasilianischen Ochsenkarren zeigen ganz deutlich, wie mit dem Einwanderer der Kapitalsfaktor, namentlich aber der Arbeitsfaktor in das Land eingedrungen ist. Aber der Naturfaktor des gebirgigen Urwalds, des regenreichsten Klimas und der von Gebirgsschwellen durchsetzten Flußläufe stellt schwere Hindernisse in den Weg, so daß der dritte Faktor, das Kapital, und damit der Übergang zu intensiver Wirtschaft auch auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft bis heute stark zurücktritt. Wohl hat z. B. die Hanseatische Kolonisationsgesellschaft bis zum Jahre 1905 464 Kontos für Weg- und Brückenbauten ausgegeben, aber den Naturfaktor hat sie damit nicht bezwungen, und der Verkehr kann ohne Chaussee oder Bahnbau kein regelmäßiger werden: der Naturfaktor behält sein „suspensives Veto“.

Nur der Unterlauf des Itajahy bis zum Stadtplatz Blumenau ist von Dampfschiffen befahren, und von den Zuflüssen dieses Stromes ist zwar der Westarm 50–80 km in seinem Oberarm schiffbar, aber es fehlt an Kapital, um dorthin Flußdampfer zu schaffen. Dazwischen liegen zahlreiche mächtige Stromschnellen und Wasserfälle, die nicht einmal ein Flößen zulassen. Die Gebirgsschwellen, die zum Hochland hinaufführen, müssen eben durch modernste Hilfsmittel, wie die Bahn, überwunden werden. Dann aber erschließen sich der Wirkung solchen Eingriffs des Kapitalsfaktors die fast ebenen Hochlandwälder, die von ruhig dahingleitenden, sich zum Flößen der leichten Hochlandpinien gut eignenden Flüssen durchschnitten werden; wer

die natürlichen Verhaue des gebirgigen Urwalds mit technisch vollkommenen Mitteln überwunden hat, dessen Arbeit und dessen Kapital gibt das lichtere, vielfach offene Weideflächen aufweisende Hochland weithin wie den Blick, so die Bewegung zur Entfaltung großartigen Wirtschafts- und Volkslebens frei. — Die wichtigsten Naturfurchen zum Erklimmen des Hochlandes bietet in Sta. Catharina der Joinviller Itapocu und der Blumenauer Itajahy (über den Itajahy-mirim liegen zuverlässige Erkundungsangaben noch nicht vor). Großartige Aufgaben harren hier für den, welcher die geeigneten Beziehungen

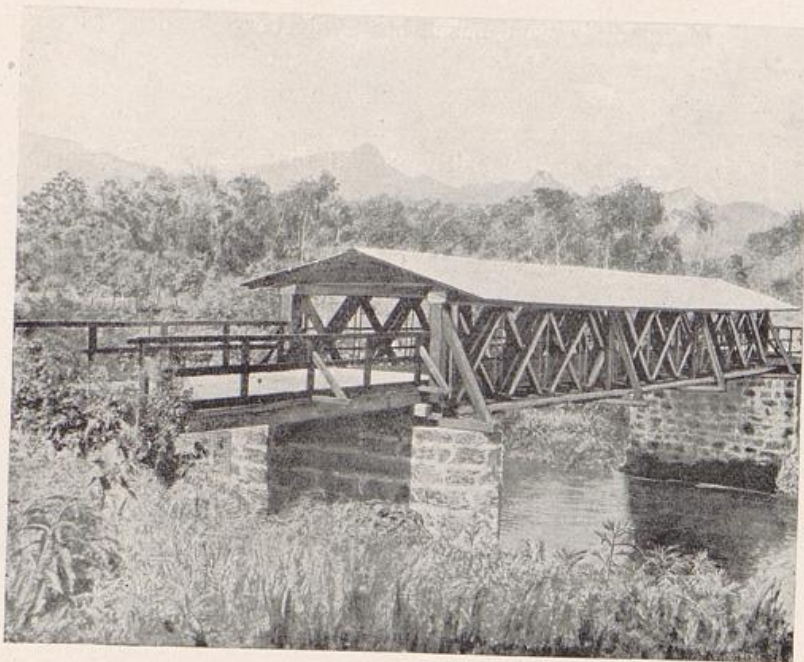


Abb. 25. Gedeckte Holzbrücke (Joinviller Hansa).

zwischen den Naturbegebenheiten und der materiellen Arbeit zu finden und die richtige Verwertung der geographischen Veranlagung in der Bevölkerungsverteilung und den Siedlungsverhältnissen für Produktion, Handel und Verkehr einzuleiten weiß, ihrer schöpferischen Lösung. Wer die Natur dieses Landes nach Gunst und Ungunst richtig erkennt und über das nötige Kapital zur Nutzbarmachung verfügt, der wird hier — das gilt ebenso für deutsche Banken wie für große deutsche Schiffahrtslinien oder kolonisierende Gesellschaften — um so leichter großartige Fortschritte zu verzeichnen haben, als diese Gebiete sich für deutsche Einwanderung vorzüglich eignen, so daß es also auch an dem dritten Faktor, tüchtiger Arbeitskraft, nicht mangeln würde. Wer hier weitschauend und zielbewußt sein Kapital anwendet, der wird um so

18*

größere Erfolge ernten, da die Nachbarschaft allenfalls ökonomischen Instinkten folgt, aber zur wirtschaftlichen Durchführung großzügiger Ideen sich bisher nicht als fähig erwiesen hat. Der Ausgangspunkt deutscher Siedlungen in Blumenau, Brusque und Joinville gewährt hierzu aber einen neuen höher stehenden Kulturboden und gestattet eine weit intensivere wirtschaftliche Kraftäußerung der Bewohner.

Betrachten wir die einzelnen Verkehrsgruppen, so müssen wir zugeben, daß wir es für töricht erachten würden, wenn einer heute noch mit einer Kutsche von Heidelberg nach Berlin reiste und daß wir es Sportleuten überlassen, „Distanzritte“ von Basel bis Königsberg in den Zeitungen bekanntzumachen, daß wir aber vielfach von unseren Kolonien eine Vorwärtsentwicklung, ja sogar Einkünfte verlangen ohne genügende Eisenbahnen! Die Überlegenheit mechanischer Triebkräfte ist heute unbestritten, und doch sind acht Jahre vergangen, bis sich endlich deutsches Kapital entschloß, in der deutschesten aller brasilianischen Kolonien, in Blumenau, eine Bahn zu bauen und eben mit dem Bau zu beginnen.

Mechanische Kräfte auf den heutigen Wegen zur Fortbewegung zu benutzen, scheitert an der Fahrbahn der Lehmwege, die nicht allein bei feuchtem Wetter den Reibungswiderstand sehr erhöhen, statt ihn, wie bei der Bahn, auf das geringste Maß herabzusetzen, sondern auch zeitweise mit ihren zahllosen Schlaglöchern das Befahren mit Motoren einfach nicht mehr zuließen. Bei den Wasserstraßen kommt zwar die Widerstandsfähigkeit der Fahrbahn nicht in Betracht und der Reibungswiderstand ist gering, aber, wie erwähnt, bleibt die Fahrbarkeit für Dampfschiffe auf zwei Strecken, deren eine noch nicht erschlossen ist, durch die geringe Tiefe der Flüsse beschränkt. Nur für den lokalen Verkehr, im Fährdienst oder an der Spitze der Kolonisation, wo noch keine Fahrwege gebaut sind, tritt der Nachen oder das landesübliche Kanoe mit innerer Berechtigung als Transportmittel auf. Die lehmigen Landstraßen ohne Beschotterung, wenn auch im Vergleich zum brasilianischen Nachbargebiet mit Brücken wohl versehen und gut trassiert, vermögen höchstens interlokalen Verkehr zu tragen, sie sind hauptsächlich Güterzubringer und Güterverteiler und werden nach dem Bahnbau in gegenseitiger Ergänzung und Unterstützung eine zunehmend wichtige Rolle spielen. Die Saumpfade, die heute mit Mühe und Not wenigstens zeitweise eine interlokale Verbindung mit dem Hochland aufrecht erhalten, werden nur örtlichen Zwecken dienen, sobald die Bahn das Hochland erreicht hat, und die Hochlandstationen auf dem fastebenen offenen Gelände unmittelbar den Hochlandverkehr an sich ziehen und damit das gefährliche Passieren des Randgebirges ausschalten.

Die ersten Urwaldspikaden der vorschreitenden Kolonisation dringen stets weiter in den Urwald ein, aber schon nach etwa einjähriger Besiedlung pflegen an ihre Stelle fahrbare Straßen zu treten.

Es fehlen in solchem Neuland vielfach die Entwicklungsreihen alter historischer Glieder; nur die letzte Vergangenheit, jüngste Gegenwart und die Überlieferung oder Kenntnis deutscher Verkehrsmittel übt ihre Wirkung aus. Aber die dünne Besiedlung, mehr noch das feucht-warme Klima mit dem überwuchernden Pflanzenwuchs und den zahlreichen Gebirgsflüssen und -Bächen tritt hier der Ausführung europäischer Straßenkunde entgegen, zumal es dem Einwanderer an dem nötigen Kapital fehlt. In dem bergigen Gelände der Kolonie folgt die Kolonisation und deshalb das Wegnetz den wichtigsten Flußläufen. Deshalb müssen die zahlreichen Nebenflüsse kurz an der Mündung, also an ihren breitesten Stellen, kostspielig überbrückt werden. So entfallen in der Joinviller Hansakolonie 1903 35 %, im Jahr 1904 in der Blumenauer Hansa 25 % der Straßenkosten auf die Brückenkosten. Der Zustand der Brücken eröffnet deshalb auch in allen regenreichen Ländern einen getreuen Einblick in den Kulturzustand der Länder, und wer über die lebensgefährlichen Brücken rein brasilianischer Munizipien geritten ist, wird die Brücken der Kolonie Blumenau, insbesondere aber der Hansa, zu schätzen wissen. Zu vermissen sind als Träger materiellen und ideellen Verkehrsaustausches befestigte Wege, Chausseen, abgesehen von den wenigen Kilometern beschotterter Straßen im Stadtplatz Blumenau und an einigen früher wegen Sumpfs nicht begehbaren Stellen der Hansawege. Vor Jahren wäre ein Chausseebau nach dem Hochland an verschiedenen Stellen zu erwägen gewesen, aber heute, nachdem von Joinville aus eine Bahn nach dem Hochland gebaut wird, würde der Hochlandshandel diese Schienenspur der Wegspur vorziehen, und der elende Zustand der makadamisierten Straßen Joinville—Rio Negro beweist, daß ohne dauernde, kostspielige Unterhaltung sich der teure Bau einer Chaussee in regenreichen Gebirgsgegenden schlecht lohnt, zumal die Bevölkerung bisher eine sehr dünne ist. Bei dichter Bevölkerung und intensivstem Verkehr lägen die Dinge anders; reicht doch allein das städtische Pflaster von Berlin aus, um 1000 km Straße in einer Breite von 6½ m zu pflastern, während die Straße Itajahy—Blumenau—Hochland nur etwa 200 km lang wäre. Bei dünner Bevölkerung kommt aber in einem entwicklungsfähigen Neuland erst die monopolartige Eisenbahn und nur in späteren Zeiten, d. h. bei zunehmender Bevölkerung, die Chaussee, die jedem Wettbewerb offen steht, in Frage. Die Abnutzungsquote ist bei den Chausseen Südbrasiens infolge der Natureinflüsse eine zu hohe und die Anzahl der Nutzungsarten bleibt zu gering, da z. B. das Holz bei den Frachtpreisen des Chausseeverkehrs nur für kurze Strecken transportfähig wird. Bei der Verbesserung der Blumenauer Verkehrsmittel ist deshalb von allen Ingenieuren gar nicht erst an einen Chausseebau gedacht worden, sondern sie empfahlen alle, einen Schritt in der Kapitalfestlegung weiter zu gehen und Bahnen zu bauen.

In den meisten südamerikanischen Ländern ist zwar der erste Aufwand

an Arbeitsleistungen und festzulegenden Kapitalien bei Anlage der Wege ein ganz geringer. Selbst zwischen den beiden Hauptstädten von Bolivia, La Paz und Sucre, ist nur in einem Teil des Jahres ein Warenverkehr möglich. Auf den meisten Kampwegen Brasiliens ist in offenem Gelände ähnlich wie bei der südafrikanischen Pad nur eine alte Spur, die sich vorbei an Büschen und Waldinseln durchs Gelände windet, häufiger befahren oder von Reitern und Fußgängern benutzt und dadurch als Weg kenntlich gemacht. Der dicht verwachsene Urwald stellt jedoch schwerere Aufgaben; er verlangt zur Anlage von Wegen größere Arbeitsaufwendung und eine mit technischer Vollkommenheit zunehmende Kapitalfestlegung. Jeder Schritt breit vorwärts muß hier mühevoll dem Wald abgerungen werden. Damit ist aber die Arbeit nicht beendet und wer, wie die H. K. G. im Jahre 1900 einen Saumpfad von Neubremen bis Moema für 10:004\$ (damals etwa 10000 M.) gebaut hat, muß es erleben, daß vier Jahre später dieser Weg bis zur Unkenntlichkeit völlig verwachsen war. Diese 10000 M. waren daher nutzlos angewandt, weil der Pfad nicht auch unterhalten wurde.

Die Anlagekosten der Saumpfade (Reitwege) sind an und für sich niedrige, meistens 100 Réis (heute etwa 13 Pf.) für den laufenden Meter, aber der Transport ist nur auf Menschen- und Tierrücken möglich und deshalb sehr teuer. Die Brücken sind meist nur aus leicht verderblichen Palmiten gebaut. An eine Rodung rechts und links des Wegs behufs Luft- und Lichtgewinnung ist man nicht gegangen, so daß der Verkehr im feucht-schwülen Waldesdom stattfindet. Die Folge ist bei reichlichen Nutzungsakten der Pikeade ein schnelles und anhaltendes morastartiges Versumpfen, das von dem Verkehrsträger zur Überwindung solcher Unvollkommenheit hohe Kraftentwicklung verlangt. So stellt sich die niedrigste Kapitalfestlegung der Saumpfade im Verhältnis zur Leistungseinheit am allerteuersten.

Die gewöhnlichen Landwege (3—4 m breit) werden für den laufenden Meter mit 1\$000—1\$500 je nach dem Abtrag der Erde bezahlt (an einzelnen Stellen mit steilen Böschungen wurden für den Kubikmeter Erdbewegung in der Hansa etwa 700 Réis vergütet). Für diese Summe ist gleichzeitig der Wald zu roden, sind die Baumstümpfe zu entfernen und Entwässerungsgräben anzulegen. Der auf die Fahrbahnen selbst entfallende Kapitalbedarf ist deshalb ein ganz geringer, der Bedarf an Zugkraft bleibt groß, Einspanner sind trotz der leichten und mäßig beladenen Wagen eine Seltenheit, und Vierspanner fahren häufig; der Weg wird schnell abgenutzt und bedarf häufiger Fronarbeit der angrenzenden Kolonisten, eine Naturalleistung, die in Geld bewertet, eine überraschend hohe Verkehrsbesteuerung der Bevölkerung ergäbe; die Verkehrsleistungen aber bleiben geringe und vom Wetter abhängig, das beweisen die Frachtsatzschwankungen. So ist die Tatsache nicht zu leugnen, die Kosten des Wegbaues sind an sich niedrig, im Verhältnis zur Leistungsfähigkeit aber sehr hoch.

Die Leistungsfähigkeit eines Trägers beträgt etwa 30 kg und dabei muß für 15 Tage etwa eine halbe Traglast Proviant für jeden Träger bei Urwaldexpeditionen mitgenommen werden. Das Maultier trägt bis zu 90 kg. Die Frachtmenge der Warenfuhren richtet sich ganz nach der Güte der Wege. Bei schlechtem Wetter, wenn überhaupt noch Fracht gefahren werden kann, ziehen vier Pferde mühsam oft nur die halbe Fracht, die bei gut abgetrockneten, glatten Lehmwegen zwei Pferde leicht zögen. An eine Verwendung motorischer Kraft ist ohne dauernd und gut tragfähige Fahrbahn nicht zu denken, wie sie doch nur die Schiene abgibt, die bei einem mindest notwendigen Aufwand die höchsterreichbare Nutzwirkung erzielt. —

In den vorangegangenen Kapiteln ist die wirtschaftliche Lage der Kolonie dargetan und darauf hingewiesen worden, wie in ver-

schiedenster Richtung ein starkes Verkehrsbedürfnis vorliegt, Umsatzmaterial reichlich vorhanden ist, und eine dichtere Bevölkerung in Aussicht steht, so daß es an toten und lebenden Frachten für verbesserte Verkehrsmittel nicht mangelte.

Nach Aufstellung v. Skinners belief sich im August 1904 der Verkehr auf der Hauptstraße, die von der See bzw. dem letzten Flußhafen annähernd senkrecht ins Land führt, auf folgende Zahlen:



Abb. 26. Urwaldpikade Rio Plate—Moema. * Oberingenieur v. Skinner, ** Oberleutnant Wettstein.

Aufzeichnungen über den Verkehr auf der Straße zwischen Blumenau und Hammonia

von 6 Uhr a. m. bis 6 Uhr p. m. während der Zeit vom 25. Juli bis 8. August

	Fußgänger		Reiter		Getriebene Tiere	Begleiter	Fuhrwerke				Luxuswagen	Wetter	Zustand der Straße
	mit Gepäck	ohne Gepäck	mit Gepäck	ohne Gepäck			mit? Pferden	mit? Personen	leer	be-laden			
a	475	5391	159	1501	401	83	5302	5031	1267	1059	371	gut	gut
b	338	1123	330	727	494	90	3213	2459	427	877	169	"	"
c	58	216	62	272	394	57	1373	1061	227	386	74	"	"
d	108	320	67	299	439	89	1660	1124	142	413	62	"	"
e	329	2014	75	743	514	73	2050	1920	454	415	66	"	"
f	56	212	99	164	473	78	808	691	153	208	17	"	"
g	252	887	165	297	607	129	568	715	158	152	17	"	"
h	148	191	88	100	951	149	425	151	78	78	8	"	"
	1774	10354	1045	4103	4273	748	15399	13152	2906	3588	784		

Die acht Stationen, welche für diese Aufzeichnungen benutzt worden sind, liegen in folgenden Entfernungen vom Stadtplatze Blumenau:

- a) Velha 2 km
- b) Itoupava 4 "
- c) Badenfurt 8 "
- d) Encano 18 "
- e) Indayal 21 "
- f) Warnow 30 "
- g) Aquidaban 50 "
- h) Subida 65 "

Diese Zahlen stellen für die dünnbevölkerte Kolonie ein verhältnismäßig reges Verkehrsleben dar. Vor allem aber ist in den vorangegangenen Kapiteln dargetan worden, wie die Kolonie auf allen Wirtschaftsgebieten im Begriff steht, zu intensiverem Betrieb überzugehen. Hier sind also die natürlichen Vorbedingungen gegeben, einen steigenden fixen Kapitalaufwand lohnend zu gestalten. Eine Nutzungsmöglichkeit ist in hohem Maß vorhanden, somit muß auch die höhere Intensität der neuen Verkehrsmittel zeitgemäß erscheinen.

Mit dem höheren Verkehrsmittelsystem, einer Bahn als Rückgrat, wird sich noch eine schärfere Funktionsteilung der Verkehrsmittel ergeben. Die heutige Verteilung der Funktionen von Urwaldpikaden und Trägern, Saum-

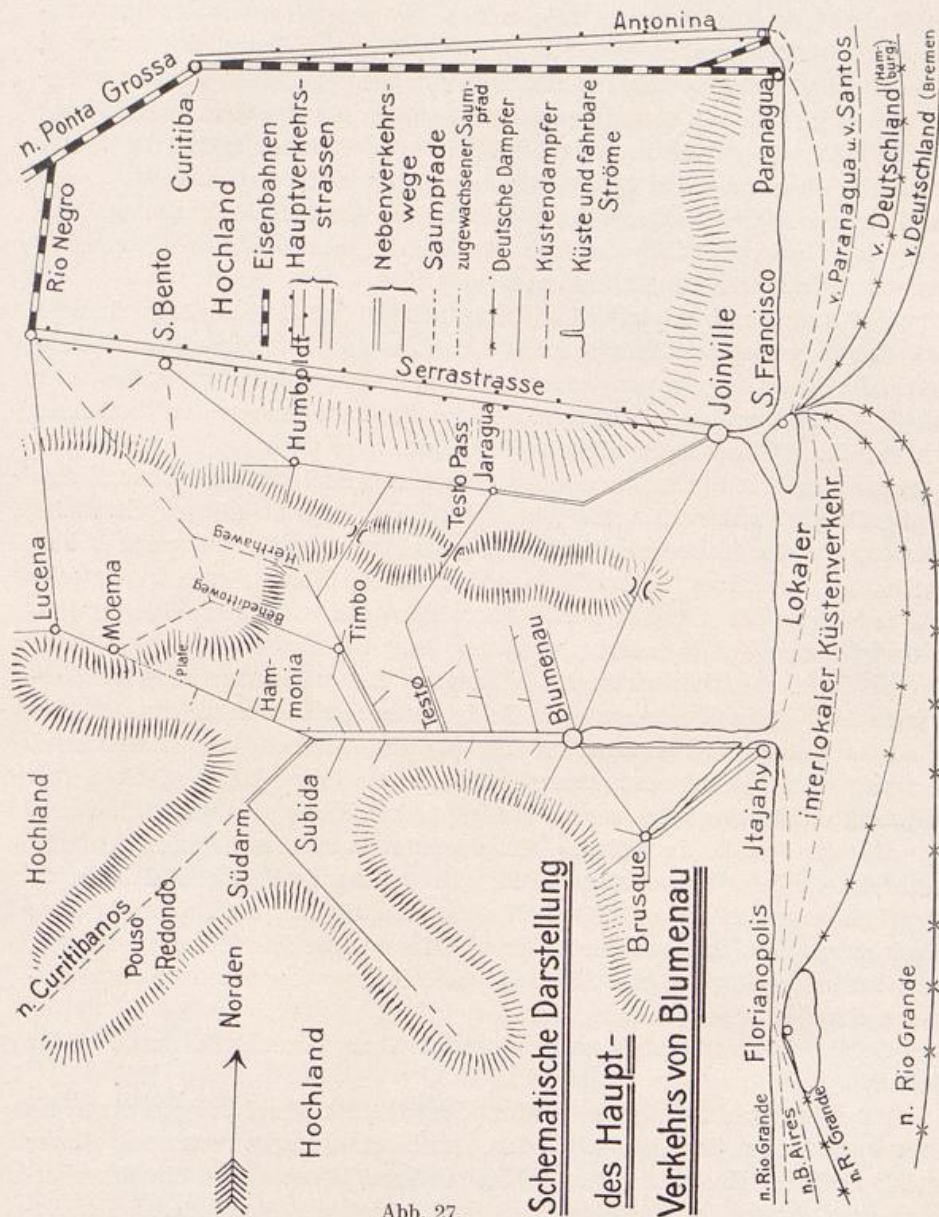


Abb. 27.

pfaden und Last- wie Reittieren und ganzen Maultierkarawanen bis zum Omnibus und vierspännigen Planwagen und den Fluß-, Küsten- und Ozeandampfern wird im besonderen Teil noch näher behandelt werden. Hier sei aber darauf hingewiesen, daß, wie die ganze Arbeitsteilung in der Kolonie

heute noch nicht streng durchgeführt ist — es gibt nur zwei rein gewerbemäßige Fahrtunternehmer neben 173 halbgewerblichen Gelegenheitsfahrern —, so auch die einzelnen Verkehrsmittelfunktionen nicht geordnet ineinander eingreifen. Abgesehen von der Dampfschiffahrt sorgen die einzelnen Interessenten nur für sich und den eigenen Verkehr. Daß die Verbindung mit der Hansa die einzige Ausnahme bildet, daß, hier geregelter Postbotendienst auch nach der Joinviller Hansa, ja ein Omnibusverkehr Hammonia—Blumenau eingesetzt hat, entspricht nur dem regeren Verkehrsbedürfnis, das die neuen Einwanderer aus der Heimat mitbrachten.

Und doch kann nur intensiver Verkehr, wie ihn die Eisenbahn bringen wird, den umwälzenden Einfluß auf alle Gebiete des Wirtschafts- und Volkslebens der Kolonie gewinnen, den wir oben schon geschildert haben, der Kolonie einen anderen, differenzierenden Produktionscharakter verleihen, dem Handel größere Beweglichkeit des Kapitals gestatten, die langen Zahlungsstundungen abkürzen, an Stelle des Tauschhandels und der Naturalwirtschaft die Geldwirtschaft setzen, mit geringem Kapital größere Geschäfte zulassen, aus der bisherigen Unregelmäßigkeit, Unruhe und Hilfslosigkeit hinweghelfen, die um so bedenklicher wirkt, als die Kolonie von der Ausfuhr lebt und heute bereits eine starke Fernwirkung der Verkehrsmittel fordert, bevor im Innern das Verkehrssystem ausgebaut ist.

So harrt die Volkswirtschaft Blumenaus der erlösenden besseren Verkehrsmittel. Jedes Vordringen des Schienenstrangs aber wird dann seinerseits die Kolonie vorwärtsreißen und weitere Flächen des fruchtbaren, jetzt noch mit Urwald bestandenen Landes unter Kultur bringen, die sofort landwirtschaftlich bearbeitet werden können, bisher aber nicht zugänglich waren.

Für eine solche Entwicklung des Verkehrs durch das herangereifte und durch den Verkehr wiederum zur Blüte sich entfaltende Wirtschaftsleben sind durch die geographischen Bedingtheiten der Komark und die kolonisatorische Entwicklungsgeschichte von Blumenau und ihrer deutschen Schwesterkolonie, Dona Francisca (Joinville und São Bento) und Brusque bestimmte Richtungslinien für den Verkehr gegeben.

Schematisch dargestellt stellt sich das Verkehrsnetz wie umseitig dar (Abb. 27).

Es zeigt sich hier ganz deutlich der allen Kolonien gemeinsame Zug: vom Meere möglichst senkrecht nach dem Innern und wieder zurück nach der Küste. In dem gebirgigen Land bildeten sich die Verkehrslinien parallel den Flußläufen heraus. Dabei folgt der Einwanderer den Andeutungen der Natur noch lange, nachdem die seitlichen Verästungen das Verkehrssystem der Nachbarkolonie zu berühren begonnen haben. Endlich im letzten Jahre ist für eine gute Querverbindung zwischen Blumenau und Joinville nach 50jährigem Bestehen beider Kolonien gesorgt worden; die Verbindung mit Brusque blieb eine schlechte.

Eine andere Verkehrsrichtung ist stärker verfolgt: die nach dem Hochland und seinen Matéwäldern; und hier fällt Naturfurche und ökonomische Gerade in die Haupttrasse des von Osten nach Westen gerichteten Staatsverkehrs.

Zeitweise gewann der Staat Paraná einen verkehrstechnischen Vorsprung durch die Bahn bis Rio Negro, und im „Eckverkehr“ ging selbst aus dem Hinterland von São Bento Maté über Rio Negro—Curitiba nach der Küste. Diese seitliche Anziehung war um so größer, als die Entfernung bis zur Küste etwa 150 km betrug. Indessen glaubte die Bahn Paranaqua—Curitiba ihren monopolartigen Charakter ausbeuten zu sollen, und verlangte, freilich auch bedingt durch die großen Betriebskosten der Bergbahn, so hohe Frachtsätze, daß 1904 sich die Wagenfracht auf der Antoninastraße neben der Bahn wieder lohnte und der Eckverkehr nur noch von Gebieten in nächster Nähe von Rio Negro befruchtet wurde. Heute fahren sogar aus dem Hinterland von Rio Negro trotz des meist schlechten Zustandes der Staatsstraße von Rio Negro—São Bento Frachtfahrer den Maté nach Joinville. So hat das vollkommenere Transportmittel der Bahn wegen zu hoher Frachtsätze seine Anziehungskraft verloren.

Da bis zum vergangenen Jahre die Saumpfade am Rio Hertha¹⁾ wie Beneditto und andererseits am Westarm, welcher das Blumenauer Kamphinterland mit der Komark Blumenau verbindet, alle in schlechtestem Zustand waren, so gingen auch hier Personen- und Frachtverkehr in nahezu stumpfem Winkel übers Eck im Norden nach Joinville, im Süden nach der Straße Lages—Florianopolis. In den letzteren drei Fällen handelt es sich dabei nur um ein kurzes schlechtes Stück beim Passieren des Randgebirges und doch zieht der Verkehr die längeren, weil sicheren, Linien vor.

Gegenwärtig ist die Bahn S. Francisco—Joinville—Moema im Bau und bis Joinville bereits im Betrieb, während die Blumenau—Hammonia-Bahn erst eben zu bauen begonnen wurde und vorläufig — höchst kurzsichtig — noch nicht einmal den Anschluß an das Hochland zu sofortigem Bau vorsieht.

Es ist deshalb natürlich, daß die eben ausgeführte Verbesserung des Rio Hertha-Weges der Komark Blumenau wenig helfen wird. Aller Verkehr nördlich des Hercilio wird vom Hochland nach der Joinviller Bahn geleitet werden, sobald diese das verkehrserleichternde Hochland mit seinen Transportgütern an Holz, Maté, Vieh, Roggen und Hafer erreicht hat, es sei denn, daß die nordamerikanischen Besitzer dieser Bahn auch so töricht wären, die Transportkosten über Gebühr hoch zu schrauben.

Nur vom Süden her, vom Westarm, der 50—80 km weit schiffbar ist, und selbst von Lages her, dessen Straßenverbindung mit Florianopolis bald die Schäden aller südbrasilianischen Straßen zeigen wird, wird die Blumenau—

¹⁾ Neuerdings mit staatlicher Beihilfe von 48:000\$ verbessert.

Hammonia-Bahn Verkehr an sich ziehen. Erst wenn diese das Hochland erreicht hat, kann sie mit der Nachbarbahn in Wettbewerb treten, der schließlich am vorteilhaftesten zu einem Kartell beider Linie führen wird. Dann aber heißt es, die großen Eisenbahnrichtlinien ins Auge fassen, deren zukünftigste als Rückgrat des von Ost nach West langgestreckten Staates Sta. Catharina vom vorzüglichen, allen Ansprüchen von Ozeandampfern genügenden Hafen, São Francisco, ausgeht, und möglichst direkt Villa Rica und Asuncion, die Verkehrssammelpunkte Paraguays, zu erreichen sucht.

An einen systematischen Ausbau des Wegnetzes in der Komark Blumenau selbst ist man verschiedentlich herangetreten. Namentlich sollte die Straße Blumenau—Pouso Redondo—Curitibanos ausgeführt werden. Bis zum Südarb ist diese Straße auch gebaut und hat den ersten Aufstieg 400 m (das Hochland ist 800—1000 m hoch) in sehr glücklicher Anlage an der Subida gewonnen. Auch wurden mächtige Strompfeiler für eine allen Ansprüchen genügende Brücke oberhalb Blumenaus in den Itajahy eingebaut. Da waren mit einem Male die Staatsgelder verbraucht, ein neuer Gouverneur verlegte den Schwerpunkt der Straßenarbeiten nach seiner Heimat, Lages, und so blieb seit Jahren die geplante Hochlandstraße unvollendet, und die Brückenpfeiler, die 170 Kontos (heute rund 210000 M.) gekostet haben, harren noch heute, nach fünf Jahren, der Brückenbahn (Abb. 31).

Von seiten der kolonisierenden hanseatischen Gesellschaft hatte Direktor Sellin zwei Wegaufgaben gestellt: 1) Den oberen Sellinfluß mit dem Goarikanos, 2) die Blumenauer Hansa mit der Joinviller Hansa zu verbinden. Beide Wegbauten, namentlich die letztere, scheitern vorläufig an der Schwierigkeit, im gebirgigen Urwald etwa vorhandene leichte Verbindungen über die Randgebirge zu finden. Während aber die erste Aufgabe verständlich scheint, weil sie nahe beieinander liegende Kolonisationsgebiete, zudem solche mit verschiedener Bevölkerung (Deutsche und Italiener) und mit verschiedenartigen Kulturen verbindet (Reisbau, Obstbau der Italiener mit Erstlingsarbeiten deutscher Kolonisten), so bedeutet die Stellung der zweiten Aufgabe, für deren Lösung bereits größere Summen verausgabt wurden, eine völlige Verkenntung der Tatsachen oder ein unangebrachtes Nachgehen hinter Lieblingsgedanken. Beide Kolonien liegen 100—150 km voneinander entfernt und sind durch steile, 1000 m hohe und mit Urwald bestandene Randgebirge getrennt. Eine Wegverbindung wäre also sehr kostspielig. Vor allem aber, welchen Zwecken sollte solche Straße dienen? Höchstens gegenseitigem Kolonistenbesuch an Feiertagen. Beide Kolonien sind etwa gleich alt, weisen dasselbe Einwandererelement und dieselben Kulturen auf, sie haben also nichts gegenseitig auszutauschen.

Im einzelnen sind die Wege möglichst gleichzeitig auch als Koloniegrenzen angelegt, so daß tunlichst viel Kolonielose mit ihrer Kopfseite an die Straße anstoßen: sogenannte Doppeltiefen. Solche Doppeltiefen werden es

nach dem Bahnbau rationell erscheinen lassen, nicht jede gute Kolonie sofort zum Verkauf zu stellen, sondern mit dem Verkauf auf eine höhere Bewertung des Bodenpreises zu warten.

Bei der Wegerkundung erweisen sich die Andeutungen der Natur im dichten Urwald für den Waldläufer als besonders eindrucksvoll. Er versucht immer wieder, einen Bergrücken entlang zu gehen oder unten im Tal den Flußläufen zu folgen. Beide Momente bestimmen dann vereint die Wegrichtung und die Aufteilung der wichtigsten Vermessungsfronten. So führt von Moema nach Lucena hoch oben auf dem Bergrücken entlang die alte Vermessungsfront, der spätere Weg. Wohl liegen, gut für die Landverkäufer verteilt, die Kolonien rechts und links der Straße, und auf die einzelne Kolonie entfällt nur die Hälfte der Wegbaukosten. Aber diese Straße geht bergauf, bergab und ist von Haus aus berufen, jeden Verkehr zu erschweren. Und die Rodungen und Felder der Kolonisten liegen, weil es oben am Rücken an gutem Schwemmland fehlt, abwärts, meist 1—1,5 km von der Straße und den ersten Wohnhäusern entfernt, so daß das Wirtschaftsleben erschwert wird.

Anders liegen die natürlichen Bedingungen für die Anlage von Kampwegen, die durch ganz dünn besiedeltes und dabei offenes Land führen. Da sucht der Ausleger der Saumpfade natürliche Niveauunterschiede von Tal und Berg geflissentlich auf, um dadurch für den Abfluß der Regenwasser das nötige Gefälle zu erlangen, zumal nur Reit- und Saumtiere diese Pfade klettern und nicht die tote Last des Wagens in Betracht zu ziehen ist, und er kennt als feste Punkte des Weges nur die zu berührenden Estancias und die bestgeeigneten Flußübergänge. An Felspartien wird mit Vorliebe übermäßig nach aufwärts ausgebogen. So ist heute der eigentliche Zugang zur Blumenauer Hansakolonie im Auftrag der H. K. G. mit über 500 m verllorener Steigung (!) über ein Gebirge, den Cochoberg, geführt, nur weil unten im Tal etwa 100 cbm Fels zu sprengen gewesen wären, und zwischen dem Raphaelfluß und Neu-Bremen hat man denselben Fehler wiederholt.

Sobald verhältnismäßig bedeutender Kapitaleufwand etwa für größere Brückenbauten und Felssprengungen nötig wird, reichen die vorhandenen privatwirtschaftlichen Kräfte nicht aus und die gemeinwirtschaftlichen Organe, die hier eintreten sollten, versagen in Brasilien öfter als sie Erfolg aufweisen.

Die Verkehrsmittel als Gegenstand der Gemeinwirtschaft.

Während wir in Deutschland es als etwas Selbstverständliches ansehen, daß die Verkehrsmittel einer Regelung seitens der vom Staate dargestellten Gemeinwirtschaft unterliegen, ist in Neuländern, in denen der natürliche Boden als Weg dient und die Verkehrsmittel namentlich in den offenen Campos, Llanos, Prärien, Steppen und Savannen und bei den geringen Nutzungsgelegen-

heiten wenig Verbesserungen verlangen, von einem gemeinwirtschaftlichen Einschreiten kaum die Rede. Es wiederholen sich aber mit dem Vordringen der Kolonisation, der Arbeit und des Kapitals ähnliche Entwicklungsreihen, wie sie die Verkehrsgeschichte der alten Kulturländer aufweist, und es ist deshalb Aufgabe weitblickender Kolonisatoren, des Staates oder der hierzu gebildeten Gesellschaften oder auch der hier tätigen Privatpersonen, diesen Werdegang auf Grund ihrer Kenntnisse moderner technischer Verkehrsmittel abzukürzen.

Brasilien trägt, wie hervorgehoben, noch heute den Charakter eines Koloniallandes; besonders aber ist das Wirtschafts- und Volksleben der deutschen Siedlungen in Südbrasilien, so von Blumenau, nur zu verstehen, wenn man diese Komark als Kolonie betrachtet. Es entsteht nun die Frage, welche Organe der Gemeinwirtschaft dort einzugreifen hätten und wie sie tatsächlich eingriffen oder noch eingreifen.

Den obersten Staatswirtschaftskörper für eine Kolonie bedeutet das Mutterland. Wenn auch bald ein Jahrhundert vergangen sein wird, daß Brasilien sich von Portugal löste, die Folgen des „Kolonialsystems“ der Portugiesen sind heute noch nicht überwunden. Die Portugiesen hatten sich das alleinige Recht der Küstenfahrt vorbehalten und damit das Verkehrsmonopol von ganz Brasilien gesichert, da bis heute das Riesenreich innerhalb des Landes noch keine vollkommene Quer- oder Längsverbindung hat, sondern nur auf den Küstenverkehr zwischen den einzelnen Staatsteilen angewiesen ist. Als die portugiesische Flagge der brasilianischen weichen mußte, da war das brasilianische Volk in der Schifffahrt ungelehrt und noch vor wenigen Jahren erwies es sich gelegentlich in geradezu den öffentlichen Spott erregender Weise unfähig, z. B. seine Schiffe an den Bestimmungsort zu bringen. So stellte, wie allgemein erzählt wird, vor einigen Jahren ein Kriegsschiff fest, die Insel Fernando Noronha sei verschwunden, denn der wackere Seemann hatte sie nicht finden können!

Diese nautische Unfähigkeit wirkt um so bedenklicher, weil nach altem portugiesischen Muster die Republik die Küstenschifffahrt der eigenen Flagge vorbehält. Sie hat dieses Vorrecht sogar schon in der Weise ausgeübt, daß sie Gesellschaften, die, wenn sie auch unter brasilianischer Flagge arbeiten, doch nicht „waschechte“ Brasilianer sind, mit echt südamerikanischen kleinen Mitteln und passiver Energie wegintrigiert hat. Es zeigt sich auch hier die Tatsache, daß zwar das Gros des brasilianischen Volkes nicht imstande ist, wirtschaftlich Großes zu leisten, aber daß jeder einzelne befähigt ist und in der Mehrzahl gewillt scheint, andere, die etwas leisten können und wollen, daran zu hindern. So hat im Jahre 1905 die durch deutsches Kapital eingerichtete Linie Crouzeiro do Sul mit vorzüglichen, geradezu luxuriös eingerichteten Dampfern den Küstenverkehr aufgenommen und dessen Aufgabe in hervorragender Weise zu lösen begonnen. Bereits nach etwa einem Jahre

hat diese Gesellschaft den Dienst aufgegeben und war bereit, ihre Dampfer zum Selbstkostenpreis an den nativistischen Novo Lloyd Brasileiro abzutreten, weil mit tausend kleinen Mitteln bei Ein- und Ausfahrt aus den Häfen diesen Dampfern der Dienst erschwert, und z. B. von der Hafenverwaltung in Rio von diesen nur 3000—4000 Tonnen großen Schiffen eine Bemannung verlangt wurde, die für Dampfer mit 7000—8000 Tonnen genügt hätte. Hier zeigen sich die Nachwirkungen der alten portugiesischen Kolonie!

Blumenau hat jedoch ein anderes „natürliches Mutterland“, Deutschland. Tatsächlich greift auch das Reich regulierend ein, wie z. B. in dem unglücklichen von der Heydtschen Reskript gegen die freie Auswanderung. Es unterhält auch einen Konsul in Blumenau, aber nur einen nicht befriedigenden Wahlkonsul, so daß es nicht Wunder nehmen kann, daß von 30 000 Deutschen nur etwa 200 Reichsdeutsche geblieben sind! In Anbetracht der großen wirtschaftlichen Interessen, die für den deutschen Handel in Brasilien mit seinen 400 000 Deutschen auf dem Spiele stehen, wäre es weiter unbedingte Pflicht der Reichsregierung, ein deutsches Kabel¹⁾ nach Brasilien zu legen, eine deutsche Presse dort mit reichen Kapitalien zu unterstützen und die wichtigsten Posten, z. B. Blumenau, mit einem Berufskonsul zu besetzen. — Das deutsche Kapital verblutet sich lieber in Ostasien und Kleinasien an „hochpolitischen“ Staatsaktionen und wird sich Südbrasilien erst zuwenden, wenn sich der Nordamerikaner die wichtigsten Handelsstützpunkte angeeignet hat. Daß dort 400 000 Deutsche leben, während in unseren ganzen deutschen Kolonien, abgesehen vom Militär, keine 10 000 Deutsche wohnen, dafür hat Deutschland scheinbar kein Verständnis. Den großdeutschen Zielen, die Kaiser Wilhelm II. weitschauend gesteckt hat, scheinen nicht einmal alle Geheimen Räte der Wilhelmstraße mit dem Herzen zu folgen!? Deshalb erwartet das Deutschtum über See eine Verjüngung und andere Zusammensetzung des Auswärtigen Amtes, des Konsularkorps und der Kolonialbeamten, jener „juristischen Kartelle“, und erhofft alles von unserem Kaiser!

Wenn die Kolonien Blumenau und Joinville vorwärts kommen wollen, wie sie es verdienen, so kann man ihnen tatsächlich nur den Rat geben, sich Hilfe in Nordamerika zu suchen, und deutsche Kapitalisten tun gut daran, sich mit nordamerikanischen Geldleuten zur Arbeit in Südbrasilien zu einigen. Traurig aber wahr!

Betrachten wir aber die gemeinwirtschaftlichen Organe des Landes selbst, so hätte zunächst die Bundesregierung große Aufgaben zu lösen, und tatsächlich greift hier und dort der Bund ein, wo es sich um die Gesamtinter-

¹⁾ Hoffentlich bewahrheitet sich die neuere Zeitungsmittelung, daß von Emden—Teneriffa nach Südamerika durch die „Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft“ mit einer auf 50 Jahre lautenden Konzession ein deutsches Kabel gelegt werden soll.

essen des Staatenbundes handelt. Post- und Telegraphenwesen wird vom Bund geregelt. Die Zuschüsse zur nationalen Küstenschiffahrt zahlt der Bund, und einige besonders wichtige Straßen werden vom Bund übernommen, so z. B. zeitweise die Serrastraße von Joinville. Aber damit hört auch das Eingreifen des Bundes auf, weil ihm die nötigen Geldmittel fehlen, in dem allenthalben der Erschließung harrenden Riesenreich andere als die dringendsten Bedürfnisse der Verkehrsvervollkommenung zu befriedigen, zumal der Ausbau von Rio de Janeiro Unsummen verschlingt. Für die Unterhaltung der Serrastraße von Joinville konnte deshalb nur ausnahmsweise Geld bewilligt werden, und obwohl 1903 der Staat nochmals 48:000\$ für diese Verbesserung gewährte, befindet sich diese Straße zeitweise nach Regengüssen in einem geradezu unglaublichen Zustand, und die Sonne bleibt „der beste Straßenbaumeister der brasilianischen Republik“. — Für die Blumenauer Hansakolonisten hat der Bund noch keinen Réis gegeben, obwohl er z. B. im Jahre 1904 allein an Biersteuer 5:000\$000 von diesen Kolonisten nahm.

Fehlen aber dem Bund die Geldmittel, um seiner Verpflichtung als oberstes Organ der Gemeinwirtschaft gegenüber dem Verkehrswesen gerecht zu werden, so mangelt auch größtenteils seinen Beamten die nötige Pflichttreue und ernste Dienstauffassung. Noch keine staatliche Bahn, wohl aber Privatbahnen haben sich in Brasilien rentiert, und wenn der Staat Baugelder für den Kilometer Eisenbahn gegeben hat, finden wir die einfach komisch wirkenden Schlangenlinien der Schienenspur, wie ich sie z. B. zwischen Rio Negro und Curitiba sah, und die Zinsgewähr des Bundes pflegt, wie schon erwähnt, voll ausgenutzt zu werden. Ein erfahrener Straßenbaumeister sagte mir, bei Anschlägen für Straßen, die der Staat baue, voranschlage er das doppelt Höhere, weil zu viele sich daran bereichern wollten. Es ist deshalb wohl verständlich, wenn der Bund künftig jede Zinsgewähr ablehnt und nur eine einmalige Abfindungssumme von 6:000\$ auf den Kilometer Kolonisationsbahn bezahlt, die dem Betrieb übergeben wird.

Eisenbahnen sind zwar ein gewerbliches Unternehmen, aber mit denselben ist der Charakter einer öffentlichen Wohlfahrtseinrichtung so innig und unlösbar vereinigt, daß bei ihrer Verwaltung wie bei keinem anderen Unternehmen eine ausgedehnte, beständige und wirksame Beeinflussung durch den Staat, als den zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen berufenen Vertreter der Gesamtheit, unerläßlich erscheint.¹⁾ In den Vereinigten Staaten drängen einsichtige Kreise nach einer Einigung der verzettelten Bahnen, deren Herstellung oft als nichts anderes als ein Gegenstand unlauterer Spekulation zu bezeichnen war, aber die gesetzgebende Macht hat sich bisher ohnmächtig gegenüber dem Großkapital erwiesen.

In Brasilien ist endlich nach Jahren der öffentliche Charakter der Bahnen

¹⁾ Vgl. Otto de Terra, Im Zeichen des Verkehrs.



Hafen von São Francisco do Sul in Sta. Catharina.



Hafen von São Francisco do Sul in Sta. Catharina.

erkannt, aber Mangel an Geld und Mangel an treuen Beamten schließt die geplante Verstaatlichung der Bahnen vorläufig aus. Bei der deutschen Vorliebe, über den Bahnbetrieb nur zu schimpfen, scheint es deshalb angebracht zu sein, darauf hinzuweisen, daß der preußische Staat 1882:42,4, 1892:119, 1902:387 und 1906:565 Mill. Mark Überschüsse erzielt hat, während in dieser freien Republik staatlicher Betrieb sich unausführbar erweist. Der Verkehrsminister Dr. Lauro Müller sprach sich zu dieser Frage folgendermaßen aus:

„Was die vom Bunde verstaatlichten Bahnen anlangt, so habe ich bis jetzt das System der Verpachtung als vorteilhaft (!) befunden, ein System, für welches ich seinerzeit schon als Referent in der Kammer des Nationalkongresses eingetreten bin und welches die Regierung später auch angenommen und durchgeführt hat. Dadurch kommen wir aus dem verderblichen Regime (!) der Zinsgarantien heraus, einer Form bankmäßiger Anlage europäischer Kapitalien, welche diese in der Regel eines näheren Interesses für das Gedeihen der zu bedienenden Gegenden enthob. Indessen bin ich nicht dafür, die Verpachtung fürderhin so zu gestalten, wie sie anfangs durch den Zwang des Augenblicks (!) geboten war, nämlich in der Form endgültiger, auf bestimmte Fristen unabänderlicher Verträge. Schon längst habe ich daher der Verpachtung auf Grund von zunächst nur provisorischen Kontrakten den Vorzug gegeben oder auch die staatliche Verwaltung beibehalten, um erst nach und nach, je nachdem die gewonnenen Erfahrungen dies angezeigt erscheinen ließen, zur endgültigen Verpachtung überzugehen und dabei Klauseln über Ausbau der Linien usw. zu stipulieren, wie sie erst die Praxis der provisorischen Verpachtung an die Hand gab. Solche definitive Pachtverträge habe ich abgeschlossen mit der ‚Great Western‘ (im Norden) und mit der Comp. Auxiliaire de Chemins de fer im Süden (Rio Grande do Sul), Verträge, welche die Ausgestaltung des schon vorhandenen Schienennetzes sicherstellen. Ich bin der Meinung, daß die gegenwärtige Regierung dasselbe Verfahren bei allen übrigen Bundesbahnen einschlagen sollte, ausgenommen die Zentralbahn nebst der ‚Linha Auxiliar‘ und der ‚Rio de Ourobahn‘, deren Übergabe in fremde Hände nicht ratsam ist.“ (Blumenauer Zeitung.)

Auch die Vereinheitlichung der gesamten Betriebe ist ins Auge gefaßt, während heute noch z. B. allein im Staate São Paulo fünf verschiedene Spurgleise¹⁾ benutzt werden.

Über die Tarifbildung ein Urteil zu fällen, ist besonders schwierig, weil die wirtschaftlichen Verhältnisse durchaus anders gebildet sind wie z. B. in Deutschland und zu geringe Erfahrungen und der Mangel an statistischem Material kein sicheres Urteil über den Einfluß der Tarifsätze auf das Wirtschaftsleben zulassen. Wäre nur ein Viertel meiner ausgesandten Fragebogen beantwortet worden, so hätte ich wohl einen Teil dieser Fragen, wenn auch nicht exakt lösen, aber doch wenigstens untersuchen können.

¹⁾ Zu stolz dürfen wir demgegenüber nicht sein. Statt in Südwestafrika schon heute die Verbindung mit der Kap-Kairo-Bahn ins Auge zu fassen, haben wir nicht nur der Windhuker Bahn 0,60 m Spurweite gegeben, sondern auch für die Otavi-Minen-Eisenbahn die 0,60 m-Spurweite angenommen, obwohl die Unwirtschaftlichkeit kleiner Spurweiten längst erwiesen war und sich auch in Deutsch-Südwestafrika gezeigt hat. — Vgl. Hehl, Eisenbahnen in den Tropen.

Wettstein, Brasilien und Blumenau.

Post und Telegraph stehen beide voneinander getrennt unter staatlicher Verwaltung. Aber die großen Aufgaben des Handels werden bei der geringen Ausdehnung, namentlich des Telephonnetzes, schlecht gelöst, und letzteres wird in Sta. Catharina nur den Beamten geöffnet, Privatpersonen haben das Ferngespräch wie Telegramme schriftlich aufzusetzen. Da viele dieser Linien z. B. die von Blumenau nach Aquidaban nur zu bestimmten Zeiten, alle 2—3 Stunden, kurz Anschluß erhält, dauert es dann mindestens 2—3 Stunden, bis wieder Antwort zurückkommt. Dieser Zustand ist um so bedauerlicher, da staatliche Telephonbenutzung mit zahlreichen Privatanschlüssen in der weit verzweigten ausgedehnten Kolonie jederzeit schnell über die in den einzelnen Gegenden zum Kauf angebotenen oder angeforderten Waren Bericht erstatten könnte und Lagervorräte rechtzeitig ergänzen ließe. Solche Hilfe wäre um so wichtiger, weil die „Truppen“ vom Hochland, die eine große Auswahl der Ware wünschen und zeitweise starke Kauflust zeigen, unregelmäßig und unangemeldet kommen. Auch die notwendigen Preisausgleichungen würden durch telephonische Anfragen, die jeden über die Preisverhältnisse an den verschiedensten Orten leicht unterrichteten, am sichersten eingeleitet.

Da der Bund sich solcher Aufgabe nicht gewachsen zeigt, hat das nächst niedere Organ, die Staatsregierung, in anderen, wohlhabenden Staaten, wie São Paulo, tatkräftig eingegriffen, aber Sta. Catharina ist heute noch ein armer Staat, und leider treten bei staatlicher Ausbildung der Verkehrsmittel weniger die allgemein wirtschaftlichen, als private oder lokalpatriotische Interessen in den Vordergrund, wenn auch in einem gegenüber dem übrigen Brasilien oder Südamerika geringeren Maße. Das beweist die vorhin erwähnte Tatsache, daß, sobald der Lagesianer Vidal Ramos zur Regierung gelangte, die Saltobrückenpfeiler (Abb. 28) bei Blumenau trotz ihrer 170:000\$ Baukosten ohne Brückenbahn blieben und daß die Staatsstraße von Blumenau zum Hochland unbeendet liegen blieb, während gleichzeitig von Florianopolis nach Lages in technisch verwerflicher Richtung quer zu dem Flußsystem des Randgebirges eine kostspielige Staatsstraße erbaut wurde, die im Jahre 1903 86:211\$ 800 und 1904 108:790\$ 500 Unkosten verursachte und trotzdem heute nicht durchgehends und regelmäßig Wagenverkehr zuläßt.

Für die Erhaltung der Blumenauer Staatsstraße hat aber im Jahre 1904 der Staat nur ausnahmsweise zur Freilegung der Straße vom Wald nach wiederholten Bugerüberfällen (Indianer) 1:000\$ gewährt, während im gleichen Jahr für die Erhaltung der neuen Straße nach Lages 8:282\$ 470¹⁾ ausgegeben wurden. Nunmehr ist wieder einmal ein Gesetz angenommen, daß an dieser Staatsstraße im oberen nicht kultivierten Teil Kolonisten Grundstücke von 30 ha umsonst erhalten sollen, wenn sie dafür nur die Straße im Stande halten.

¹⁾ Vgl. Mensagem em 1904 e 1905, Estado de Sta. Catharina.

Schon im Jahre 1896 beschloß der Kongreß ein ähnliches Gesetz, das aber von der Regierung nicht sanktioniert wurde und dann an den Kongreß zurückging, der es mit zwei Drittel Mehrheit annahm und durch seinen Präsidenten veröffentlichen ließ. Zur Ausführung hat die Regierung dieses Gesetz aber niemals gebracht. Die Tatsache, daß ein Entwurf Gesetz wird, genügt eben in Brasilien, das sehen wir auch in diesem Falle, noch nicht für seine Durchführung.

Scheiterte so die Lösung der Verkehrsaufgabe in großen Zügen, die Durchführung eines einheitlich planmäßig organisierten Verkehrssystems nach

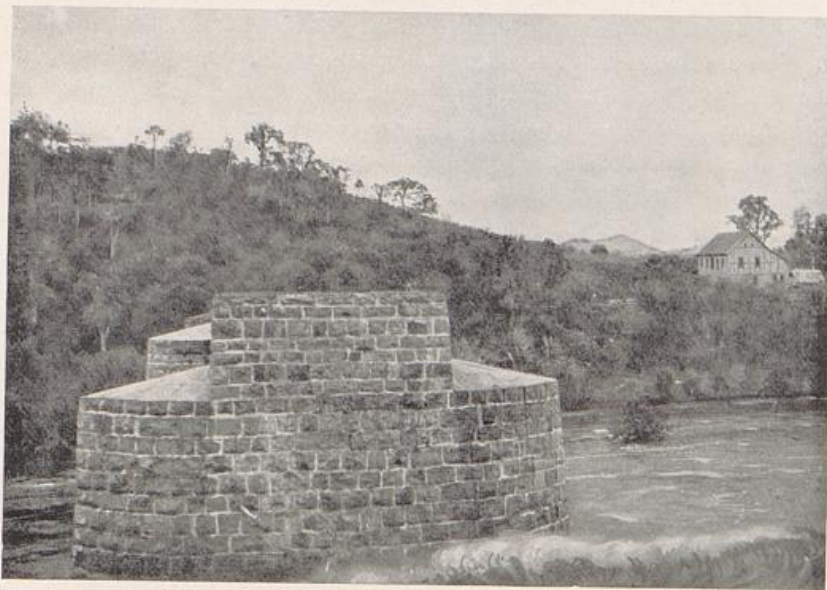


Abb. 28. Saltobrückenpfeiler bei Blumenau, seit Jahren vollendet, aber noch immer ohne Brückenbahn.

Anlage, Betrieb, Kosten und Leistungen, an der Armut des Staates, so fehlt es auch in Sta. Catharina hier und dort an der wünschenswerten unparteiischen Verwendung selbst der geringen vorhandenen Mittel. Mitbestimmend hierfür mag der Wunsch wirken, in Florianopolis einen rein brasilianischen Handelsmittelpunkt gegenüber dem deutschen Nordosten des Staates Sta. Catharina zu schaffen. Aber damit ist die ganze Verkehrsökonomie von Haus aus verfehlt angelegt, denn der seichte nur 5—6 m tiefe Hafen von Florianopolis wird ebensowenig den Wettbewerb des für alle Ozeandampfer geeigneten vorzüglichen Hafens von S. Francisco (des besten Hafens zwischen dem La Plata-Golf und Santos) aufhalten, wie der brasilianische Schlendrian in Florianopolis je imstande sein kann, die Emsigkeit deutschen Wirtschaftslebens in

19*

Joinville und Blumenau einzuholen. Diese Tatsachen werden aber die Herren in Florianopolis erst erkennen, wenn es viel zu spät ist, und wie bisher wird die Munizipalverwaltung von Blumenau die wichtigsten Aufgaben in der Kapitalfixierung ihrer Verkehrsmittel ohne den Staat zu lösen haben.

Zur Zeit der staatlichen Kolonisation sind von der kaiserlichen Zentralregierung von 1860 bis 1874 = 167:153§ für 5565 Einwanderer und 1875 bis 1876 = 174:941§ für 2207 Einwanderer in die Komark geflossen, denn ohne Wegbau kann man mit neuen Kolonisten nicht im Urwald kolonisieren. Alte Kolonisten wissen sich eher in wilde Waldverhältnisse zu finden und haben es im Neuland schon gelernt, sich zu gemeinwirtschaftlichem Eingreifen behufs Verbesserung des Verkehrs zusammenzuschließen, während die Einwanderer diese Sorge in der Heimat meistens nie kennen gelernt, sondern den Behörden überlassen haben.

Die Munizipalverwaltung der Kolonie Blumenau, die an die Kolonieverwaltung des Dr. Blumenau anschloß, hat nachstehende Ausgaben für öffentliche Arbeiten (Straßenanlagen, Brücken, Durchlässe, Stützmauern, Fähren u. a. verschiedene Ausbesserungen) bezahlt, denen ich die budgetmäßigen Einnahmen gegenüberstelle.

	Budgetmäßige Gesamteinnahmen	Ausgaben für öffentliche Arbeiten ¹⁾
1899	83:597§—	56:669§—
1900	84:928§—	42:282§—
1901	90:170§—	60:822§—
1902	89:255§—	57:836§—
1903	107:383§—	82:687§—
1904	109:996§—	86:687§200
1905	85:775§860	57:956§230
1906	95:790§—	64:421§000

Nach Schätzung des Superintendenten sind im Munizip Blumenau 2500 km fahrbare Straßen, für deren Unterhaltung die Kammer d. h. die Munizipalverwaltung aufzukommen hat. Immer neue Distrikte werden erschlossen, die natürlich für den Bau von Brücken und Straßen größere Auslagen fordern, als sie zunächst an Steuern einbringen. Provisorische Bauten haben sich aber als unwirtschaftlich auch hier erwiesen. Da allein für Neubauten im Jahre 1907—1908 70:000§000 nötig erscheinen und die Ausbesserungen jährlich 35—50:000§ betragen, hat die Verwaltung eben zu Brückenbauten für 20:000§000 munizipale Schuldtitel, die mit 5% zu verzinsen und spätestens in fünf Jahren zu tilgen sind, ausgegeben.

¹⁾ Vgl. Rechenschaftsberichte des Munizips Blumenau 1904—1906.

Gemeinsam mit Unterstützung der Staatsregierung sind im vergangenen, bzw. in diesem Jahre die Brücken über die Garcia (Herstellungskosten 128:000\$000) und über den Cedro (56:000\$000) nach mehrjährigem Bau dem Verkehr übergeben worden. Endlich ist über den Luzberg (Serra do Itapocu) die letzte Strecke Weges durch Zuschüsse des Staates fahrbar gemacht worden, nachdem die benachbarten Munizipien bis an den Aufstieg des Passes die Straßen gebaut hatten.

Diese behördliche Gemeinwirtschaft erstreckte sich bisher nur auf die Transportelemente der Wege und ihrer Bindeglieder, wie Brücken und Fähren. Weder ist eine Omnibusverbindung, noch ein wöchentlich fahrender Frachtwagen, noch eine Boten- oder gar Telegraphenverbindung von der Munizipalverwaltung eingerichtet worden. Mit daran schuld mag die Tatsache sein, daß seit acht Jahren jährlich der Bahnbau erhofft wurde. Für diesen hat das Munizip denn auch getan, was es konnte, und es hat sich, damit der Bahnbau nicht noch in letzter Stunde scheiterte, die Munizipalkammer zu folgenden Leistungen verpflichtet: sie gewährt der Gesellschaft für die Dauer von 25 Jahren eine Zinsbürgschaft von 1 $\frac{0}{10}$ jährlich auf ein Kapital von 1400:000\$, solange die Gesellschaft nicht mehr als 5 vom 100 Dividende verteilt. Diese Verpflichtung beginnt am 1. Januar 1908, doch werden die Zahlungen auf drei Jahre gestundet. Nach Ablauf dieser Frist werden die gestundeten Beiträge verzinst und getilgt. Sobald die Gesellschaft drei Jahre hintereinander eine Dividende von mehr als 10 vom 100 verteilt, ist sie verpflichtet, dem Municipium die „Hälfte“ der als Zinsbürgschaft erstatteten Beträge zurückzuerstatten. An allen Kosten der Enteignung und des Grunderwerbs beteiligt sich die Kammer mit einem Beitrag von 100:000\$, die ihr von der Gesellschaft in Form einer Anleihe mit 4 $\frac{0}{10}$ Zinsen und 2 $\frac{0}{10}$ Tilgung vorgestreckt werden. Die Einzäunung der Bahnlinie erfolgt ausschließlich auf Kosten der Gesellschaft; dagegen verpflichtet sich die Kammer, die nötigen Zufahrtswege zu den Stationen anzulegen und dauernd in gutem Zustand zu erhalten. Steuerfreiheit wird gewährt für alles, was mit dem Betriebe der Bahn zusammenhängt, sowie für die Kolonisation des Westarmgebietes, aber nicht für anderweitige Unternehmungen, die die Gesellschaft in Angriff nehmen sollte (Kolonialzeitung).

Es mag gut sein, daß die Interessen der Bahn mit denen des Munizips von Anfang verknüpft werden, denn da der Bund nur eine geringe Hilfe (6:000\$ auf den Kilometer), der Staat nur eine konzessionsweise Unterstützung, z. B. Land- und Wasserkraftvergünstigungen, angeboten hat, blieb von den staatlichen Organen nur noch das letzte, das Municipium, übrig, um die Bahnbaugesellschaft zu unterstützen.

Während die Benutzung der Straße allgemein frei ist, ja selbst Privatwege, die von mehr als sechs Bewohnern benutzt werden, als öffentliche

gelten und von jedem benutzt werden dürfen,¹⁾ werden für die munizipalen Fahren Gebühren erhoben, die an den belebten Flußübergängen den Charakter von Taxen tragen. Während in den äußersten Distrikten die Verwaltung Zuschüsse an die Fährleute zahlt, erhält sie in verkehrsreichen Gegenden nicht unerhebliche Einnahmen von seiten des Fährmannes, der die Fähre gepachtet hat. Ein Teil der Ausgaben für öffentliche Arbeiten wird durch die Wagensteuer wieder eingenommen, die im Jahre 1906 rund 12:500\$ einbrachte.

Die Straßenpolizei tritt wie jede Polizei in Blumenau sehr zurück und wird durch den „Fiskal“ gehandhabt. Die Wegeunterhaltung erfolgt dabei in Naturalwirtschaft außer bei Brücken u. dgl., die geschultes Personal zur Reparatur erfordern.

In den Hansakolonien hat die kolonisierende Aktiengesellschaft die Aufgabe des öffentlichen Organs völlig übernommen und arbeitet mit ihren Straßenbauten und den Fahren, die sie unterhält und für neue Einwanderer ein bis zwei Jahre kostenlos betreiben läßt, längere Zeit mit Schaden. Indessen weiß die Gesellschaft, was sie tut. Gewiß klingt es hart, wenn man hört, daß die H. K. G. rund 500000 M. in sieben Jahren für Straßenanlagen verwandt hat und daß der Staat diese Straßen ohne einen Réis Vergütung ihr einfach abnimmt. Aber die Gesellschaft hat das fruchtbare Land auch nur als unkultiviertes Gebiet zum Spottpreis von knapp 40 Pf. für den Morgen erworben und nach Fabri²⁾ soll Dr. Scharlach durchschnittlich 27% errechnet haben. Wenn die H. K. G. Straßen in Bau gibt, so geschieht es zunächst, damit die Einwanderer, die ohne Wege und Brücken einfach zum größeren Teil aus dem Walde fortliefen und sich gar nicht im Urwald ansiedelten, dort bleiben, ferner, weil die meist gering bemittelten Einwanderer Arbeit verlangen, um sich bis zur ersten Ernte ernähren zu können. Arbeit findet sich aber im Urwald kaum irgendwo anders wie beim Straßenbau, und so bildet eben dieser, der denn auch derzeit fast durchweg mit Gutscheinen auf die Kaufläden der Hanseatischen Kolonisationsgesellschaft bezahlt wird, die notwendige Vorbedingung zur Kolonisation. Weiterhin ist an ein schnelles wirtschaftliches Erstarken der jungen Kolonie ohne für die Landesverhältnisse vollkommen erscheinende Verkehrsmittel gar nicht zu denken. Ohne wirtschaftliches Wachsen ist aber der Kolonist wiederum gar nicht imstande, die Bedingungen der Gesellschaft zu erfüllen und in sieben Jahren die Kolonie mit durchschnittlich 1:200\$000 (heute sind es 1500 M.) Kaufpreis zu bezahlen. Es liegt also auch mittelbar im Interesse der H. K. G., daß sie durch bessere Verkehrsmittel die wirt-

¹⁾ Durch Munizipalgesetz vom 16. Juli d. J. erklärte neuerdings das Munizip alle Straßen mit Ausnahme der Staatsstraßen Itajahy—Curitibanos für Munizipalwege.

²⁾ Fabri, Deutsche Siedlungsarbeit in Sta. Catharina.

schaftliche Kraft der Einwanderer fördert. Und bei einem Verkauf zu 11\$000 für den Morgen, gegenüber einem Einkauf von 0\$400 also bei fast 30facher Preissteigerung, kann eine Gesellschaft wohl noch auf ihre Kosten kommen. Es ist deshalb leicht verständlich, daß auch nach dem neuen Einwanderergesetz der Bund diesen Gesellschaften keine Entschädigung für Straßenbauten zahlt. Die H. K. G. ist übrigens als gemeinwirtschaftliches Organ soweit gegangen, sich im Kaufvertrag eine Verkehrsgebühr von jährlich 100 Réis vom Hektar von jeder Kolonie zusichern zu lassen!

Auch Privatpersonen haben sich der Verkehrsaufgaben angenommen, die im Land der Lösung harren. So hat der Kolonist Heinrich Reuter einen Verbindungsweg von Blumenau nach Lages begonnen und bisher 6 km fertiggestellt. Reuter will vom Südar nach dem Campo Figueirido an der Straße Florianopolis—Lages einen Weg von 3¹/₂ m Breite und 40 km Länge bauen. Die Steigung darf höchstens 10% betragen. Er erhält für seine Arbeit, die in zwei Jahren vollendet sein muß, kein Geld, sondern Land zu beiden Seiten des Weges, nicht zu Spekulations-, sondern zu Kolonisationszwecken. Für die Besiedlung der Ländereien ist ihm ein Zeitraum von vier Jahren gesetzt.

Hier liegt, wie bei der H. K. G., eine staatliche Landkonzession vor. Der monopolartige Charakter, den diese Landkonzessionen für weite Gebiete gewähren, tritt noch schärfer bei den Bahnkonzessionen hervor, die im Laufe der Jahre an einzelne Personen, Chopim, v. Ockel, Schüler und v. Skinner für den Blumenauer Bahnbau verliehen worden sind. Nur die letztgenannte Konzession besteht heute zu Recht und umfaßt u. a. folgende Rechte auf die Dauer von 90 Jahren: ein Zonenprivileg von 20 km zu beiden Seiten der Bahn (bei den wenigen Naturfurchen, die einen Zugang zum Hochland zulassen, bedeutet diese Konzession eine privilegierte Zone von 200 bis 300 km); das ganze Westarmgebiet zum Preis von 1\$500 für den Hektar bis zu einer Gesamtfläche von 1500000 ha; alle Wasserkräfte im Staate Sta. Catharina, soweit sie dem Staat gehören, kostenlos, sonst gegen Kauf oder wenn nötig Expropriation; Erlaubnis zu telegraphischen und telephonischen Anlagen längs der Bahn; zollfreie Einfuhr der Bahnbaumaterialien; Befreiung von Abgaben und Steuern für die ersten 15 Jahre (Besteuerung darf nur eintreten, wenn und solange die Rentabilität des Unternehmens 8% übersteigt).¹⁾

Das sind ganz außerordentlich günstige Konzessionsbedingungen. Im Interesse der Kolonie ist es deshalb zu begrüßen, daß bereits von Joinville aus als Regulator solcher Privatwirtschaft eine Konkurrenzbahn im Bau begriffen ist. Beide Bahnen werden sich aber auf dem Hochland einmal schneiden, und diese Knotenpunkte werden, zumal — komme, was kommen

¹⁾ Vgl. H. v. Skinner, Gutachten über die Bahn Blumenau—Hammonia.

mag — S. Francisco auch noch einmal ein Ausgang der Blumenauer Bahn werden wird, vermutlich beide Wettbewerber in einem Kartell vereinigen.

Wir sehen, wie hier der Privatwirtschaft infolge des Unvermögens staatlicher Organe, die vielfach nur regulierend wirken, meist aber gar nicht in Tätigkeit treten, weitere Wirkungskreise offen stehen und wie Aktiengesellschaften völlig gemeinwirtschaftlichen Charakter annehmen.

Die einzelnen Kolonisten vermögen nur dem Trieb der Selbsterhaltung folgend für den nötigsten örtlichen Verkehr zu sorgen. Über den Ausbau ihres Talweges reicht der private Zusammenschluß ihrer Kraft an Arbeit und Kapital nicht hinaus. Nur langsam gelangt von innen heraus in diesen Neuländern allmählich ein Trieb zur Beherrschung der umgebenden Natur zum Ausdruck, deshalb sollten von auswärts, von jenseits des Meeres, aus Europa, einzeln Private, wie so erfolgreich Dr. Meyer in Neu-Württemberg, und Gesellschaften, wie wir es von der neukolonisierenden Gesellschaft von Sta. Catharina erwarten wollen, für neue Verkehrsmittel sorgen und den Zug des Exportkapitals über See vorbereiten.

So braucht Brasilien, besonders auch Sta. Catharina, zukünftig zu der Entfaltung von großzügigen Anlagen kapitalkräftige Personen oder Aktiengesellschaften, die gleichzeitig Menschen wie das nötige Kapital zum Ausbau einheitlicher Verkehrssysteme und zur Ausbeute der großen Naturschätze ins Land führen.

Besonderer Teil.

Die einzelnen Verkehrsmittel der Komark Blumenau und ihrer Anschlußgebiete in ihrer Tätigkeit.

Laufpikaden.

Das ganze brasilianische Berg- und Tafelland ist arm an Verkehrswegen. Abgesehen von den Küstenstrichen und Uferländereien fahrbarer Flüsse finden wir fast durchweg nur Pfade, keine Wege, keine dauerhaften Brücken, kein einheitliches, zweckmäßig angelegtes Wegnetz, wenig geregelte Wegunterhaltung und wenig organisierten Betrieb. Aber auch die Pfade finden am Urwaldrand der Randgebirge Südbrasilien ihr Ende, und nur an markanten Pässen sah ich im Urwald die Spuren der Buger (Indianer) sich zu einem Pfad verdichten.

Die üppige Vegetation gestattet wohl hier und dort für den einzelnen Mann ein Durchschlüpfen unter Zweigen oder an Stellen hohen dichten Waldes einige 100 m ein Vorwärtskommen ohne Waldmesser und Axt, im übrigen aber muß der Eindringling und erst recht, wenn ihm Träger folgen, sich eine Gasse, eine Pikade, in das Gehölz hauen. Namentlich der Außenrand des Waldes an Flußläufen und Weganlagen und oben am Gebirgsrand, d. h. wo Luft und Licht Zutritt, ist mit Taquarrohr, Lianen und ähnlichen Schlingpflanzen heckenartig verwachsen (Tafel II und XXVIII).



a. Kahnfähre bei Neu-Bremen.



b. Wegbau durch Hansakolonisten in Neu-Bremen,
acht Tage nach der Aufnahme von Tafel a, an der alten Fährstelle.

Das Eindringen in dieses turmhohe Dickicht geschieht deshalb nur aus dem Trieb der Selbsterhaltung, zur Verfolgung der Buger und zu Jagdzwecken oder im Forschungstrieb, besonders zur Erkundung der für Kolonisationszwecke wichtigen Ländereien und zum Aufsuchen der von der Natur ange deuteten Wege.

Auf einer zweiwöchigen Wegerkundung von São Bento nach der Platemündung fand ich so schwierigen Wald und so tiefe Schluchten, daß wir trotz anstrengendster zehnstündiger Arbeit nur 3 km täglich zurücklegten.¹⁾ Vier Mann schufen Raum, sechs Mann trugen Proviant und Gepäck, ein Mann unterstützte mich bei der Routenaufnahme. Die Pikade blieb natürlich übersät mit kniehohen Stümpfen des Bambusrohres, sie führte unter liegenden Baumriesen hindurch oder darüber hinweg, ging möglichst oft selbst im kalten Gebirgswasser entlang, glitt Felswände von 50—80 m Tiefe hinab, an denen uns nur Baumstämme einen Halt boten, und hin und wieder wurde die Axt benutzt, um Bäume über hoch angeschwollene Gebirgsbäche als Brücke zu schlagen. Hier vermag nur der Träger zu folgen. Die verwendeten deutschen Kolonistensöhne trugen auch 30 kg Traglast, wie die farbigen Träger im tropischen Afrika, aber ihre Marschfähigkeit blieb wegen der ungewohnten Arbeit eine geringe, so daß für die Transportfähigkeit besonders enge Grenzen durch die Kraftleistung der Träger gesteckt waren.

Wer die Mühseligkeit solchen Verkehrs mit erlebt hat, wird nicht daran zweifeln, daß im gebirgigen Urwaldgelände eine höhere Entwicklung menschlichen Wirtschaftslebens gar nicht oder nur langsam und schwer einsetzt, und er wird sich nicht wundern, daß eben in diesen Wäldern Blumenaus noch heute mit die wildesten Indianer, die es überhaupt gibt, Botokuden, teilweise noch mit Steinbeilen ausgerüstet hausen, Menschen, die scheinbar keine Haustiere kennen, nur wenige Tiere essen, von Pflanzen, besonders Pinienkernen, Schnecken und Würmern sich nähren und viel Erde anstatt Salz fressen. — Der Lohn der Waldläufer schwankt zwischen 2,5000 bis 3,5000 neben der Kost, die zu 800 bis 1500 Réis je nach der Entfernung des Ausgangspunktes der Expedition von den Fahrstraßen zu rechnen ist. — Wie erwähnt, folgten wir, sobald die Bäche es zuließen, nicht von Wasserfällen unterbrochen waren und in unserer Marschrichtung lagen, gerne deren Lauf, da wir zwar oft bis zum Leib im Wasser waten mußten, aber wenigstens uns nicht erst im Urwald daneben Bahn zu hauen hatten. Natürlich drängte

¹⁾ Beim Wettgehen legen trainierte Menschen oft neun und mehr Kilometer in der Stunde zurück und bei einem der größten Kämpfe im Wettgehen in England behauptete ein Sportsman 13 km Stundenrekord während 3 Stunden. — In Deutsch-Südwestafrika habe ich wiederholt auf der offenen Steppe und ihrer „Pad“ im Tag 120 km trotz der minderwertigen, afrikanischen Pferde geritten, ein scharfer Gegensatz zu der oben genannten Tagesleistung im Urwald.

sich uns der Wunsch auf, bei stärkeren Flüssen Flöße zu benutzen, aber das Edelholz des Urwalds hätte wegen seines hohen spezifischen Gewichts keine Tragfähigkeit gehabt.

Die Lastträger, die im Walde fast keine Beköstigung finden und mit ihrem Mundvorrat und dem nötigsten Gepäck den Troß vermehren, stellen einen äußersten Notbehelf dar. Bei einer Eisenbahnvorerkundung, die Oberingenieur v. Skinner, Dr. Aldinger und ich vornahmen (Abb. 26), benutzten wir die von der H. K. G. 1900 aufgebaute Reitpikade Neu-Bremen—Moema. Sie war in vier Jahren so verwachsen, daß wir, wie oben erwähnt, zu 35 km (Platemündung—Moema) trotz anstrengendster Arbeit sechs Tage brauchten. Da das Gepäck nur bei zweimaligem Gehen der Lastträger nachzubringen war, hatten die Träger täglich 12 km mit Last und 6 km ohne Last zu marschieren, eine Leistung, die die Fähigkeit der Leute voll ausnützte.

Saumpfade.

Wo diese ersten Laufpikaden dauernden Zwecken zu dienen haben, werden sie deshalb zur Benutzung von Tieren, namentlich Maultieren hergerichtet, auf etwa einen Meter verbreitert und von Baumstümpfen befreit (Tafel XXVII).

Der Transport auf solchen Saumpfaden, die entweder bis zur vordersten, vermessenen und der Besetzung durch Einsiedler harrenden Kolonie führen oder das Tiefland mit dem Hochland verbinden, erfolgt meist in Maultierkarawanen (Abb. XXIII) in einer Stärke bis zu 30 und 40 Eseln, die im Durchschnitt 6 Arroben (zu 15 kg) tragen. Einzelne Tiere tragen bis zu 8 und 9 Arroben. Diese „Truppen“ werden mit zwei bis drei Mann bedient, die den Tieren Sättel und Lasten auf- und abladen. Ein Madrinheiro, ein kleiner Junge, reitet auf der Madrinha, der Leitstute (die öfter auch — ein Wallach ist) voraus. Die Madrinha hat eine Glocke um den Hals gebunden, und die Esel, die von Natur Anhänglichkeit an die Pferde haben, werden an dieses Leittier und sein Geläut von klein auf mit Bedacht gewöhnt.

Die Tropeiros, die Bedienung der Truppe, erhalten neben zweimaliger täglicher Kost (500 Réis für den Tag) 10—20\$ Lohn für die Dauer der sechs- bis zehntägigen Reise. Vom Hochland der Blumenauer Komark bis zur Küste stellt sich die Traglast gleich 6 Arroben Fracht dadurch etwa auf 10\$000. Die Schnelligkeit der Truppe ist eine geringe, da die völlig frei laufenden Tiere gerne weiden. Ein Zusammenkoppeln ist aber bei dem einfach unglaublichen Zustand der Saumpfade nicht durchführbar, da jedes Tier sich seine Spur zum Klettern und den besten Platz zum Sprung über Gräben und Löcher selbst suchen muß. In der Baumschneiz in Rio Grande do Sul fand ich auf Fahrstraßen zwölf Lastesel mit einer Kette einer hinter den anderen gekoppelt. Auf dem vordersten Tier saß der Leiter, auf dem letzten

ein Treiber. Diese Truppe stellte sich dort billiger als der Wagenverkehr, weil die Straßen mit „Prellsteinen“ besät waren. Zum Anlernen werden junge Tiere ohne Gepäck mit der Truppe mitgeführt. Ochsen, wie in Columbien, sah ich auf diesen Saumpfaden als Lasttiere nie verwenden.

Auf den Saumpfaden gibt es häufig nur ein Nachtquartier im Freien, zu dem dünne Zelte mitgeführt werden. Nur selten bieten „Ranchos“ Unterkunft (Tafel XXVIII). Schwarze Bohnen und Rostbraten bleiben ständiges Menü. Auf den einzelnen Estanzias findet der Wanderer stets gastfreie Aufnahme, so daß manche wochenlang über den südamerikanischen Kamp geritten sind, ohne eine andere Auslage zu haben als das Fährgeld beim Übersetzen über die Flüsse.

Reiter benutzen, wie erwähnt, gerne verschiedene Arten des Paßgangs. Besonders beliebt sind sog. Marchadore. Der Sattel ist zugleich Bett und besteht außer einem ganz veralteten schweren hölzernen Bock aus einer Lederdecke, die gegen Bodenfeuchtigkeit schützt, aus mehreren Schafpelzen und dem landesüblichen Tuchponcho (Tafel VI). Nach portugiesischer Reiter-sitte ist Sattel und Zaumzeug je nach der Wohlhabenheit des Besitzers reich mit Silber beschlagen, so daß das arme Reitpferd noch mehr belastet wird. Endlich in letzter Zeit verdrängt der moderne Bockbritschsattel hier und da das alte Monstrum des portugiesischen Sattels.

Die Behandlung der Tiere ist meist eine rohe; der Wille der Tiere wird nicht gelenkt, sondern unter Brüllen, Stoßen, Stechen und Schlagen beim Einreiten gebrochen.

Für längere Reisen, namentlich aber für schlechte Wege mit sumpfigen oder steilgebirgigen Stellen ist das Maultier dem Pferd als Reittier unbedingt vorzuziehen. Der Brasilianer reist, abgesehen von den ärmsten Leuten, nie zu Fuß und meist auf seiner „Mula“. Der deutsche Einwanderer aber, dem das Reiten aus der Heimat als Herrensport in Erinnerung blieb, kann sich meistens nicht schnell genug in den Besitz eines Reitpferdes setzen, auch wenn der Vollbluthengst nur 10 Mk. kostet und höchstens noch drei Galopp-sprünge hintereinander hergibt.

Das Lama, jenes Mittelding zwischen Schaf und Kamel, ist an Hochgebirgsluft gebunden und kommt im Berg- und Tafelland von Brasilien nicht vor. Bei seiner geringen Marschleistung (16 km täglich) und höchsten Tragkraft von nur 40 kg lohnten sich Akklimatisationsversuche dieses Lasttieres nicht.

Fahrbare Wege.

Während auf dem offenen Kamp die Wege über das leicht gewellte Land auf und ab Estanzia mit Estanzia verbinden und besonders Rücksicht darauf nehmen, die geeignetsten Flußübergänge mit sicherem Untergrund zu gewinnen, werden in der gebirgigen Urwaldkolonie die Wege erkundet und aus freier Hand abgesteckt, an der Hauptstraße, Cochoweg, Straße Blumenau—

Subida und Estreito—Lages sogar nivelliert und in ihrer Anlage wohl berechnet.

Die Kolonie Blumenau hat zwar kein Hochgebirge, aber die Anlage des Verkehrsnetzes ist infolge der Randgebirge vielfach eine schwierige. Die Ausführung ist bei den großen Straßen meist sektionsweise einzelnen Unternehmern oder Gesellschaften übertragen und leider bietet gerade dieses Übertragen an immer kleinere Unternehmer, deren letzte bei dieser Gelegenheit einen Teil ihrer Schuldner zur Arbeitsleistung herbeiziehen, ein Börsenobjekt, mit dem sich in erster Linie die Compadres der Regierung, ohne eine Hand zum Bau zu rühren, bereichern.

Bei den kleinen Wegstrecken, die in der Hansakolonie zur Vergebung kommen, erhält in der Regel der Einwanderer, sobald er sich eine Kolonie ausgesucht hat, kurz darauf den Fahrweg auf seiner Kolonie zum Bau abgesteckt und findet so neben der Arbeit auf seiner Rodung (Roça) einen Verdienst von 250\$000 bis 350\$000 dicht vor seiner Hütte. So dehnt sich auch das Netz fahrbarer Wege der Hansakolonie mit zunehmender Kolonisation an deren Spitzen in den verschiedenen Tälern aus. Diese Wege, die wie alle Wege der Komark Blumenau nur ausnahmsweise Beschotterung erhalten, sind meistens zur Zeit der Anlage 3—4 m breit, verbreitern sich aber mit den Jahren durch die Ausbesserung. Die Anlagekosten belaufen sich auf 1\$200—1\$500 für den laufenden Meter.

Im Municipium Blumenau waren Ende 1876 vorhanden: Fahrbare Straßen 236 km; Wege für Reit- und Lasttiere 323 km; Weg vom Stadtplatz bis zur Mündung des kleinen Itajahy 51 km (davon 15 km Fahrbahn); Weg nach Curitiba, durch die Direktion gemacht, 107 km; feste Brücken von Stein oder von dauerhaften Hölzern gezimmert 540; große Steinkanäle mit Erdüberschüttung und fahrbarer Straßenbahn 134; größere Siele von Stein oder Holz 1414; kleinere desgleichen 1287; provisorische Brücken 95; große Flußfähren für Fuhrwerke 4; kleinere Kähne zum Übersetzen von Personen 9. Der Bericht des Superintendenten über das Jahr 1906 schätzt die Länge der fahrbaren Wege auf 2500 km. Große Brücken standen nach dem Bericht von 1905 466 mit einer Bahnlänge von 3065 m, also fast 7 m im Durchschnitt. Jedenfalls sind die „soliden Brücken“ des Koloniedirektors und die „großen Brücken“ des Superintendenten nicht auf eine Linie zu stellen, denn gerade die Zahl der Brücken hat sich seit 30 Jahren beträchtlich vermehrt. Flußfähren zählt der Bericht des Superintendenten 12 auf. In Zeit von 30 Jahren sind danach in Blumenau ungefähr 2000 km neue Wege gebaut worden! Über den Verkehr auf der Blumenauer Hauptstraße vergleiche die Aufstellung v. Skinners S. 280.

Der Staat Sta. Catharina verwaltet ein Straßennetz von 633 km Ausdehnung: Estreito—Lages 120 km; Estreito—Biguassu 18 km; Tijucas—Novatrento 35 km; Itajahy—Brusque 53 km; Novatrento—Brusque 28 km; Brusque—

Gaspar 27 km; Gaspar—Blumenau 16 km; Blumenau—Subida 68 km; Indayal—Beneditto Novo 23 km; Timbo—Rio Adda 25 km; Itajahy—Luiz Alves 43 km; Joinville—Rio Negro 157 km; Minas—Rais da Serra 20 km; insgesamt 633 km.

Diese 633 km bilden nur einen geringen Teil der Gesamtlänge der fahrbaren Straßen, denn die Munizipien unterhalten auf ihre Kosten ein ausgedehntes Straßennetz, das in Joinville 394, in Brusque 254 km betrug. Nach Zöller waren im Jahre 1880 in Joinville 292 km fertig, 42 km im Bau. Die erste Anlage stellte sich durchschnittlich auf 1\$200—1\$400 auf den laufenden Meter.

Von Joinville aus wurde in den Jahren 1857 1872 die erste makadamisierte Straße, Serrastraße, gebaut, die allein bis S. Bento (90 km) 540:000\$000 gekostet hat, und bis Rio Negro weitergeführt worden ist. Die Straße wurde vor zwei Jahren auf Veranlassung und Kosten des Kriegsministeriums ausgebessert, ist aber jetzt der Munizipalverwaltung zur Instandhaltung übergeben worden. Nach Schätzung des Konsulats von Joinville verkehren auf dieser Straße monatlich 1800 Frachtfuhrwerke. Höchste Beladung etwa 20 Doppelzentner. Ladung abwärts: vorwiegend Maté, daneben Kartoffeln, Roggenmehl, Hafer; Ladung aufwärts: Zucker, Branntwein, Salz, Weizenmehl, Reis, Orangen, Eisenwaren, Schrot, Pulver, Kurzwaren, Manufakturwaren. Allein an Salz gehen jährlich etwa 500 Doppelzentner von Joinville nach dem Hochland. Die Frachtpreise sind stets die gleichen¹⁾ und betragen 8 Réis, bei Maultierfracht 9—10 Réis für Arroba und Kilometer (?). 11 Matémühlen verarbeiten an der Serrastraße den gewonnenen Maté. Im Jahre 1905 wurden 43595 Doppelzentner Maté über Joinville von S. Francisco aus weiter verfrachtet. Da diese Straße, so schlecht sie für deutsche Begriffe ist, ständig fahrbar ist, so vermag sie den ganzen überhaupt in Frage kommenden Matéverkehr zu bewältigen.

Die neue Serrastraße von Estreito bei Florianopolis bis Lages (236 km) wird demnächst fertiggestellt. Die Ausgaben auf den laufenden Meter schwankten im Jahre 1903 zwischen 4\$200 und 9\$800, sind also sehr hoch. Die mittlere Steigung beträgt 5%, die mittlere Breite 4,5 m. Trotzdem ist schon heute ersichtlich, daß diese Straße stellenweise nicht fahrbar wird, und deshalb bedeutet diese teure Anlage ein verfehltes Unternehmen. Die heutigen Frachtsätze betragen für kleinere Güter von Florianopolis bis Lages 10\$000—12\$ für 6 Arroben (eine Durchschnittsmaultierlast). Wegabgaben werden nur für Vieh, das zum Verkauf getrieben wird, erhoben (1\$ das Stück). Diese neue Serrastraße ist hauptsächlich aus Staatsmitteln gebaut.

Der Umsatz auf dem Markt von Lages²⁾ umfaßte im Jahre 1906 folgende

¹⁾ Nach Angaben des Konsulats Joinville.

²⁾ Nach Mitteilungen des Oberen Spannagel.

Güter: Gereinigter Zucker 500 kg (im Jahre 1895 —), gewöhnlicher Zucker 49 589 kg (1895: 22 275), Reis 4550 kg (3780), Kartoffeln 10 000 l (2560), Kaffee 1550 kg (675), Branntwein 2700 l (9475), Schweinefleisch 1195 kg (—), Maté 900 kg (1200), Mandiokamehl 138 520 l (70 160), Weizenmehl 7768 kg, (5670) geröstetes Maismehl 10 750 l (44 000), Bohnen 51 470 l (33 520), Rolltabak 2220 kg (2560), Mais 68 800 l (82 080), Eier 2112 Dutzend (1200), Parvilho 4818 l (3430), Pilhão (Frucht der Pinien) 19 350 l (8120), Wein 1858 l



Abb. 29. Brücke über den Raphael (Blumenauer Hansa).

(1860), Dörrfleisch 7978 kg (7297), Speck 16 239 kg, Salz 14 120 l, Schmalz 846 kg.

Ein wesentlicher Fortschritt der Konsumtion ist in diesen 11 Jahren trotz der teuren Straße und der direkten Verbindung nach der Küste aus diesen Zahlen nicht ersichtlich.

Infolge der reichen Niederschläge sind alle diese Straßen, soweit sie makadamisiert sind, schwer zu unterhalten und tatsächlich oft mit Schlaglöchern übersät. Daß die Wagen bis zur Achse, Tiere bis zum Leib an sumpfigen Stellen mitten in der Straße versinken, ist keine Seltenheit, und diese Tatsache bleibt im ganzen Jahr dieselbe, da die Regen sich an-

nähernd gleichmäßig über Sommer und Winter verteilen. Die Winterregen sind weniger wasserreich aber oft länger anhaltend und aus diesem Grunde, und weil die Sonne weniger intensiv die Wege wieder abtrocknet, besonders gefürchtet.

Um Luft und Licht der Straße zu geben, müssen deshalb die Bäume 30—40 m zu beiden Seiten der Straße niedergeschlagen werden. Zweimal im Jahr werden in der Kolonie Blumenau die Gräben gereinigt und die Straßen von den Angrenzern ausgebessert. An einzelnen Stellen findet man



Abb. 30. Tiefliegende Brücke in der Joinviller Hansa.

Palmiten als Belag schlecht trocknender Stellen, oder es wird der hier und dort zutage tretende Gneis als Schotter benutzt.

Fähren und Brücken.

Der Zustand der Fähren und Brücken in der Komark Blumenau muß als verhältnismäßig vorzüglich bezeichnet werden. In der Hansa betrug für Nichtanwohner die Fährtaxe im Jahre 1907 für Fußgänger 60, Reiter 120, Fuhrwerke 400 Réis. In der alten Kolonie kostete 1905 in Indayal das Fährgeld für einen Fußgänger 40, Pferd 60, Zweispänner 140, Vierspänner 340 Réis.

Die Reste einer eigentümlichen Übersetzvorrichtung sah ich oberhalb Neu-Bremen am Nordarm des Itajahy. Die Buger (Indianer) hatten aus Lianen über den rund 60 m breiten Fluß ein Tau gespannt und sich daran hinübergetreidelt.

Dem feuchten Klima entsprechend sind Fähren und Brücken vielfach gedeckt (Abb. 33 u. 25), um die Fahrbahn zu schützen.

Mit Ausnahme der Garciabrücke bestehen alle größeren Brücken aus Holzkonstruktion (Abb. 25 u. Tafel XXXIV). Der Zustand der Straßen und die Frachtpreise lassen nur in der Nähe der Flußschiffahrt eiserne Brücken zu.



Abb. 31. Kabriolett mit Zweigespann (Blumenau).

So führt z. B. auch die einzige eiserne Brücke in Brusque über den schiffbaren Itajahy Merim. Für Kanäle mit größerer Erdaufschüttung werden Steine verwandt. Alles Holzmaterial ist aus besonderen, gegen Feuchtigkeit widerstandsfähigeren Baumarten, „Madeira de lei“, die durch Gesetz bestimmt sind, ausgewählt.

Da die Gebirgswässer aus den frischen Rodungen häufig gefällte Bäume mitschleppen, müssen die Brückenbahnen entweder hoch genug oder so tief gelegt werden (Abb. 30), daß die Stämme unter der Brücke oder über sie hinweggleiten, ohne Schaden anzurichten. Freilich wird an den letztgenannten Stellen, z. B. am Buggerbach in Blumenau, der Verkehr nach heftigem Regen oft 1—2 Tage unterbrochen.

Die größten Brücken Blumenaus sind die erst in diesem bzw. dem vergangenen Jahre dem Verkehr übergebenen Brücken über den Rio Cedro (Ponta Frau Donner) mit einer gedeckten Bahnlänge von 76 m und einer Spannweite von 32 m zwischen den beiden Strompfeilern (Holzkonstruktion System Hower, 964 cbm Bruchsteinmauerwerk) und über den Rio de Garcia mit einer Spannweite von 29 m und einem eisernen Oberbau (1950 cbm Bruchsteinmauerwerk). Die Baukosten der ersten Brücke sind auf 55:250\$, die der letzten, die auch Eisenbahnverkehr tragen soll, auf 128:000\$ veranschlagt.

Straßenbeleuchtung und Wasserleitung ist für den Stadtplatz Blumenau geplant, Spreng- und Abfuhrwagen werden eben eingeführt.

Fahrzeuge der Landwege.

Die brasilianischen Ochsenkarreten (Tafel XIII), vielfach wie unsere fahrbaren Schäferhütten gedeckt und auf hölzernen ungeschmierten Achsen laufend, werden von einem Carreteiro mit Lanzen gelenkt. Das kreischende Knarren der ungeschmierten Räder soll das Gespann in einen „Rhythmus der Bewegungen“ bringen und gleichzeitig auf tausende von Metern dem Besitzer anzeigen, ob die Karre sich in Gang befindet. Der Reibungswiderstand ist aber dadurch ein sehr hoher, die Leistung der meist mit 4—6 Ochsen bespannten Karren eine ganz geringe. Die deutschen Kolonisten haben dieses antike Möbel deshalb nicht übernommen, und da der Ochse auf feuchten glatten Lehmwegen überhaupt schlecht arbeitet, wird er, wie berichtet, nur zu Zwecken verwandt, bei denen sein langsames, aber kräftiges Ziehen schwerster Lasten besonders vorteilhaft ist, beim „Puschen“ von Holzstämmen aus dem Walde und zur Bewegung der Zuckermühlen.

Bei den Italienern und auch den Deutschen in der Joinviller Hansa (Tafel XVII) werden gleitende Fahrzeuge, kleine Schlitten, verwandt, die bei dem meist feuchten Wetter über die vielen Pflanzenreste, die den Boden bedecken, oder über den meist lehmigen Boden hinweg leicht zu bewegen sind.

Einspanner, wie Dogcarts und Kabrioletts, werden eigentlich nur beim Stadtplatz Blumenau verwandt, weil draußen auf den schlechten Wegen die Tiere sonst nicht in der zurechtgetretenen üblichen Doppelspur laufen können oder die Räder aus deren zurechtgefahrenem Geleise drängen.

Zum Bespannen der zweirädrigen Karren mit zwei Tieren verwendete ich erfolgreich das Querholz, das in Südafrika viel gebraucht wird, das an der Spitze der Deichsel befestigt ist und durch zwei Halsriemen mitsamt der Deichsel von den Pferden getragen wird (Abb. 31).

Die gebräuchlichsten Wagen für den Frachtverkehr sind in Blumenau leichte Ackerwagen, die zwischen 20 und 30 Arroben¹⁾ (15 kg) bei Zwei-

¹⁾ In Deutschland rechnet man bei langsamem Schritt für ein Pferd bei guter Chaussee und ebener Strecke 90 Zentner Bruttolast (einschließlich Wagen), in hügeligem

Wettstein, Brasilien und Blumenau.

spännern und bis zu 40 Arroben bei Vierspännern laden. Die auf der Serrastraße von Joinville üblichen großen Planwagen, die dort von 6—9 Pferden gezogen werden (Tafel XXIX), sind erst etwa seit zwei Jahren in Blumenau vereinzelt eingeführt. Sie stellen sich wirtschaftlicher, da im Verhältnis zur Größe der Ladung weniger Personal verlangt wird; aber wenn häufiger solche große Wagen die Lehmwege der Komark passieren, so würde man sie bald verbieten müssen, da sie bei feuchtem Wetter die Fahrbahn zu tief auffurchen.

Luxusfuhrwerke gibt es in den verschiedensten Modellen. Vorherrschend ist ein nordamerikanisches System (Abb. 32), das dem heißen und feuchten Klima mit seinem festen Dach und seinen aufknüpfbaren Seitenwänden am besten Rechnung trägt. Wie erwähnt, existiert „das Automobil von Blumenau“, das aber wegen seines Gewichts mehr noch als die übrigen Fahrzeuge von dem Zustand der Straßen abhängig ist.

Ein Omnibus verkehrt zwischen dem Stadtplatz Blumenau und der Blumenauer Hansa (Hammonia) im Privatbetrieb, aber unterstützt durch die Postverwaltung.

Die Bauernwagen wie die Geschirre zeigen in der Kolonie Blumenau ein einheitliches Bild, ja in einzelnen Tiefen (Tälern) herrschen bestimmte Verzierungen der Sitze, bisweilen sogar gleichmäßige Anstrichfarben vor, blau, grün oder braun. Nur über den letzten Gebirgsausläufer hinüber, der Blumenau von Joinville trennt, finden wir eine andere, noch leichtere Bauart der im örtlichen Verkehr üblichen Wagen, während für den großen interlokalen Frachtverkehr besonders schwere Planwagen verwendet werden, und statt der Sielen sehen wir das Kummet.

Auf die rund 5000 Haushaltungen der Komark Blumenau kamen im Jahre 1906 8158 Pferde und 451 Mulas und tatsächlich verfügt nahezu jeder Kolonist über Reit- und Zugtiere. Kraftfutter füttert er selten oder nie. Die Kosten des Grünfutters rechnet der Kolonist nicht; das pflanzen und holen ja Frauen und Kinder!

Berufsmäßige Lohnfuhrleute, die aber bis auf zwei auch Kolonisten sind, gibt es rund 175; dazu kommen 375 Wagen der Schneidemüller, Ziegler usw. Insgesamt verkehrten im letzten Jahre 1730 Kolonistenwagen und 125 Kutschen im Munizip Blumenau.

Für Kolonistenwagen sind an Wagensteuer 4\$000, für Frachtwagen der Kaufleute 8\$000 und für Kutschen 15\$000 die übliche Taxe; gewerbsmäßig Fahrende haben aber für den Lastwagen 15\$ und für Kutschen 18\$ zu zahlen, da sie mehr Nutzungsgelegenheiten des Wegnetzes wahrnehmen.

Gelände 50, in steilem Gebirge 19 Zentner; auf guten Lehmwegen 36 bzw. 28 bzw. 14 Zentner und auf schlechtem Sande 9, 8, 6 Zentner, während in Blumenau bei gutem Lehmweg in hügeligem Gelände nur 9 Zentner auf ein Zweigespann kommen.

Die Transportpreise belaufen sich auf eine Strecke von 75 km, Blumenau—Hammonia, auf 400 Réis bis 1\$200 für die Arroba je nach dem Zustand der Straße. Wenn sonst der alte Erfahrungssatz gilt, daß die Bahn im Durchschnitt die Preise des Personentransports um die Hälfte, die Kosten der Güterfracht durchschnittlich auf $\frac{1}{4}$ der Achsfracht herabsetzt, so wird hier durch die Bahn ein regelmäßiger Verkehr überhaupt erst möglich.

Welche Zunahme die Fahrzeuge z. B. in dem modernen Verkehrsmittelpunkt S. Paulo gewonnen haben, beweisen die Angaben über den Wagenpark, die im deutschen Jahrbuch von S. Paulo über den Stadtverkehr



Abb. 32. Übliche Landkutsche in Blumenau.

im Jahre 1903 veröffentlicht sind: 100 Passagierwagen der elektrisch betriebenen Straßenbahn, 16 Automobile, 59 besonders schwere Lastfuhrwerke, 549 Handwagen, 511 Ochsenkarren, 947 Droschken, 525 Tilburys, 3677 zweirädrige Lastfuhrwerke und 386 vierrädrige leichtere Lastfuhrwerke.

Eisenbahnen.

Die Notwendigkeit, die Zwischenstufe der Chausseebauten in Blumenau zu überspringen, ist stets betont worden. Aber die Art und Weise, wie das deutsche Kapital sich dem Blumenauer Bahnbau zu- und periodenweise wieder abgewandt hat, verdiente den Spott moderner Überseepolitik. Im Januar 1899 hatte sich der Gutachter V. Solioz für die Bahn erklärt, noch in demselben

Jahre stieß ein zweiter Gutachter, Baurat Hagenbeck, teilweise dieses Gutachten wieder um, und obwohl der deutsche Konsul den Bahnbau öffentlich als sicher bezeichnet hatte (!) und in Joinville und Blumenau die üblichen Grundsteine zum Bahnbau mit Pomp, viel Essen, Getränk und Hochgeschrei gelegt waren, blieb die Bahn ungebaut. 1904 wurde Oberingenieur v. Skinner als dritter Gutachter entsandt, und da er, der 9 Jahre erfolgreich in Brasilien gebaut hatte, die geradezu epochemachenden Aussichten der Blumenauer Hochlandsbahn wohl erkannte, verschaffte er sich eine weitgehendste Konzession für die Strecke Blumenau—Hammonia—Rio Negro und Blumenau—Curitibanos und errechnete in seinem Gutachten eine Verzinsung von 5,3 % für die zuerst zu bauende Strecke Blumenau—Hammonia. Wiederum schien das deutsche Kapital nicht zugreifen zu wollen, ja es schien selbst ein Finanzmann wie der bekannte überseeische Gründer Dr. Scharlach keine Kapitalisten finden zu können. Da erklärte v. Skinner, dann werde er mit ausländischem Geld bauen. Dieses kräftige Auftreten half, und man hoffte, daß die Firma Lenz, die vom Staat so viele Lieferungen am Kaiser-Wilhelm-Kanal und in deutschen Kolonien erhalten hat, den Bahnbau auch in dieser deutschen Kolonie übernehme. Und Lenz & Co. entschloß sich, — einen vierten Gutachter, einen gewissen Paul, zu schicken, der für seine Firma alle ihr peinlichen Vertragsbestimmungen teilweise gewaltsam wegzufügen suchte, manchen Staub aufwirbelte und endlich ein dickleibiges Gutachten schrieb, und die Bahn — wurde wieder nicht gebaut! Wiederum schien v. Skinner, der als erfahrener Brasilkenner und der Landessprache und -sitte mächtig und gewohnt, bei der Staatsregierung von Sta. Catharina mit Recht hohes Ansehen genoß, mit deutsch-belgischem Kapital sein Anrecht auf den Bahnbau geltend zu machen. Lenz & Co. hatten aber inzwischen genügende Aufträge (?) in Deutschland und Afrika erhalten, die sich anscheinend besser lohnen, darum hat man eine neue Firma gesucht und gefunden, A. Koppel in Berlin, die seinerzeit eine ältere Bahnkonzession (von Ockel) in Blumenau übernommen, aber nicht benutzt hatte, und diese Firma sandte zum fünftenmal zum Spott aller Deutschlandfeinde einen Sachverständigen nach Blumenau! Nochmals Mitte dieses Jahres schien, trotz erneuter Zusage des Konsulats, die Bahn werde bestimmt gebaut, der Bau in Frage gestellt, als die Koppelschen Ingenieure auf Grund ihrer an Ort und Stelle gesammelten Anschauungen eine Million mehr, als angenommen war, nämlich 7 Mill. Mark forderten. Das Konsortium der „Sta. Catharina-Bahngesellschaft“ hat aber auch diesen Lohn bewilligt, und so ist jetzt nach 9 $\frac{1}{2}$ jährigen Vorarbeiten mit der 75 km langen Bahn Blumenau—Hammonia begonnen worden. Ein Glück, daß die Kapitalisten, die hier A gesagt haben, auch B sagen und die Bahn bis zum Hochland durchführen müssen, das allein ihr starken Durchgangshandel zuführt. Gründer sind die Darmstädter Bank, die Deutsche Bank, die Diskonto-Gesellschaft, der Schaffhausensche Bankverein und S. Bleichröder. Also lauter „hoch-

feine“ Firmen. Das gesamte Anlagekapital ist auf 7 Mill. Mark veranschlagt und wird von den beteiligten Firmen zu gleichen Teilen aufgebracht. Der Aufsichtsrat der Bahngesellschaft setzt sich aus folgenden Herren zusammen: Ministerialdirektor a. D. Floeter, Regierungsrat a. D. Samuel, Geh. Oberfinanzrat a. D. v. Klitzing, Direktor Roland-Lücke und Generalkonsul Dr. Schwabach. Vorsitzender ist Direktor Adolf Schüttekopf. — Für die Strecke Laguna de Saguassu—Joinville—Brüderthal—Blumenau—Aquidaban (162 km) hatte Solioz 6 294 655 M. mithin auf den Kilometer 39 000 M. Baukosten errechnet. Skinner berechnete für 75 km, Blumenau—Aquidaban—Hammonia, 4 500 000 M., mithin für einen Kilometer 60 000 M. Die letzten Gutachter verlangen für die letztgenannten Strecken 7 Millionen d. h. für einen Kilometer 93 333 M. Die letzte Berechnung scheint reichlich hoch gegriffen. Freilich schwankte der Kurs im Jahre 1899/1900 zwischen nur $6\frac{29}{32}$ bis höchstens $11\frac{1}{8}$ d., im Jahre 1903/04 zwischen $11\frac{5}{16}$ und $12\frac{3}{16}$ und gegenwärtig steht der Kurs zwischen 15 und 16 d.

Von Blumenau bis Subida ist die im Bau genommene Bahn als Ausbeutungsbahn anzusehen; die Fortsetzung bis Neu-Lübeck (Platemündung) oder im Westarmgebiet bis zum Fuß der letzten Randgebirge dient der Erschließung behufs Kolonisation. Und die Verlängerung bis in die Maté- und Holzwälder des viehreichen und vielfach ackerbaufähigen Hochlands nähme ebensogut den Charakter einer Ausbeutungs- wie Erschließungsbahn an. Bis zu dieser Zone muß deshalb durchgebaut werden.

Betrachten wir uns im einzelnen die Trassierung der geplanten Bahn. Das wirtschaftliche und auch gesellige Zusammenwirken des Verkehrsorganismus der Kolonie läuft im Stadtplatz Blumenau zusammen. Es ist deshalb günstig, daß die Bahn zunächst dort beginnt, so daß dieses verkehrswirtschaftliche Zusammenfassen noch gefestigt wird. Das zu erwartende Aufblühen namentlich des Handels ist vielen rührigen Blumenauer Kaufleuten wohl zu gönnen. Aber letztere sollen nicht übersehen, daß ihr Wunsch, in Blumenau alle einlaufenden und abgehenden Waren durch ihre Hände gleiten zu lassen, nur so lange erfüllt wird, bis die Bahn — und das kann nur eine Frage der Zeit sein — unmittelbar zur Küste durchgeführt ist und ohne das Zwischenglied des langsamen zu 45 km 6—7 Stunden brauchenden Flußdampferverkehrs im Ozeanhafen selbst die Frachten erhält. Dieser Bahnanschluß kann aber von weitschauenden Kapitalisten nur in einem Küstenhafen gesucht werden, der dauernd allen Ansprüchen an jeden Ozeanverkehr genügt. Und da Blumenau in S. Francisco einen solchen Hafen besitzt, der Umweg kein zu großer ist, Rücksichten auf billigen Grunderwerb fast ganz wegfallen und die Linie Blumenau—Joinville (Jaragua) ebenso technisch wie kommerziell lohnend ist, so wird früher oder später dieser Anschluß erfolgen müssen; deshalb haben die Verbesserungen des Hafens am Itajahy, falls sie überhaupt Erfolg haben, nur geringen Wert, zumal große Ozeanfahrer diesen Hafen wegen seiner

nur zeitweisen Zugänglichkeit nie in ihre regelmäßigen Fahrten einbeziehen können.

Hat die Bahn das Hochland gewonnen, so weist ihr die langgestreckte Form des Staates von Natur aus den Charakter einer Mittellandbahn zu und Villa Rica und Asuncion geben, wie schon erwähnt, in der Ferne die Richtpunkte, deren Zugangslinien durch die technisch günstigsten Straßen im einzelnen bestimmt werden.

Gewiß kann man Bahnlinien in einem Neuland, dessen Entwicklung leicht Überraschungen bringen kann, nicht bis ins einzelne festlegen,¹⁾ aber die verschiedenen Möglichkeiten der technischen Trassierung, die vielleicht nur ein bis zwei Durchgänge findet, und der kommerziellen Trassierung, die sich nach der vorhandenen Bodenfruchtbarkeit und den vorhandenen und wenigstens einigermaßen vorherzusehenden Wirtschaftsmittelpunkten richtet, rechtzeitig zu erkunden, ist die unerläßliche Pflicht weitschauenden Großkapitals, das sich dem in Frage stehenden Gebiete zuwenden will. Diese Vorerkundungen aber schlagen sich nieder in möglichst umfassenden Plänen für Eisenbahnbauten. Von allen Aufgaben in Sta. Catharina erscheint mir deshalb die gründliche Erkundung des Hochlandes auf seine Aufnahmefähigkeit für eine im großen betriebene Einwanderung und auf die ostwestlichen ökonomischen Geraden einer künftigen Ostwestbahn die allerwichtigste zu sein! Vielleicht ist schon heute der Zeitabschnitt angebrochen, daß Landverkehr auf lange Durchgangsstrecken leichter zu bewältigen ist als der Verkehr auf dem Meere. Jedenfalls darf dieser Ost-Westbahn zunehmende und größte Wichtigkeit beigelegt werden.

Der weitschauende frühere Verkehrsminister Dr. Lauro Müller hat denn auch längst die Völkerverknüpfung der an das binnenländische Brasilien angrenzenden Staaten ins Auge gefaßt und z. B. im Jahre 1905 mit Argentinien Beratungen gepflogen, um im Hinterland von Sta. Catharina, in den Misiones, durch eine englische Gesellschaft Bahnverbindungen zwischen Argentinien und Brasilien herstellen zu lassen, und der Gedanke einer panamerikanischen Zentralbahn wird nicht von der Tagesordnung des panamerikanischen Kongresses schwinden. Würden die deutschen Kapitalisten die Besiedlungs- und Entwicklungsfähigkeit des Staates Sta. Catharina, besonders aber der Komark Blumenau und seines Hinterlandes richtig erkennen, so würde dieses Gebiet in den Vordergrund ihres Interesses treten!

Freuen wir uns deshalb über den Anfang des Bahnbaues, der diese Aufklärung herbeiführen muß. Er bedeutet den wichtigsten Schritt, der in diesem Lande zur Kultur getan ist; er kann die Kolonie zu intensivem Betrieb der Landwirtschaft führen, einen nennenswerten Aufschwung der deutschen Kolo-

¹⁾ Vgl. v. Bennigsen, Die Eisenbahnfrage in den deutschen Kolonien. Kolonialzeitung 1907.

nisation veranlassen, neue Werte und neue günstige Standorte für die Industrie schaffen und neue Kulturen ermöglichen, die ihrerseits dem ganzen Wirtschafts- und Volksleben wieder frische Kraft zuführen. —

Im Staate Sta. Catharina¹⁾ besteht seit einigen Jahren die D. Theresa Christiana-Eisenbahn, die den Ort Minas im Municipium Tubarão mit den Häfen Imbituba und Laguna verbindet und 111 km lang ist. Die Bahn ist mit englischem Kapital gebaut und befindet sich heute im Besitz des brasilianischen Bundes. Derzeit ist der Betrieb an eine nordamerikanische Gesellschaft verpachtet, die sich verpflichtet hat, diese Bahn über Ararangua an das Bahnnetz von Rio Grande do Sul anzuschließen und eine Seitenlinie nach Massiambu zu bauen; gleichzeitig soll der Hafen von Massiambu ausgebaut werden. Glückt der Ausbau dieses Hafens, so wird eine Bahn Massiambu—Lages von den bei der Regierung besonders einflußreichen Lagesianern bald durchgesetzt werden. Mit diesen neuen Bahnen wird die wirtschaftliche Erschließung des Südens des Staates Sta. Catharina in nordamerikanische Hände übergehen.

Im Norden aber sind seit letztem Jahre die Nordamerikaner in den Besitz der S. Francisco—Iguassubahn gelangt, einer ostwestlichen Zufuhrbahn der nord-südlichen S. Paulo—Rio Grandebahn (Tafel XXXIII). Ein amerikanisches Syndikat hat die Mehrzahl der Aktien im Betrage von 25 Mill. Fr. erworben und seinen Vertreter, Alexander Mackenzie, zum Präsidenten der Gesellschaft gemacht. Der bisherige Präsident, Dr. Antonio Roxoroiz, bleibt als einer der größten Aktionäre in der Gesellschaft.

Die Companhia Estrada de Ferro S. Paulo—Rio Grande wurde im Jahre 1892 gegründet. An ihrer Spitze stand von 1894/95 und dann von 1899 bis 1907 Dr. Roxoroiz. In der Zeit von 1895 bis 1899 wurden unter der Leitung des Dr. Fernandez Pinheiro die ersten 228 km gebaut. Dann ging das Geld aus und Dr. Roxoroiz, der zum zweitenmal Präsident wurde, nahm in Frankreich eine Anleihe auf. Die geplante Strecke umfaßt 2500 km. Davon sind bis jetzt 416 km im Betrieb, 344 km im Bau und für 244 km sind die Vorstudien vollendet. Die Arbeiten sollen möglichst beschleunigt werden, und die Gesellschaft ist bereits um die Erlaubnis eingekommen, auf der Schatzagentur in London weitere £ 1 600 000 zu hinterlegen, um die nötigen Mittel zur Verfügung zu haben. Unter der Verwaltung des Dr. Roxoroiz sind unter anderem zwei großartige Bauwerke aufgeführt worden, nämlich die 430 m lange Brücke über den Iguassu und die Überbrückung des Meeresarms, der die Insel S. Francisco vom Festlande trennt. Im Mai d. J. war der gefürchtete Pirahysumpf soweit durchquert, daß die Lokomotiven bis zum Itapocusinho fuhren. Die Strecke S. Francisco—Joinville befindet sich seit einem Jahre im Betrieb (Tafel XXX).

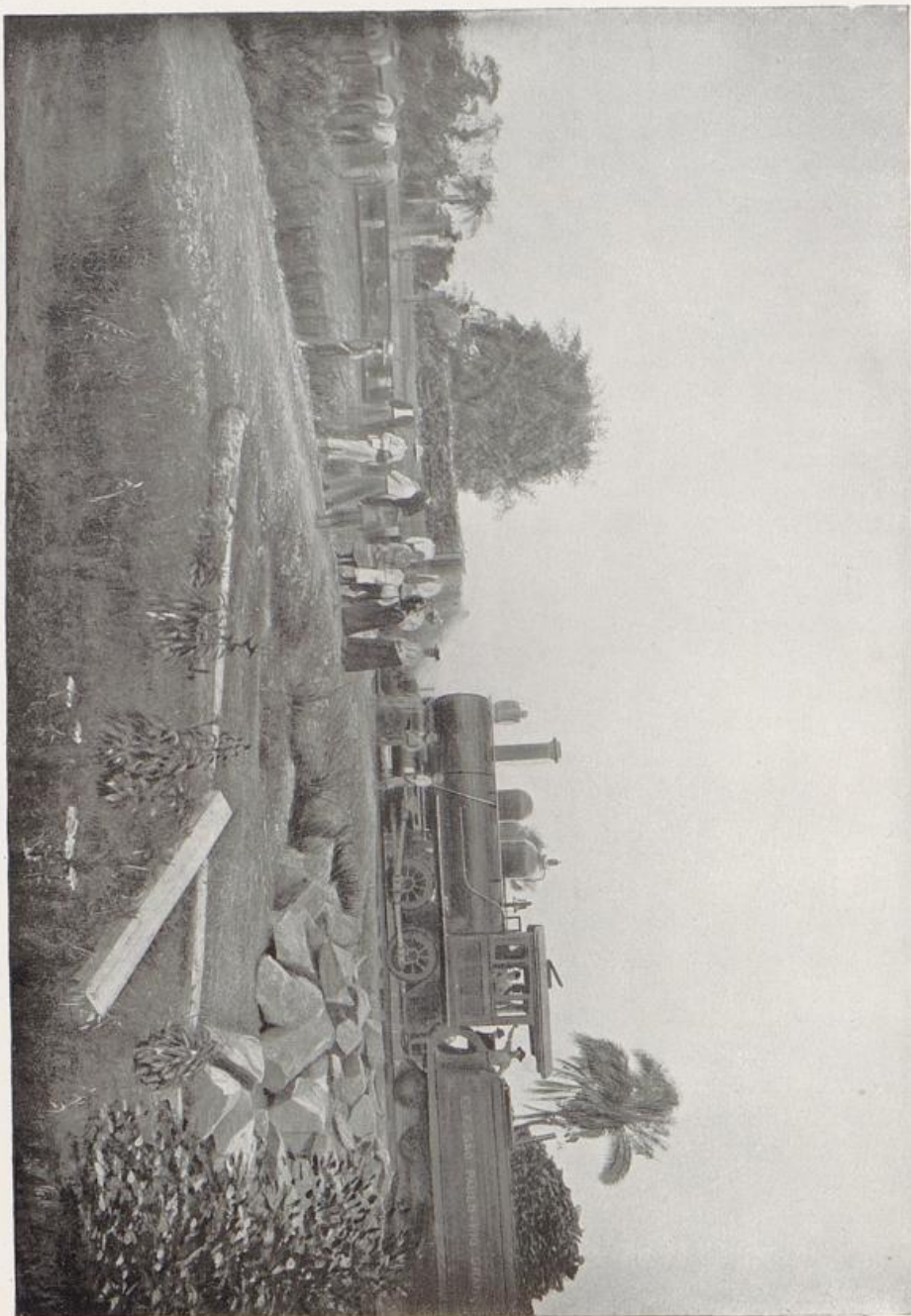
Da diese Bahn über Moema—Lucena geführt werden soll, wird sie den nordwestlichen Teil des Blumenauer Hinterlandes abschneiden und dadurch

¹⁾ Nach Angaben des Konsulats von Florianopolis.

die Aktionäre der Blumenauer Bahn kommerziell strafen, weil sie nicht gleich im Jahre 1905 bis Moema durchgebaut haben. Durch diesen Joinviller Bahnbau werden aber die deutschen älteren Siedlungen der Kolonie Dona Francisca wirtschaftlich hochgehoben, und die Joinviller Hansa wird durch die unerwartete südliche Trassierung dieser Bahn aus ihrer elenden abseits gelegenen Lage, in die man durch die H. K. G. damals eigentlich deutsche Einwanderer gar nicht hätte verschicken sollen, plötzlich an eine vollkommene Verkehrsader herangebracht, so daß diesen deutschen Abkömmlingen reicher Wohlstand aus dieser nordamerikanischen Kapitalanlage erwachsen wird.

In dem südlichsten Staat Brasiliens, in Rio Grande do Sul¹⁾ wurde 1876 die erste Bahn von Porto Alegre nach Novo Hamburgo (43 km) in die dortigen deutschen Ansiedlungen gebaut. Seit 1906 sind nahezu alle Bahnen in Rio Grande (1509 km) unter Verwaltung der Viação Ferrea (Belgische Gesellschaft, Compagnie auxiliaire de chemin de fer au Brésil à Bruxelles) gestellt worden. Im Vertrag aus dem Jahre 1905 sind folgende Bedingungen festgelegt: Die belgische Kompanie pachtet sämtliche Eisenbahnen des Staates Rio Grande do Sul und verpflichtet sich, binnen spätestens 3½ Jahren folgende Bahnlinien fertigzustellen: Cacequi—Uruguayana, die Zweigbahn nach Sta. Anna—Do Livramento, nach Caxias, die Strecke Coutu—Sta. Cruz, und die Linie Margem—Porto Alegre; zusammen etwa 600 km Neubauten. Der Staat Rio Grande do Sul kauft die Neu-Hamburger Bahn sowie die Taquarabahn an und überträgt sie an die Bundesregierung und diese hinwiederum an die belgische Gesellschaft, welche an die Rio Grandenser Staatsregierung dafür 1500 Contos de Réis zu zahlen hat. Außer der Verpflichtung zum Bau der oben genannten Linien übernimmt die belgische Gesellschaft noch folgende Lasten: von der Roheinnahme der Sta. Maria—Uruguaybahn sind 5 % an den Bund abzuführen; steigen die Einnahmen der Bahn auf über 900 Kontos, dann sind von dem Überschuß weitere 30 % abzuführen. Von den Einnahmen der Rio Grande—Bagébahn (Southernbahn) hat die Pachtgesellschaft, solange die Roheinkünfte unter 2000 Kontos bleiben, 10 % an den Bund abzuführen und von den über 2000 Kontos hinausgehenden Einnahmen überdies noch 30 %. Bezüglich der übrigen Bahnlinien ist vereinbart, daß, wenn der Jahresdurchschnitt über 4200 Contos de Réis beträgt, von diesem Rohüberschuß 30 % der Bundeskasse zufließen. Sobald die Gesellschaft ein Kapital von 37 000 Contos de Réis in ihre Bahnen hineingesteckt hat, wird dieser abgabenfreie Höchstbetrag von 4200 allmählich herabgesetzt, und zwar um 10\$ auf je 100 Contos de Réis des noch nicht angelegten Kapitals, schließlich sind noch 20 % der Roheinnahmen, die eine Verzinsung von 12 % des Anlagekapitals übersteigen, an den Bund abzuführen. Nach Ablauf der Vertragsfrist des augenblicklichen Pachtvertrages der Uruguayanabahn fallen sämtliche Eisenbahnen des Staates

¹⁾ Nach Mitteilungen des Konsulats in Porto Alegre.



Bahn São Francisco-Joinville.



Bahn São Francisco-Joinville.

Rio Grande do Sul ohne jede Entschädigung an die Bundesregierung zurück, die überdies von der übernommenen Zinsgewähr für die Cacequi—Bagébahn befreit bleibt. (D. Volksblatt.)

Die Bahn Porto—Taquara (88 km) beförderte im Jahre 1906 78 000 Personen und 40 000 Tonnen Fracht und ergab einen Reingewinn von $7\frac{1}{2}$ Kontos. Von Porto Alegre bis Novo Hamburgo fahren täglich zwei Züge hin und zwei zurück (Fahrtdauer 1 Stunde 50 Minuten); von Novo Hamburgo bis Taquara verkehrt nur ein Zug täglich in jeder Richtung. Auf der Bahn Rio Grande—Bagé—Cacequi (490 km) und Margem—Cacequi (375 km) verkehrt außer Sonntags täglich in jeder Richtung zwischen Rio Grande—Bagé und Margem—Sta. Maria ein Zug; zwischen Bagé und Sta. Maria und Passo Fundo (355 km) bis Cruz Alta (Bahnhof für Dr. Meyers Kolonie Neu-Württemberg) fährt dreimal in der Woche ein Zug hin und den nächsten Tag zurück, während von Cruz Alta nach Passo Fundo nur zweimal wöchentlich ein Zug hin und wieder zurück läuft.

An weiteren Bahnen bestehen die Linien Alegrete—Uruguayana (144 km), Conto—Sta. Cruz—Paredao (33 km), Rio Grande—Costa do Mar (24 km). Unter besonderer Verwaltung stehen 208 km: Quarahy—Itaqui (Brazil Southern) 175 km, Porto Alegre—Tristezza (Kleinbahn) 10 km, São Jeronymo—Minas de Carvão (Kleinbahn) 23 km.

Im Bau befinden sich die Strecken: Cacequi—Alegrete 116 km, São Gabriel—Sta. Anna 120, Margem—Montenegro—Neustadt 80, Montenegro—Caxias 124, Cruz Alta—Ijuhy etwa 60 km.

Im Staate Paraná¹⁾ wurden im Jahre 1883 41 km, 1885 111, 1891 213, 1892 283, 1893 304, 1894 357, 1895 416 und im Jahre 1906 416 km Bahn dem Betrieb übergeben. Deutsches Kapital ist daran nicht beteiligt. Heute sind bei der Estrada de Ferro de Paraná im Betrieb die Strecken: Paranagua—Ponta Grossa 302 km, Morretes—Antonina 17, Serrinha—Rio Negro 89, Restinga Secca—Porto Amazonas 8 km. Das Anlagekapital beträgt 63,4 Mill. Fr. Die Spurweite ist durchgehends 1 m. Die höchste Steigung $3\frac{1}{10}$, die Leistungsfähigkeit für einen Tag und Zug 90 km. Die Bahn benutzt 371 Waggons mit einer Gesamtladefähigkeit von 2695 Tonnen. Wöchentlich verkehren in jeder Richtung zwischen Paranagua—Morretes 10, Morretes—Antonina 10, Morretes—Roça Nova 42, Roça Nova—Curitiba 10, Curitiba—Serrinha insgesamt 10, desgleichen zwischen Serrinha—Restinga Secca 17, Restinga Secca—Ponta Grossa 10, Restinga Secca—Porto Amazonas 7, und zwischen Serrinha und Rio Negro insgesamt 4 Züge. Der Gesamttransport an Personen betrug 1906 107 550 und an Fracht 178 202 Tonnen. Von der „Estrada de Ferro São Paulo—Rio Grande“, jetzt „Transbrazileira“ genannt, sind 154 km zwischen Ponta Grossa und Jaguarihyva und 262,7 km zwischen Ponta Grossa und Porta da União im Betrieb. Es mag von Interesse sein, die Einnahme- und Ausgabe-

¹⁾ Nach Mitteilungen des Ingenieurs Lange und des Kaiserl. Konsulats in Curitiba.

reihen der Paranábahn in ihren Fortschritten zu vergleichen; es sind deshalb die Abschnitte von den Jahren 1883 bis 1906 in Tabelle III des Anhangs niedergeschrieben, desgleichen die Tarife in Tabelle IV.

Laut amtlicher Statistik hat die Länge der Bahnen in São Paulo am 1. Januar 1905 insgesamt 3900 km betragen. Nach Angaben des Deutschen Jahrbuches von S. Paulo waren damals folgende Bahnen im Betrieb:

Name	Spurweite			Summe
	0,60	1,00	1,60	
	Kilometer	Kilometer	Kilometer	Kilometer
Estrada de Ferro Central do Brazil . .	—	156	120	276
São Paulo Railway Co.	—	52 ¹⁾	139	191
Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes	41	716	279	1036
Companhia Mogyana de Estradas de Ferro	41	960	—	1001
Estrada de Ferro União Sorocabana e Ytuana:				
Sektion Sorocabana	—	656	—	
„ Ytuana	—	257	—	913
Companhia E. F. Itatibense	—	21	—	21
Companhia E. F. Araraquarense	—	83	—	83
Companhia Interesses Locaes	—	16	—	16
Estrada de Ferro do Bananal	—	11	—	11
The Minas and Rio Railway	—	25	—	25
Companhia Agricola Fazenda Dumont	24	—	—	24
Companhia Ramal Ferreo Campineiro	42	—	—	42
Estrada de Ferro Funilense ²⁾	41	—	—	41
Companhia E. F. do Dourado	42	—	—	42
The S. Paulo Tramway Light & Power Co. Ltd. (Spurweite 1,05)	—	16	—	16
(frühere Santo Amaro-Bahn)				
Companhia Ferro-Carril Santista	—	9	—	9
(Spurweite 1,36)				
Tramway da Cantareira ³⁾	23	—	—	23
Summen	254	2978 ⁴⁾	538	3770
Privatbahnen gibt es im Staate etwa				130
Im ganzen				3900

¹⁾ Länge der angekauften Bragantina-Bahn. — ²⁾ Gehört jetzt der Staatsregierung.

³⁾ Eigentum des Staates.

⁴⁾ Einschließlich 16 km von 1,05 und 9 km von 1,36 Spurweite.

Die São Paulo Railway Company überwindet mit 11 km Drahtseilbahn 800 m Niveauunterschied (Funikularsystem) von der Küste zum Hochland. Auffallend ist die Zulassung von fünf verschiedenen Spurweiten, durch welche ein späteres einheitliches Zusammenarbeiten des Bahnnetzes als eines Ganzen von Grund aus erschwert wird.

Im Jahr 1904 hatte die größte Bahn, die Companhia Paulista, 133 Lokomotiven, 179 Personenwagen und 2434 Güterwagen. Befördert wurden 913772 Personen, 24420 Tiere, 9123 Tonnen Gepäck und Eilgut, 365803 Tons Kaffee (!), 367719 Tonnen verschiedener Güter und 238615 Telegramme. Die Einnahmen beliefen sich auf 18:259:883,130 und die Ausgaben auf 9241:364,907. Der Reingewinn betrug 9018:518,223.

Die erste Bahn in Brasilien wurde 1854 von Mauá nach Raiz da Serra im Staate Rio de Janeiro dem Verkehr übergeben.

Die einzige in Brasilien in Betrieb befindliche Eisenbahnlinie, die deutsches Eigentum war, ist die Bahn im Westen des Staates Minas Geraes, welche Rio de Janeiro mit den großen Kaffeegegenden im Norden dieses Staates verbindet. Die Kapitalien zum Bahnbau waren in Höhe von 23 Mill. Mark von der Diskontogesellschaft in Berlin beschafft worden. —

Da endlich die künftigen Bahnen Brasiliens, darunter auch die Blumenauer Bahn, einheitlich eine gemeinsame Spurweite von 1 m erhalten sollen, seien hier aus dem Jahre 1903 die Betriebskosten der brasilianischen Bahnen mit einer Spurweite von 1 m, soweit sie mit Dampf betrieben wurden, wiedergegeben:

Betriebskosten aller mit Dampf betriebenen Eisenbahnen mit einer Spurweite von 1,0 m Brasiliens während des Jahres 1903.

Staat	Name der Bahn	Länge in Kilo- metern	Betriebskosten	
			der gesamten Bahn	auf den Kilometer Bahn
Rio de Janeiro	E. d. f. do Rio Ouro	118,9	277500,000	2333,000
"	" d'Oeste de Minas	961,2	1137100,000	1183,000
"	" de Sto. Eduardo	93,2	260732,000	2798,000
"	" „ Barão de Ararunia	51,5	233524,000	4534,000
"	" „ Bananal	28,0	50301,000	1796,000
"	" „ Umão Valenciano	63,9	183648,000	2874,000
"	" „ São Paulo-Rio Grande	289,2	400387,000	1384,000
"	" „ Sorocabana*)	154,0	1082086,000	7026,000
"	" „ Mogyana*)	552,9	2474573,000	4475,000
"	" „ Mucahé*)	42,7	148251,000	3472,000
"	" „ Carangola*)	223,0	1511324,000	6777,000
Paraná	" do Paraná	417,0	1710800,000	4102,000
		2995,5	9470226,000	

Staat	Name der Bahn	Länge in Kilo- metern	Betriebskosten	
			der gesamten Bahn	auf den Kilometer Bahn
	Transport	2995,5	9470226,5000	
Sta. Catharina	E. d. f. Da. Theresa Christina	116,4	327465,5000	2813,5000
Rio Grande do Sul	„ Sta. Maria	832,3	597682,5000	718,5000
„	„ Porto Alegre	584,6	1470550,5000	2516,5000
„	„ Rio Grande à Bagé	283,0	1223734,5000	4324,5000
„	„ Quarahim à Itaquy	175,6	216628,5000	1234,5000
Ceara	„ de Sobral	216,3	244607,5000	1130,5000
„	„ de Baturité	297,5	778226,5000	2616,5000
Rio Grande de Norte	„ Natal a Nova Cruz	211,0	260340,5000	1234,5000
Alagoas	„ Paulo Affonso	115,9	115198,5000	997,5000
Bahia	„ de Timbo	83,0	178636,5000	2152,5000
„	„ de São Francisco	452,3	920859,5000	2036,5000
„	„ Central da Bahia	316,1	823020,5000	2603,5000
„	„ de Nazareth	99,0	184882,5000	1868,5000
Amazonas	„ „ Cascios	78,0	140776,5000	1805,5000
Minas Geraes	„ „ Leopoldino	381,4	2188295,5000	5737,5000
„	„ „ Suminouro	93,1	387141,5000	4158,5000
„	„ „ Muzambinho	86,0	254888,5000	2963,5000
„	„ „ Tres Corações	58,0	268151,5000	4623,5000
		7475,0	20051304,5000	2816,5000

Der Durchschnittspreis betrug hiernach auf den Kilometer 2:816,5000. Läßt man aber die Paranábahn, die als eine der schwierigsten Gebirgsbahnen Brasiliens wegen großen Bergrutschungen besonders hohe Unterhaltungskosten fordert und die mit *) bezeichneten Bahnen außer Betracht, die wegen der hohen durch Unterschleife¹⁾ herbeigeführten Unterhaltungskosten förmlich berichtigt sind, so ergibt sich ein durchschnittlicher Betriebskostenaufwand von 2:100,5000 auf den Kilometer.

Insgesamt gab es in Brasilien 1905 17059 km Bahnen in Betrieb und 1200 im Bau.

Geplant waren nördlich des Flusses Madeira die Mamore-Eisenbahn bis zur bolivianischen Linie. Sie verbände alle bedeutenden Plätze zwischen dem Amazonenstrom und der pazifischen Küste. Diese Strecke soll teils zu Land, teils zu Wasser geführt werden. Dadurch würde das an Naturschätzen reiche Matto Grosso erschlossen. Südlich ist eine Verbindung mit dem Rio Tocantins und Rio Araguaya geplant. Die Nordsüdlinie soll eine Nebenlinie von Cachoeira de Itepemirim nach Mathilde in dem südlichen Teil des Staates Espirito Santo erhalten. — Erweitert wird die Strecke Rio Grande de Norte

¹⁾ Vgl. v. Skinner, Gutachten.

bis Baturite. Geplant ist die Linie Clare—Miere, ferner die Viktoria—Minas-Linie, die die Bahia-Linie verbinden und die eine Erweiterung der Sopral-Linie über Piauhy nach S. Luiz abgeben soll. Von Bedeutung ist auch die Linie von Cazias nach Cajazeiras, entlang der Küste.¹⁾

Argentinien besaß Anfang 1906 19950 km im Betrieb, im Bau waren 2462 km. Brasilien besaß Anfang 1906 17059 km im Betrieb, im Bau waren 1200 km. Chile 4520, Paraguay 253,²⁾ Uruguay (1903) 1948²⁾ km im Betrieb.

In Argentinien waren Ende 1905 für weitere 7400 km Konzessionen erteilt. Die Verzinsung des angelegten Kapitals betrug 12,50 % gegen 5,12 % im Jahr 1904 und 4,69 % 1903. Die Ladefähigkeit der Frachtwagen stieg von 541246 auf 648809 Tonnen und die Zahl der Lokomotiven von 1440 um 202 auf 1642. Nicht eine einzige Linie arbeitete mit Verlust.

In Brasilien kommen Ende 1905 auf 100 qkm nur 0,2 km Bahnstrecke und in Argentinien 0,7 km, während in Preußen 1906 auf 100 qkm 11,5, in Baden 13,0, in Sachsen 16,9 und in Rheinhessen sogar 18,2 km Bahnstrecke entfallen; 1903 in Frankreich 8,1, Spanien 2,7, Rumänien 2,5, Bosnien 2,1, Syrien 0,5 km.

Als erste amerikanische Überlandbahn soll im nächsten Jahre 1908 die „Andenbahn“, welche Chile mit Argentinien und den Stillen mit dem Atlantischen Ozean verbinden wird, dem Verkehr übergeben werden. Diese Bahn (Spurweite 1 m) geht von Mendoza am Fuß der Anden aus und durchquert diese in Höhe von 4000 m (!) mittels eines 3000 m langen Tunnels.

Nach dem Plan, den der Ingenieur Schäfer dem zweiten Panamerikanischen Kongreß vorlegte, beträgt die Länge der internationalen Panamerikanischen Bahn von New York bis Buenos Aires 10741 Meilen, wovon 3796 auf die Vereinigten Staaten und Mexiko kämen. Etwas mehr als die Hälfte, nämlich 5456 Meilen, wären noch zu bauen. Die Baukosten wurden auf etwa 700 Mill. Mark veranschlagt.

Der zweite Panamerikanische Kongreß faßte dazu folgende Beschlüsse: 1) Die Washington-Resolution, welche den Ausbau der interkontinentalen Bahn empfiehlt, wird genehmigt. 2) Die interessierten Republiken verpflichten sich, die Ausführung des Werkes in jeder Weise zu fördern. 3) Die Regierung der Vereinigten Staaten wird beauftragt, Sachverständige zu ernennen, welche über die Hilfsquellen(!) eines jeden Landes, über die Lage und Verhältnisse der im Bau begriffenen Bahnstrecken und über den Stand des Handels Ermittlungen anstellen sollen. 4) Der Präsident des zweiten Kongresses ernennt eine Kommission mit dem Sitz in Washington, welche dem dritten Kongreß die gesammelten Informationen über die interkontinentale Bahn unterbreiten.

So ist der Bau dieser Bahn nur noch eine Frage der Zeit, und zwar ab-

¹⁾ Berichte über Handel und Industrie, IX.

²⁾ Vgl. Halle, Weltwirtschaft.

sehbarer Zeit, und die Rentabilität wird in dem langgestreckten, fruchtbaren, dichter zu bevölkernden und vielfach vorgeschritteneren Amerika und bei den gerade im modernen Verkehrswesen Großartiges leistenden Ausgangsorten New York und Buenos Aires weit eher zu erwarten sein, als von der Cecil Rhodesschen Kap—Kairo-Bahn, die über keinen einheitlichen Gedanken aller Bahnangrenzer als politische Grundlage verfügt und kommerziell mit der Ausbeutefähigkeit der panamerikanischen Bahntrace gar nicht verglichen werden kann.

Post und Telegraphie.

Im Anschluß an die Bahnfrage sei Post und Telegraphie besprochen, um nachher in einer fortlaufenden Reihe den Verkehr auf dem Wasser, den Flüssen, Strömen, Küstengewässern und dem Ozean, betrachten zu können.

Die Post hat sich in Europa organisch Schritt für Schritt entwickelt, ihre Technik vervollkommenet und dabei auch ihren Nutzen wahrgenommen; in Neuländern aber kommt der Post die Aufgabe zu, dem Verkehr voranzueilen und ihn erst anbahnen zu helfen. Namentlich ist es die deutsche Post, die in dieser Hinsicht in den deutschen Kolonien Großes leistet. Die selbständig gewordene Kolonie Brasilien muß nun der Hilfe eines Mutterlandes entraten, entbehrt also der Hilfe von außen, und da die Beamten keine Fachmänner sondern in der Regel politische Kreaturen sind, die sich vielfach auch als politische Agenten fühlen und geben, fehlt es auch an genügender innerer Qualität des Postwesens und seiner Beamtenschaft. Als vor zwei Jahren in Blumenau „der Briefbote“ angestellt wurde, sind über diesen wichtigen politischen Fall Telegramme aus Blumenau direkt mit dem Minister gewechselt worden. Kein Wunder, wenn sich dann der Postbeamte wie ein Pascha fühlt, statt sich im Dienst des verkehrswünschenden Publikums befindlich anzusehen.

Wie sonst in Brasilien ist auch in Blumenau gar nicht davon die Rede, daß sich die Post in den Dienst des Wirtschaftslebens stellt; sie zieht lediglich ihren finanziellen Vorteil aus den Transportpreisen des Nachrichtenwesens. Von Post„gebühr“ kann man schlecht reden, denn ein einfacher Brief ins Ausland kostet 300 Réis, nach dem heutigen Kurs etwa 40 Pf.

Die Post in Blumenau hat keinerlei Seitenlinien nach den fruchtbaren Tälern des Testo oder Beneditto. Auf 42000 Menschen, die auf einer Fläche, größer als das Großherzogtum Hessen, verteilt wohnen, gibt es nur drei Postagenturen III. und IV. Klasse: Stadtplatz Blumenau, Indayal und Hammonia; und letztere Poststation, erst 1905 eingerichtet, wäre ohne dauerndes Drängen der H. K. G. nicht eingerichtet worden. Demnach kommt in Blumenau auf rund 4000 qkm eine Poststelle; in Deutschland auf 15 qkm (in Ostafrika auf 37000 qkm). Bezeichnend ist die Tatsache, daß die drei Poststationen einmal senkrecht zur Küste in einer Linie liegen und zum anderen, daß diese Linie nach der neuesten Kolonie führt, deren neue Einwanderer eben

ein besonders starkes Nachrichtenverkehrsbedürfnis zeigen. Bis 1905 wurde die Post unentgeltlich von Fuhrleuten gelegentlich mitgenommen, seitdem zahlt die Post an den wöchentlich verkehrenden Privatombus eine Unterstützung von 50\$ für die Woche.

Der Privatombus von Blumenau bis Hammonia fährt über Rodeio—Indayal und braucht zu 75 km direkter Linie 48 Stunden. Die Taxen betragen für die Strecke Hammonia—Aquadaban 3\$000 (hin und zurück 5\$500), Aquadaban—Warnow 2\$000 (3\$600), Warnow—Indayal 1\$000, Indayal—Blumenau 3\$000 (5\$000), Hammonia—Blumenau 8\$000 (15\$000).

Von der Blumenauer nach der Joinviller Hansa unterhält die H. K. G. eine Privatpost für ihren eigenen Geschäftsverkehr.

Innerhalb der Kolonie findet ein ganz verschwindender Postverkehr statt. Der Hauptverkehr besteht zwischen Blumenau und Rio de Janeiro, S. Paulo und Florianopolis.

Vom Itajahy bis zum Stadtplatz Blumenau sind die Flußdampfer verpflichtet, kostenlos die Post mitzunehmen, ja jeder Dampfer hat für jede Postsendung seinerseits eine Stempelgebühr von 300 Réis zu zahlen. Ein Kunststück brasilianischer Bureaukratie!

Die Poststelle in Blumenau befördert bisher weder Pakete noch Geld, zwei Mängel, die namentlich in einem Kolonisationsgebiet mit regem Verkehr nach dem natürlichen Mutterland stark verkehrshindernd wirken müssen.

Dabei gibt es erst recht in diesen freien republikanischen Landen viele Postscherereien, Schreibereien und Vorschriften, und wer sich z. B. erlaubt, für 50 Pf. Porto 10 Fünfpfennigmarken aufzukleben, der erhält seinen Brief wieder zurück, bis er mit weniger und höheren Wertmarken die Portogebühr entrichtet hat. Diese bureaukratische Schererei, denen als Äquivalent nur selten wirklicher Dienstleistungen des Beamten entspricht, finden wir wie bei der Post so bei der Bahn und allen anderen brasilianischen Behörden; sie erstreckt sich auch aufs Zollamt, wo einfach unglaubliche Zustände herrschen, die hier nicht im einzelnen wiedergegeben werden sollen, obwohl ich über zahlreichen Stoff verfüge. Gewiß hat die deutsche Bureaukratie und die Unzahl ihrer Vorschriften, die freie Deutsche oft wie unmündige Kinder behandeln, schon manchen guten Deutschen aus der Heimat vertrieben und eine Reorganisation, vor allem ein Bruch mit der allmählich drückend werdenden Vorherrschaft der Juristen, scheint in allen Dienstzweigen, die mit dem Ausland zu tun haben (Kolonialverwaltung und Konsulatsdienst), dringend geboten; aber wer diese deutsche Bureaukratie etwa als Ausfluß unserer monarchischen Regierungsform ansieht und in Republiken sein Heil suchen möchte, der wird durch die Beamtenlotterwirtschaft in dem demokratischen Brasilien diese Auffassung umgehend berichtigen und dankbaren Herzens die Pflichttreue und Unparteilichkeit deutscher Beamten anerkennen.¹⁾

¹⁾ Vgl. meinen Artikel, Subalterne in höheren Beamtenstellen. Kolonialzeitung 1907.

Die Schnelligkeit der brasilianischen Postbeförderung läßt alles zu wünschen übrig. „Ein wirkliches Postkuriosum ist es wohl“ — schreibt das Argentinische Wochenblatt vom 6. April — „wenn wir am 1. April gleichzeitig ‚eine Züricher Post‘ vom 12. März, eine ‚Frankfurter Zeitung‘ vom 10. März, die ‚deutsche Zeitung von S. Paulo‘ vom 23. März und den ‚Urwaldsboten‘ von Blumenau (Südbrasilien) vom 26. Januar bekamen. Auf der ersten Seite blickte uns das Bild Kaiser Wilhelms II. entgegen und darunter der Text: „Morgen vollendet Kaiser Wilhelm II. sein 48. Lebensjahr.“ Ja, Sta. Catharina liegt furchtbar weit von uns entfernt, viel weiter als S. Paulo, Rio, die Schweiz und Hessen-Nassau.“ So weit das „Argentinische Wochenblatt“. Doch damit ist das Kuriosum noch nicht abgetan. Der Urwaldsbote erhielt die betreffende Nummer des „Argentinischen Wochenblatts“ und die „Deutsche Zeitung von S. Paulo“ vom 12. April, in welchem obenstehende Notiz abgedruckt ist, an ein und demselben Tage, nämlich am 21. April. Daraus geht hervor, daß jemand, der von Buenos Aires nach Blumenau reisen will, nichts versäumt, wenn er den Umweg über S. Paulo macht.

Diesen traurigen Zustand verdankt die Kolonie gleichmäßig der mangelnden Postdirektive (Briefe aus Deutschland nach Brasilien laufen wegen der guten deutschen Postdirektive fast ausnahmslos schneller als umgekehrt) und dem mangelhaften Betrieb des vom Staat unterstützten brasilianischen Lloyd, der mit Vorliebe den Blumenauer Hafen Itajahy nicht anläuft. — Eine Landpost nach dem benachbarten Joinville ist noch immer nicht eingerichtet, so daß Briefe auf dieser nur 180 km betragenden Landstrecke über See nach Blumenau kommen und vielfach 8—10 Tage unterwegs sind.

Die Taxen für Postsendungen betragen:

I. Inland.

1. Briefe (ohne Gewichtsgrenze) zahlen für je 15 g 200 Réis, für Einschreiben 200 Réis mehr, für Einschreiben mit Rückbescheinigung 300 Réis mehr.

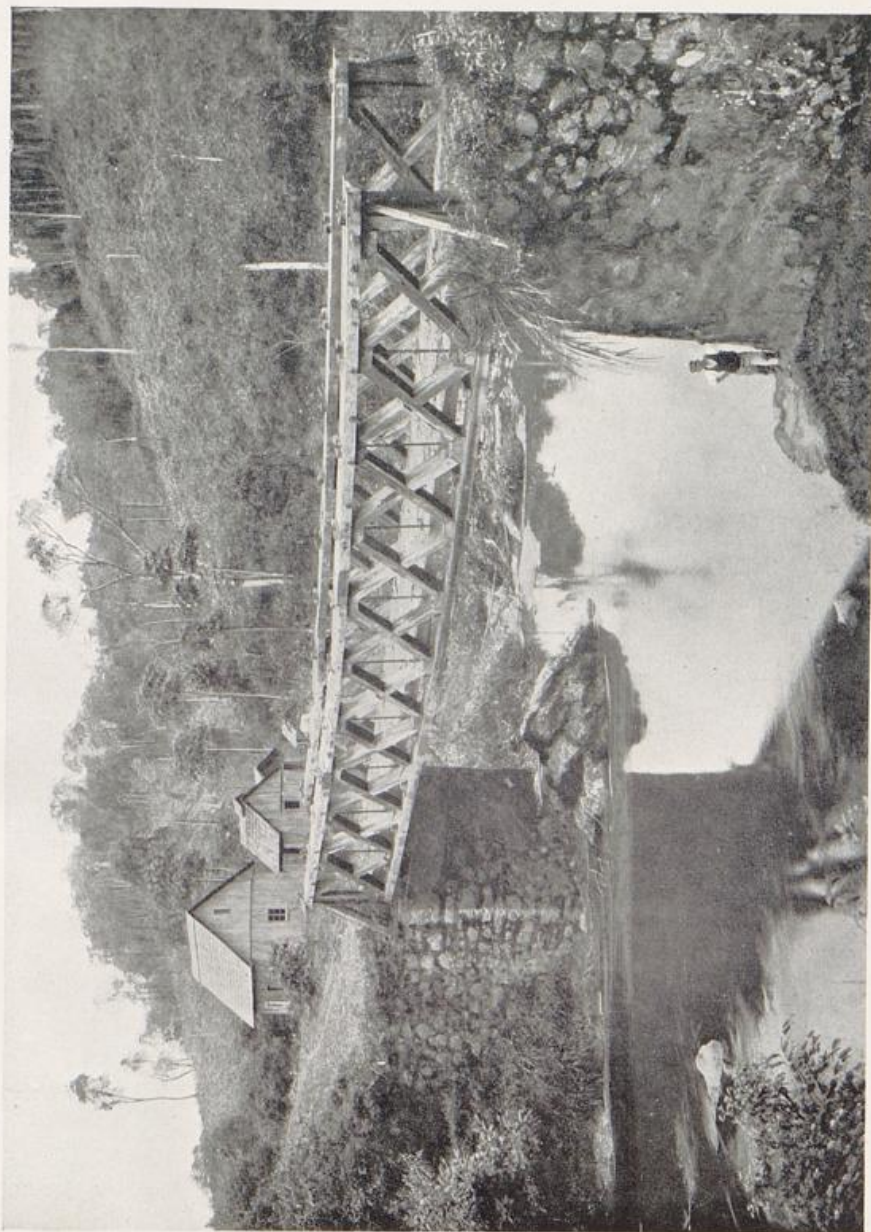
Briefe mit Wertangabe außer dem gewöhnlichen Einschreibeporporto 300 Réis für die ersten 10,000, und 150 Réis für jede weiteren 5,000 oder Bruchteile davon. Höchste zulässige Wertangabe 300,000.

2. Manuskripte, Akten, Begleitbriefe, Verschreibungen, Zeichnungen, Partituren usw., zahlen 150 Réis für je 50 g, Höchstgewicht 2 kg, größte Ausdehnung 45 cm nach jeder Seite; in Rollen 75 cm mit 10 cm Durchmesser. Offizielle Akten ohne Grenze.

3. Drucksachen.

a) Ausländische Zeitungen, Bücher, Photographien, Visitenkarten, Familienanzeigen usw., nicht über 2 kg, offen oder verschnürt, mit nicht mehr als 45 cm Ausdehnung oder, wenn in Rollen mit 75 cm und 10 cm Durchmesser, zahlen 20 Réis für je 50 g.

b) Inländische Zeitungen und Zeitschriften 10 Réis für je 100 g.



Brücke (Holz- und Eisenkonstruktion) über den Natal (Joinviller Hansa).



Brücke (Holz- und Eisenkonstruktion) über den Natal (Joinviller Hansa).

4. Warenmuster ohne Wert nicht über 250 g 100 Réis für je 50 g. Besondere Verpackungsvorschriften! Einschreiben 200 Réis mehr.

5. Pakete, nicht über 3 kg schwer, Umfang $40 \times 16 \times 22$ cm. So in Holz oder in Säckchen zu verpacken, daß die Korrespondenz dadurch nicht beschmutzt oder verletzt werden kann. 150 Réis für je 50 g und Einschreibgebühr. Wertpakete zahlen außerdem 5% der Wertangabe. Geringster Wert 10\$000; höchster 300\$000. Dieselben müssen offen übergeben und auf der Post versiegelt werden.

6. Postanweisungen auf Namen lautend sind zulässig an Postverwaltungen I. Klasse bis zum Betrage von 1:000\$000; an solchen II., III. und IV. Klasse und Agenturen I. Klasse bis 500\$000; an Agenturen II. und III. Klasse bis 200\$. Postanweisungen auf Vorzeiger lautend etwa bis zur Hälfte der oben angegebenen Beträge.

Es wird gezahlt bis	25\$000	.	.	.	.	.	.	.	.	400 Réis
"	"	"	"	50\$000	.	.	.	.	.	700 "
"	"	"	"	100\$000	.	.	.	.	.	1\$200 "
"	"	"	"	150\$000	.	.	.	.	.	1\$750 "
"	"	"	"	200\$000	.	.	.	.	.	2\$250 "

und für jede 100\$000 mehr 500 Réis mehr.

Wird Quittung verlangt, so sind 100 Réis mehr zu zahlen.

7. Postkarten, auch Ansichtskarten 50 Réis, mit Rückantwort 100 Réis.

8. Kartenbriefe 200 Réis.

9. Unfrankierte und ungenügend frankierte Postsachen zahlen das Doppelte des fehlenden Betrags. Unfrankierte, nicht genügend oder auf der Rückseite frankierte Ansichtskarten zahlen 400 Réis Strafporto.

II. Ausland. (Weltpostverein.)

Brief für je 15 g 300 Réis; Einschreiben 400 Réis, mit Quittung 200 Réis mehr.

Postkarten, auch Ansichtskarten 100 Réis, mit Rückantwort 200 Réis.

Kartenbriefe 300 Réis.

Manuskripte usw. für je 50 g 100 Réis, Mindestporto 250 Réis.

Muster ohne Wert, nicht über 350 g, für je 50 g 100 Réis; Mindestporto 100 Réis.

Bücher und andere Drucksachen: für je 50 g 50 Réis.

Nicht befördert werden: Gold, Silber, Münzen, Edelsteine und solche Gegenstände, die dem Zoll unterliegen, ebensowenig Explosiv- und feuergefährliche Stoffe.

Unfrankierte Briefe aus dem Auslande zahlen 400 Réis Porto für je 15 g. (Koseritz, Deutscher Volkskalender.)

Die Telegraphenstation Blumenau ist seit 1890 im Betrieb. Von Blumenau geht über Indayal, Aquidaban, Südarm und Pouso Redondo nach Lages eine Staatstelegraphenlinie; in den genannten Orten sind Telephonanschlüsse vorhanden, in Indayal besteht außerdem noch eine Telegraphenstation. Nur eine Seitenlinie von etwa 10 km führt nach Hammonia als Telephonstation. Es haben deshalb Privatleute nach ihren Fabriken und Geschäften eigene Telephonlinien vom Stadtplatz aus gebaut: Gebr. Hering 3 km, Probst 12 km, Salinger 5 km, Jensen 19 km, Zimmermann 2 km.

Die Einnahmen der Telegraphenstation Blumenau beliefen sich im Jahre 1904 auf zirka 6:800,000.

Überseeische Telegramme befördern die Western Brazilian Telegraph Comp., die South American Cabel Comp., die Central and South American Cabel Comp. und die Comp. Française des Cabels télégraphiques. Man bezeichnet sie auf den Telegrammen mit: Via Western, Via S. A., Via Galveston, Via Pinheiros. Mit all diesen Gesellschaften hat die brasilianische Regierung den Austausch von Telegrammen vereinbart, und zwar so, daß Telegramme nach Europa, falls der Absender keine andere Linie bezeichnet, durch die Kabel der South American geschickt werden, da diese als die natürliche Verlängerung der brasilianischen Linie gilt. Alle vier Kabel haben die gleiche Taxe, um jeden Wettbewerb auf dieser Grundlage auszuschließen. Die South American Gesellschaft hat allerdings noch eine besondere billigere Taxe, aber nur für solche Telegramme, die über die spanischen Landlinien gehen und daher in den übrigen Teilen Europas verzögert ankommen; diese bezeichnet man mit Via Talisman.

Die Taxe ist in Franken festgesetzt. Der Wert des Franken wird von drei zu drei Monaten nach dem Kurse geändert. Ein Wort kostet nach Deutschland, Belgien, England, Frankreich, Holland je 5 Fr., Schweiz 5,25 Fr., Österreich 5,38 Fr., Spanien 5,35 Fr., Dänemark 5,40 Fr., Portugal 5,45 Fr., Italien, Schweden, Norwegen je 5,5 Fr., Türkei 5,52 Fr., Griechenland 5,57 Fr., Rußland 5,70 Fr., Vereinigte Staaten von Nordamerika 5,57 Fr. Nach Uruguay, Argentinien, Paraguay und Bolivien gehen die Telegramme durch die Landlinien zu folgenden Taxen: Montevideo via Jaguarão 0,90 Fr., via Uruguayana 0,90 Fr., Buenos Aires via Jaguarão 0,70 Fr., via Uruguayana 0,70 Fr., Paraguay 1,30 Fr. bzw. 0,90 Fr., Bolivia 1,30 Fr. bzw. 0,90 Fr. Nach Chile und Peru gehen die Telegramme via Galveston. — Für das Inland wird für jedes Telegramm 600 Réis Grundtaxe und je nach der Entfernung des Bestimmungsortes für das Wort 120 Réis bis 1,000 bezahlt. Die höchste zulässige Wortzahl für Private beträgt 200. Zeitungstelegramme zahlen 25%, „eilige Telegramme“ das Dreifache, „verzögerte“ Telegramme $\frac{1}{2}$ — $\frac{2}{3}$ der gewöhnlichen Sätze.

Nähere Angaben über den Umfang des Postverkehrs und die Inanspruchnahme des Telegraphs und Telephons in Blumenau konnte mir trotz wiederholter Bitten das Wahlkonsulat in Blumenau nicht ermitteln.

Im Municipium Joinville kommt auf 1000 qkm eine der drei Poststellen. Dort verkehren je einmal monatlich Postfuhrwerke zwischen Joinville und São Bento und Rio Negro (die makadamisierte Straße hat also auch hier verkehrsanregend gewirkt) und zwischen Joinville und Jaragua (bzw. Joinviller Hansa und Luzberg). Das Personenfahrgeld beträgt 100 Réis für den Kilometer. Die Post zahlt für die Linie nach São Bento und Jaragua monatlich 150\$000 Zuschüsse. Botenposten verkehren nicht.¹⁾

Im ganzen Staat Sta. Catharina²⁾ sind 1 Postanstalt I., fünf Anstalten II., 6 der III. und 55 der IV. Klasse im Betrieb. 1184001 Postsendungen wurden im letzten Jahr ausgegeben, 595661 eingeliefert. Die Posteinnahme im Staate Sta. Catharina betrug im Jahre 1905 72:612\$ und 1906 83:056\$. Das Telegraphennetz des Bundes ist in Sta. Catharina 1490 km lang, hat 28 Stationen und beförderte im letzten Jahre 157215 Telegramme. Das staatliche Telephonnetz hat eine Länge von 97 km; es wurden im Jahre 1906 1785 Ferngespräche, die, wie schon berichtet, als Telegramme behandelt und aufgeschrieben werden, aufgegeben.

In Rio Grande³⁾ zählte die Bundespost im Jahre 1903 115 Poststationen. I. Klasse sind die Ämter in Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas und Bagé. Der Bundetelegraph hat eine Länge von 3380 km bei 48 Stationen. Abgesandt wurden im Jahre 1906 641344 Telegramme mit 15031607 Worten; einliefen 601963 Telegramme mit 8451944 Worten; zusammen befördert wurden 1243307 Telegramme mit 23483551 Worten. Daneben bestehen 878 km Staats-telegraph mit 29 Stationen; eine Telephonlinie unterhält der Staat von Sta. Maria nach Jaguary mit einigen Nebenlinien. Daneben gibt es eine größere Telephongesellschaft, União Telephonica, in Porto Alegre, Pelotas und Rio Grande.

In Paraná⁴⁾ bestehen je 1 Postanstalt I. und II., 11 der III. und 63 der IV. Klasse. Im Jahr 1906 gingen 2677138 Postsendungen aus, 1344542 ein. — Das Bundetelegraphennetz ist 1773 km lang, hat 27 Stationen und befördert jährlich etwa 65000 Telegramme. Das Telephonnetz ist 400 km lang, die Zahl der Ferngespräche bewegt sich zwischen 300000 und 400000. Anschlüsse sind etwa 350 vorhanden. Aus der stärkeren Benutzung des Telephons erklärt sich die geringere Inanspruchnahme des Telegraphen.

Der Postverkehr wird in Brasilien erst vollkommen zu nennen sein, wenn vom Orinocotal über den Amazonas bis zum La Platagolf Schnellzüge fahren, und es ist bezeichnend für die heute bestehende Postverbindung, daß

¹⁾ Nach Angabe des Konsulats in Joinville.

²⁾ Nach Angabe des Konsulats in Florianopolis.

³⁾ Nach Angabe des Konsulats in Porto Alegre.

⁴⁾ Nach Angabe des Konsulats in Curitiba.

die brasilianische Post nach New-York über Europa geleitet wird, weil sie mit diesem Eckverkehr 5—7 Tage früher ankommt.

Gegenwärtig hat die Bundesregierung mit einer Riesenarbeit begonnen, sie läßt eine Telegraphenlinie vom äußersten Ostrande des Staates bis zum äußersten Westen bauen. Die Linie soll 12000 km lang werden und vom Staat Pará über Minas Geraes nach Matto Grosso geleitet werden.

Für Deutschlands Weltwirtschaft aber wäre es von allergrößter Bedeutung, wenn endlich, wie eben verlautet, ein deutsches Kabel nach Südamerika, wo so wichtige deutsche Interessen auf dem Spiele stehen, gelegt würde. Die bekannte Art der Havas Agentur, die über die wichtigsten deutschen Erfolge nicht berichtet, aber jeden Klatsch über Mißverhältnisse in Deutschland übertreibend wiedergibt, hat unserem Ansehen im Ausland sehr geschadet, und wenn heute in Südamerika deutsche Verhältnisse und Absichten so oft verkannt werden, so ist in erster Linie diese telegraphische Nachrichtenfabrik schuld, die in systematischer Herabsetzung und Verächtlichmachung aller deutschen Einrichtungen geradezu niederträchtig wirkt. — Nur $\frac{1}{16}$ des Weltkabelnetzes (27000 km) befindet sich in deutschen Händen, aber die deutsche Regierung hat den hohen Wert deutscher Kabel, wie es nun scheint, endlich erkannt. So wichtig es ist, wenn die deutsche Reichsregierung durch ihre Konsulate über die Entwicklung überseeischen Wirtschaftslebens in Südamerika wohl unterrichtet(?) die deutsche Industrie und deutsches Kapital zur überseeischen Ausdehnung anspornt, den bedeutendsten Schritt zu deutschen Erfolgen könnte sie machen, wenn zu einem deutschen Kabel nach Brasilien noch eine führende, vorzüglich unterrichtete deutsch-brasilianische Zeitung geschaffen und unterhalten würde. Die Gelder, die für eine solche Presse geopfert würden, müßten von allen Unternehmen um so größeren Vorteil bringen, je schlimmer die bisherigen Depeschensbureaus in Brasilien deutsche Vorgänge entstellt haben.

Flußverkehr.

Die Besprechung des Flußverkehrs führt nochmals zurück zum Urwald, wo der Waldläufer lieber in den kalten Bächen watet oder von feuchtglattem bemoostem Stein zu Stein springt, um sich das Pfadhauen im Wald zu ersparen. Die breiteren Flüsse im Walde erscheinen als luft- und lichtspendende Furchen von der Natur in den Wald gelegt, um dessen Bewohnern eine Anleitung zum Verkehr zu geben. Um so deutlicher erkennen wir die Rückständigkeit der Blumenauer Botokuden, die selbst die Benutzung von Kanoes nicht kennen.

Die Flußfahrzeuge des Urwaldes richten sich nach der landesüblichen brasilianisch-indianischen Sitte der Nachbarländer, es sind meistens Kanoes, ausgehöhlte Baumstämme aus Cedern- oder Canellaholz. Sogenannte „Dreiborde“ sind selten, da das beim Aushöhlen verlorene Holz in diesem Wald-

land ja keinen Wert besitzt und die glatt gehobelte, abgerundete Außenwand des schlank geformten Kanoes viel weniger Reibung in der nassen Fahrbahn verursacht, wie der genagelte kistenartige Dreibord. Zu besserer Arbeit fehlten aber bisher geübte Handwerker innerhalb der Kolonie. Das Kanoe selbst wird stehend freihändig gerudert und erfordert deshalb einige Übung und Geschicklichkeit zu seiner Handhabung. Selbst die Fahrbahn der Fähren ruht meistens auf Kanoes, obwohl bei den aus Brettern gefügten Kähnen der hohle Raum ohne Rücksicht auf die Stärke eines Baumes vergrößert



Abb. 33. Gedeckte Drahtseilfähre am Nordarm des Tubarão (Sta. Catharina).

werden kann. Drahtseilfähren, wie z. B. in der deutschen Kolonie am Nordarm des Tubarão (Abb. 33), und verankerte Fähren gibt es bisher in Blumenau nicht. Die Fährstellen liegen im toten Wasser (in Remansen). Steigt das Wasser und wird die Strömung des Flusses reißend, so arbeiten die Ruderfähren 1—3 Tage nicht, und der Zugang z. B. zur Hansakolonie bleibt für Fuhrwerke so lange gesperrt. Reiter schwimmen allenfalls ihre Reittiere neben einem Ruderboot über den Strom.

Bei dem gebirgigen Charakter der Kolonie und deren regenreichem Klima sind Überschwemmungen nicht selten. Bei einem Hochwasser (1889) stieg in Blumenau das Wasser über Nacht von + 6,0 m auf + 21,7 m! Die Vorarbeiten des Bahnbaus nahmen auf diesen höchsten Wasserstand Rück-

sicht, der übrigens den älteren Bewohnern noch so genau in Erinnerung haften geblieben war, daß die einzelnen uns von den Leuten gezeigten Hochwassermarken, die oft 1000 m auseinander lagen, bei dem Nivellement selten einen Unterschied von mehr als 20—30 cm aufwiesen. Die Beschaffenheit des Flußbettes zeigt bis zum Stadtplatz Blumenau (45 km) ständig eine Schiffbarkeit für etwa 0,75 m tiefgehende Fahrzeuge. Das Gefäll schwankt auf dieser Strecke je nach dem Wasserstand zwischen 4 und 6 m. Entsprechend teilt sich Ebbe und Flut bis nach Itoupava secca oberhalb des Stadtplatzes Blumenau mit. Aufwärts zeigen sich ab und zu kürzere Strecken, die von Kanoes befahren werden. Dazwischen aber liegen zahllose Felsstufen mit Stromschnellen und Wasserfällen. Einzelne mit Kanoes befahrbare Strecken erleichtern das Vordringen im Urwald: so wird die Strecke von Neu-Bremen bis zur Platemündung (35 km) mit Kanoes aufwärts in 8—10, abwärts in 5—7 Stunden befahren. Am Westarm beträgt diese Fahrbarkeit bis zu 80 km Länge und, da nur wenige Riffe zu beseitigen sind, dürfte sich sofort beim Beginn der Kolonisation in dieser Gegend ein Flusdampferverkehr lohnen. Möglicherweise würden in wenigen Jahren dann folgende Kombinationen eintreten: Flußdampferverkehr von der Küste (Itajahy bis zum Stadtplatz Blumenau), Bahn Blumenau bis Riachuelo am Hauptarm, dort wieder Flußdampferverkehr bis zum letzten Aufstieg zum Hochland, der nochmals mit der Bahn zu nehmen wäre, bis schließlich in einer späteren Zeit vom Meer bis zum Hochland die Bahn in einer Strecke durchgeführt wird.

Für die bisherige Betriebsstrecke des Unterlaufs sind hölzerne Rampen in Itajahy in den dort 500—600 m breiten Fluß hineingebaut. Ebendasselbst besitzt die Dampferlinie einen Schuppen. An einer seichten Stelle unweit Gaspar sind Steinbuhnen errichtet, leider in falscher Richtung, so daß sie das Durchfahren zeitweise nur noch mehr erschweren, und in Blumenau und Itoupava secca sind längere Kaimauern mit Zufahrtsrampen angelegt. Für Flußregulierungen im großen Stil oder gar für Anlage von Kanälen ist das Gelände, ausgenommen im Westarmgebiet (?), zu gebirgig. Die Schifffahrt auf dem unteren Itajahy wird von einer Vereinigung Blumenauer Kaufleute, der „Companhia de navegação fluvial a vapor Itajahy-Blumenau“, betrieben, die mit einem Kapital von 100 Kontos arbeitet. Die Dampfer „Blumenau“, „Progresso“, „Jan“ nebst der Lanche „Walfisch“ standen 1906 mit 50, 16 und 19 Kontos, die Lanchen „Coral“ und „Caninana“ mit 1:200\$, bzw. 900\$ zu Buch. Im Jahr 1905 und 1906 wurden 5% Dividende verteilt. Die beiden erstgenannten Dampfer sind flachgehende Raddampfer, der „Jan“ ein mit Kiel versehener Schraubendampfer, der ab und zu bis Florianopolis fährt. Trotzdem neben dem Fluß eine Staatsstraße führt, behält der Fluß alle Verkehrsfunktionen für sich und trägt auf seinem Rücken jeden Verkehr, der sich im Stadtplatz Blumenau verteilt oder sammelt. Die Fahrzeit bis Blumenau schwankt bei dem besten Dampfer zwischen 6 und 7 Stunden.

Der Verkehr findet nach Bedarf, meist mehrmals wöchentlich, statt. Jahreszeiten üben keinen Einfluß aus und nur der tiefgehendste Dampfer kann bei Niederwasser eine Stelle nicht passieren.

Zwischen Joinville und S. Francisco verkehrten bisher 2 kleine Flußdampfer und 15 Segelboote und beförderten 1905 etwa für 3 Mill. Mark Waren. Nach Brusque fahren seit zwei Jahren Petroleummotoren auf dem Itajahy mirim.

Im übrigen Staat Sta. Catharina sind folgende Flüsse teilweise schiffbar: der Cachoeira für kleine Segelboote und Flußdampfer an der Küste bis Joinville; der Rio Tijucas¹⁾ mehrere Meilen weit für Küstenfahrzeuge; Rio Biguassu 25 km weit für Kanoes; Cubatão einige Meilen bis S. Amarão für Kanoes; Tubarão 13 km unterhalb der Linie des Nordarms für größere Segelschiffe; Capivary an der Mündung etwa 40 km für Kanoes; Ararangua etwa 25 km wenigstens 10 m tief; Mailuzia mit Manoel Alves etwa 10 km weit aufwärts für Küstenfahrzeuge.

In Rio Grande, wo das Randgebirge scharf nach Westen umgebogen ist und einem leicht gewellten niederem Hügelland Platz gibt, erleichtert die Lagoa dos Patos und das Fünfstromsystem, das bei Porto Alegre oder in der Nähe mündet, den Verkehr, da der Gravatahy, Rio dos Sinhos, Guahyba, Jacuhy und Cahy mit Dampfern befahren werden.

Für Paraná kommen der Paraná, Rio Negro, Iguassu, Paranapanema, Tibagy, S. João und Cubatão als Träger von 12 kleinen Flußdampfern bei einer schiffbaren Gesamtlänge von 1500 km in Betracht.

Auf dem Uruguaystrom zeigte sich bis 1906 die brasilianische Flagge nicht, obwohl dort erhebliche Handelsinteressen Brasilien mit seinen Nachbarn eng verknüpfen. Auch auf dem Paraná, schiffbar bis S. Francisco, verkehrte bislang kein brasilianischer Dampfer, obwohl an der Mündung des S. Francisco Erzeugnisse von Matto Grosso und Paraná zu verladen wären. Selbst auf dem Paraguay fand sich im Staat Matto Grosso bis Ende 1906 die Schifffahrt nicht in brasilianischen Händen. Endlich sind seit Mitte 1907 Arbeiten in Corumba am Paraguay im Gange (hölzerner Kai von 300 m Länge), um den Verkehr des inneren Brasilien in Matto Grosso an das Weltnetz anzuschließen, und der Dampfer „Satellite“ des Lloyd Brasileiro hat kürzlich Corumba angelaufen. Der „Satellite“ hat 18 Fuß Tiefgang; zwischen Rosario und Asuncion geraten Schiffe mit 21 Fuß Tiefgang auf den Grund, oberhalb Asuncion ist der Fluß wieder für größere Dampfer schiffbar.

Hafenorte.

Das binnenländisch gelegene Blumenau mit seinem immer wieder durch deutsche Einwanderer aufgefrischten verkehrsbedürftigen Bevölkerungselement

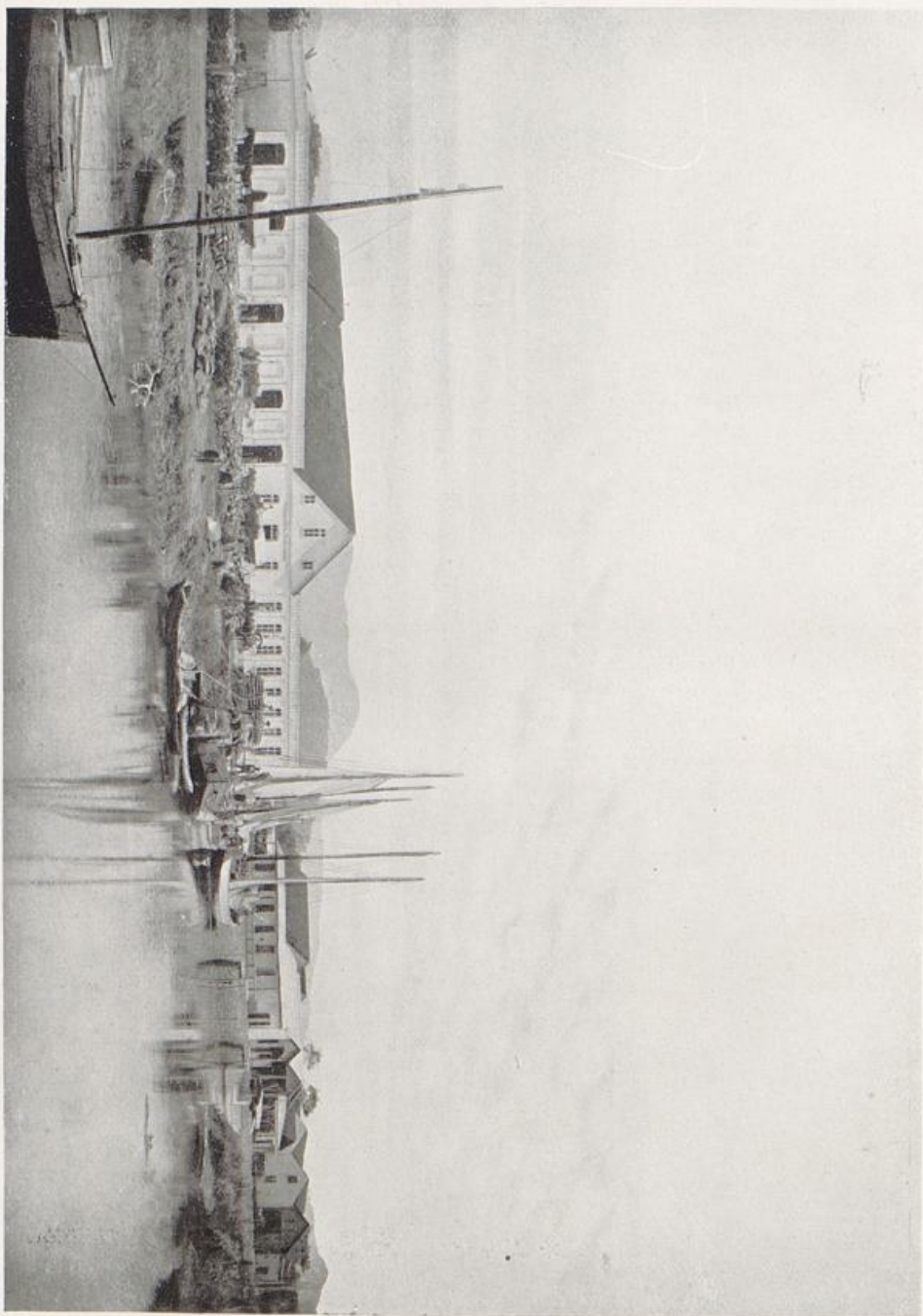
¹⁾ Vgl. Ballod, Sta. Catharina.

hat naturgemäß die ausgesprochene Neigung, an des Ozeans großes Verkehrssystem heranzuwachsen. Vorläufig fand es diesen Anschluß in dem Flußhafen von Itajahy. Diesem Hafen ist aber eine böse Barre vorgelagert und die selbst bei gutem Wetter höchstens 7 m tiefe Einfahrt liegt in einer so starken Kurve, daß längere Schiffe gar nicht hindurchfahren können. Regelmäßig verkehren nur einzelne Dampfer des Lloyd Brasileiro und die Privatdampfer „Rudi“ (früher der Firma Bauer in Brusque gehörig) und „Max“. Versuchsweise lief im Mai der „Oceano“ der Empresa Esperanza marítima auf dem Wege nach Rio Grande und Porto Alegre den Hafen Itajahy an. Wenn die jetzt in Angriff genommene Ausbesserung (bis Juli waren für Molen 21 200 Tonnen Steine verbraucht) auch das Ein- und Ausfahren der Küstendampfer, denen oft tagelang der Eintritt wegen Brandung an der Barre versagt war, erleichtern wird, für große Ozeandampfer eignet sich höchstens die halbgeschützte Außenbucht von Cabeçudos, in der aber nicht einmal das Landen von Passagieren regelmäßig möglich ist. An die Anlage eines allen Ansprüchen genügenden Hafens ist aber nicht zu denken. Sie ist auch nicht wünschenswert, sondern es scheint mir zweckdienlicher, in S. Francisco do Sul alle deutschen Wirtschaftskräfte zu vereinigen, statt sie in mehreren Häfen zu zersplittern. Überhaupt könnten sich die deutschen Nachbarkolonien Joinville, S. Bento, Brusque, Luiz Alves und Blumenau kein besseres Ziel stecken, als sich zu einer geschlossenen wirtschaftlichen Einheit zu verschmelzen!

Der Hafen Guaratuba in Paraná zwischen S. Francisco und Paranaguá bietet Schiffen bis zu 11 Fuß Tiefgang eine bequeme Einfahrt und sicheren Ankerplatz. Das Hinterland soll sehr fruchtbar sein. Der Platz ist noch sehr wenig entwickelt.

Der Hafen von S. Francisco¹⁾ liegt an der Landseite einer Insel vorzüglich gegen die See geschützt. Die Aus- und Einfahrt ist jederzeit möglich, die Tiefe reicht für die größten Ozeandampfer und die Bucht (Tafel XXXI) mag eine deutsche Quadratmeile groß sein. Daß 1882 die deutsche Korvette Viktoria auf einem einzelnen spitzen Felsen kurze Zeit festsaß, rührte daher, daß dies Schiff über die üblichen Ankerplätze hinausgefahren war. Die Einwohnerzahl von S. Francisco beträgt heute nur etwa 1500, darunter rund 150 Deutsche. Bisher sind 300—400 m Kaimauern und einige Rampen angelegt, es gehen aber die Nordamerikaner, deren Bahn, wie erwähnt, dort beginnt (Tafel XXXIII), mit dem Gedanken um, ein Bachdelta, eine „Sacco“ genannte Meeresausbuchtung, auszufüllen und mit Kais zu versehen. Die nötigen Studien zu dem Riesenunternehmen sind bereits gemacht und die Pläne bei der Regierung eingereicht. Die sofortige Inangriffnahme der Ausführung hängt davon ab, daß die Regierung der Gesellschaft die Docasgerechtigkeit gewährt, d. i. die Berechtigung, Kaigebühren usw. von den anlegenden Schiffen zu er-

¹⁾ Nach Mitteilungen des Konsulats Joinville.



Hafen von Joinville.



Hafen von Joinville.

heben. Die Ausführung des Planes würde für die günstige Entwicklung S. Franciscos von ungeheurem Einfluß und Vorteil sein. Lagerhäuser sind schon heute reichlich vorhanden; neuerdings erbaute auch die Firma C. Höpke ein großes Lagerhaus mit eigenem Trapich (Rampe). Gelöscht wird meistens an den Trapichen, neuerdings gleichzeitig mit Leichtern. An dem Bahntrapich können Schiffe mit jedem Tiefgang, an den anderen Rampen solche mit 18 Fuß Tiefgang anlegen. Der Krahn an dem Eisenbahntrapich hat 50 Tonnen Tragkraft. Diese Anlagen sind sämtlich aus privaten Mitteln aufgeführt.

An Verkehrssteuern sind wie üblich zu zahlen: Leuchttfeuersteuern 100\$ nur, wenn das Schiff nicht schon vorher in einen brasilianischen Hafen eingelaufen war. Paßstempel: 6\$300; Despacho marítimo: 1\$000. Für Fracht bis 1 Konto: 4\$400 und 1\$100 für den Bruchteil von 1 Konto. Für Leuchttfeuer: 2\$700. Gesundheitspaß: 40\$, nur zahlbar, wenn das Schiff über 48 Stunden im Hafen bleibt. Hafenbehördestempel: 6\$300. Agentur: 50—70\$. Lotse 50—70\$. Anlegen und Löschen von Ladung an der Brücke: 3\$ für die Tonne.

Wind und Jahreszeit üben auf den Verkehr im Hafen keinen Einfluß aus. Im Jahre 1900 blieben 20, im Jahre 1905 bis 23 deutsche Dampfer mehr als 48 Stunden im Hafen (die übrigen sind beim deutschen Konsulat nicht gemeldet). Es laufen Schiffe der Hamburg-Südamerika-Dampfschiffahrtsgesellschaft und Bremer Lloydampfer den Hafen meistens alle Monate je einmal von Deutschland her an. Zwischen Florianopolis, Itajahy und Paraná hält ein bis zweimal der Frachtdampfer „Max“ der Firma Höpke den Verkehr aufrecht. Zwischen Rio de Janeiro und Montevideo verkehren im Hafen drei bis viermal monatlich Dampfer des Lloyd Brasileiro. — Von dem Hafen von S. Francisco darf die größte Entwicklungsfähigkeit erwartet werden!

Der Flußhafen von Itapocu hat eine besonders schlechte Barre, die nur hier und da von einer Lanche passiert wird. — Bei dem kleinen Ort Porto Bello¹⁾ befindet sich ein leider kleiner, aber wenigstens vorzüglicher von der Natur geschaffener Hafen, Caixa d'áço, der Schiffen jeden Tiefgangs und jeder Art zu jeder Zeit eine bequeme und gefahrlose Annäherung gestattet. Gegenwärtig läuft ein Lloydampfer diesen Hafen an, um die Post für Tijucas abzugeben. Die Gegend von Porto Bello ist selbst öde und das dahinterliegende, hochfruchtbare Land von Tijucas ist nicht groß genug, so daß die Bedürfnisse des Handels mit kleinen Küstenseglern, die den Rio das Tijucas befahren, befriedigt werden können.

Es bleibt nur die Frage offen, ob nicht ein größeres Hinterland z. B. das von Blumenau auf dem kurzen Umweg Itajahy—Porto Bello noch einmal an diesen Hafen angeschlossen wird, zumal auch der Handel von Estreito (Florianopolis) leicht dorthin zu leiten wäre. Da aber der Hafen von S. Francisco

¹⁾ Nach Mitteilungen des Ingenieurs Odebrecht, Blumenau.

viel geräumiger und tiefer ist wie Porto Bello, so wird wohl der Ausbau des Hafens von Porto Bello unterbleiben.

Der Hafen von Florianopolis (13 000—14 000 Einwohner, darunter etwa 500 Deutsche) hat eine Geräumigkeit von 2 km Länge und 500 m Breite. Seit 1900 ist zwischen der Ratoneninsel und Estreito ein 9 km langer Kanal von 40 m Breite und 4 m Tiefe (bei niedrigem Wasser) ausgebaggert worden. Im Hafen selbst beträgt die Tiefe 5—6 m je nach dem von Winden abhängigen niedrigen oder hohen Wasserstand. Die Baggararbeiten sollen fortgesetzt werden, bis der Kanal eine Tiefe von 6 m und eine Breite von 80 m erhalten hat. Gelöscht wird meistens mit Leichtern, teilweise durch Anlegen an einer hölzernen Landungsbrücke. Am Südstrand befinden sich große Lagerhäuser, namentlich von C. Höpke & Co., Lloyd Brasileiro, Wendhausen und Vahl & Salentin. An den Landungsbrücken von Höpke können Schiffe mit 4,5 m bei Hochwasser, mit 3,5 m Tiefgang bei Niederwasser anlegen; an der Landungsbrücke des Lloyd solche mit 3,5 m bzw. 2,5 m Tiefgang. Der Krahn der Firma Höpke hat 2 Tons, der am Zollhause 1½ Tons Hebekraft. Die Kanalarbeiten sind auf Kosten der Bundesregierung ausgeführt.

Je nachdem der Wind von Norden oder Süden weht, ankern die Schiffe auf der Süd- oder Nordseite der landwärts gerichteten Landzunge der Insel Sta. Catharina, auf welcher Florianopolis liegt. Im Jahre 1906 verkehrten im Hafen 9 Segler (1899: 22) und 98 (1899: 72) Dampfer, unter letzteren 13 (11) deutsche Dampfer. Regelmäßig liefen den Hafen an: Hamburg-S.-D.-Gesellschaft, Schiffe des Lloyd Brasileiro (zwischen Rio de Janeiro und den verschiedenen Küstenhäfen bis Buenos Aires); Comp. Nac. de Navegação Costeira (ebenfalls von Rio de Janeiro bis Buenos Aires); die Dampfer „Max“ und „Meta“ der Firma Höpke (zwischen Itajahy, S. Francisco, Paranagua und Ararangua). Auf den kleineren Dampfern, die höchstens bis Paranagua fahren, gelten folgende Sätze:

Von Florianopolis nach	Tonne Fracht	Platz in Kajüte	Platz im Zwischendeck
Laguna (56 Seemeilen)	8\$200	15\$500	8\$200
Itajahy (44 Seemeilen)	8\$200	19\$600	11\$300
S. Francisco (95 Seemeilen)	10\$500	25\$800	15\$500
Paranagua (135 Seemeilen)	15\$000	25\$800	15\$500

Wer die wirtschaftliche Kurzsichtigkeit der Brazilianer kennt und ihre Compadrewirtschaft richtig einschätzt, wird sicher sein, daß dieser Hafen, der Sitz der Regierung des Staates Sta. Catharina, weiter ausgebaut wird. Aber die seichten, doch wieder versandenden Zugänge lassen fast all dieses Geld dem Ozean zum Opfer gebracht erscheinen und früher oder später wird der Plan, den Regierungssitz zu verlegen, doch ausgeführt werden. Florianopolis hat jedenfalls als Hafen nur eine scharf begrenzte Zukunft.

Neuerdings haben die Nordamerikaner, denen die D. Theresa-Christiana-Bahn verpachtet wurde, die Verpflichtung übernommen, den Hafen von Masiambu auszubauen.

Imbituba: „Hafen“ kann dieser gegen Nord- und Ostwinde völlig offene und nur gegen Südwinde geschützte Platz eigentlich nicht genannt werden; er wird auch wohl nie ein solcher werden, wenn die Regierung nicht sehr kostspielige Kaibauten usw. aufführen läßt, wovon bis jetzt noch nichts verlautet. Die ungeheuren Summen, die diese Anlage verschlingen würde, ständen nie in einem annähernden Verhältnis zu der Bedeutung oder richtiger Bedeutungslosigkeit des Platzes. Imbituba ist bekannt als Endstation der Dona Theresa-Christiana-Eisenbahn. Für genannte Bahn haben in diesem Hafen bereits auch einige Dampfer Kohlen und Material gelöscht und auch etwas Ladung übernommen, doch ist beides nur vereinzelt geschehen.

Ararangua: Dieser Flußhafen ist an der Mündung und auch noch einige Kilometer aufwärts sehr tief und etwa 100—150 m breit, so daß dort auch größere Schiffe bequem vor Anker gehen könnten. Die Strömung des Flusses ist aber derartig träge, daß er nicht imstande ist, die Dünen, die infolge von Flugsand in jener Gegend sehr hoch und ständigen Gestaltsveränderungen unterlegen sind, zu durchbrechen. Er fließt deshalb eine lange Strecke in paralleler Richtung zu den Dünen, ehe es ihm gelingt, seinen Weg in das Meer zu finden. Der untere Lauf des Ararangua wäre als Hafen nur geeignet, wenn die Einfahrt zu ihm eine bessere wäre. An eine künstliche Verbesserung dieser Einfahrt ist kaum zu denken, da außer den Dünen auch der Meeresgrund sich in stetiger Bewegung befindet und alle derartigen Arbeiten erfolglos und vergeblich machen würde. Selbst dem Dampfer „Meta“, der eigens für die Fahrten nach Ararangua gebaut ist und deshalb nur einen Tiefgang von 1,30 hat, war es seit rund einem Jahr (!) nicht mehr möglich, in den Hafen zu gelangen, da die Barre in dieser ganzen Zeit keinen genügenden Wasserstand aufweisen konnte. Und hat schließlich ein Schiff bei günstigen Barreverhältnissen Einfahrt in den Hafen gefunden, so ist es immer noch fraglich, ob das Schiff auch wieder herauskommt, oder ob es nicht, wie das schon häufig der Fall war, Tage oder gar Wochen im Hafen liegen und auf einen günstigen Augenblick für die Ausfahrt lauern muß. Am Hafen wohnen wenig Menschen (etwa 800); die ganze Komark soll 16 000 Einwohner zählen, darunter 500—800 deutscher Abstammung.

Der Hafen von Laguna¹⁾ (4000 Einwohner, darunter 20—30 Deutsche) ist infolge schlechter Barre nur für Schiffe bis zu 2 m Tiefgang zugänglich, dagegen ist der Hafen selbst sehr geräumig. Für Regulierung der Barre warf 1904 die Regierung 100 Kontos aus. Im Hafen sind kleine Trapiche und eine Kaimauer erbaut. Die Ein- und Ausfahrt für Dampfer ist oft mehrere

¹⁾ Nach Mitteilung des Pfarrers Tertilt (jetzt Münster i. W.).

Tage, in einzelnen Fällen 3—4 Wochen gesperrt, während welcher Zeit die Schiffe im Hafen gefangen liegen. Entweder wehrt beim Ost- und Nordostwind hoher Wellengang die Ausfahrt oder der Wasserstand des Meeres ist zu niedrig oder Landwinde treiben das Wasser aus der Lagoa und von der Barre. Bei freier Einfahrt verkehrt dreimal im Monat ein kleiner Dampfer des Lloyd Brasileiro, die Dampfer „Max“ und „Meta“ und außerdem „Pinto“ und „Industrial“, zwei Privatdampfer, die direkt zwischen Laguna und Rio de Janeiro laufen.

Diese großen Schwierigkeiten der Barren an der Küste Sta. Catharinas dürften im Zunehmen begriffen sein. Es scheinen die Nord- und Südströmungen der brasilianischen Küste sich gerade am Festland von Sta. Catharina zu treffen. Bei Nordwind verstärkt sich der Südstrom (der südwärts flutende Brasilienstrom) und treibt den Angriffspunkt des Nordstroms (des nach Norden drängenden Falklandstroms) nach Süden zurück, während bei Südwind sich der Nordstrom verstärkt. Dieses wechselnde Zusammentreffen verursacht an der Küste von Sta. Catharina die Stauungen und Erhöhungen oder die Abflachungen des Wasserspiegels, die in Florianopolis 1 m Unterschied des Wasserstandes ergeben. Gleichzeitig hebt sich die ganze Küste, die Muschelberge (Tafel III) treten hervor und das Vorland der Insel Sta. Catharina wächst. Die Kirche S. Francisco in Florianopolis lag vor 30 Jahren am Meer, heute steht sie 100 m davon entfernt und der Praça 13. de Mai an der Praia ist erst vor einigen Jahren dem Meere abgewonnen.

Aus diesem Grunde scheinen die ganzen Hafenverbesserungen, die gegen Schwemmland in Florianopolis, Laguna und Itajahy zu arbeiten haben, von Grund aus verfehlt zu sein. Um so mehr gewinnt aber die tiefe Bucht von São Francisco als Zukunftshafen von Sta. Catharina, ja als „der“ Hafen von ganz Südbrasilien (in Rio Grande do Sul und in Paraná sind die Barren aller Häfen ebenso verkehrsstörend) an Bedeutung und das Kapital, das S. Francisco wirtschaftlich in Händen hält, besitzt die Schlüssel zu den vorzüglichen Hochlandszugängen der fruchtbaren Itapocu (Joinville-) und Itajahy (Blumenau-)täler und damit das Monopol für den späteren Landverkehr nach Paraguay.

Küstenverkehr.

„Der Seeverkehr ist vielleicht derjenige Dienstzweig des Verkehrsministeriums, der am meisten heruntergekommen ist.“ So äußerte sich nach der „Deutschen Zeitung in Porto Alegre“ Ende 1906 der brasilianische Verkehrsminister.

Es wurde deshalb geradezu als eine Erlösung bei allen tüchtigen Geschäftsleuten empfunden, als im Jahre 1905 deutsches Kapital in Verbindung mit der Hamburg-Amerika-Linie eine neue Küstenlinie „Crouzeiro do Sul“ mit hervorragend ausgestatteten und musterhaft geführten Dampfern einrichtete. Die Dampfer „Saturno“, „Orion“, „Jupiter“ und „Sirio“ verkehrten

an der brasilianischen Küste bis nach den La Platahäfen, und die luxuriös eingerichtete „Venus“ wurde für den Lokalverkehr zwischen Rio Grande und Porto Alegre eingestellt.

Der „Urwaldsbote“ in Blumenau berichtete über den Ausgang dieses deutschen Unternehmens, das schließlich zum Selbstkostenpreis die Dampfer und Einrichtungen an den Lloyd Brasileiro abtrat, wie folgt:

„Es fehlte dieser Linie keineswegs die Anerkennung von seiten des Handels und des reisenden Publikums. Alle Passagiere, welche die Dampfer dieser Linie benutzten, waren des Lobes voll über die aufmerksame Behand-

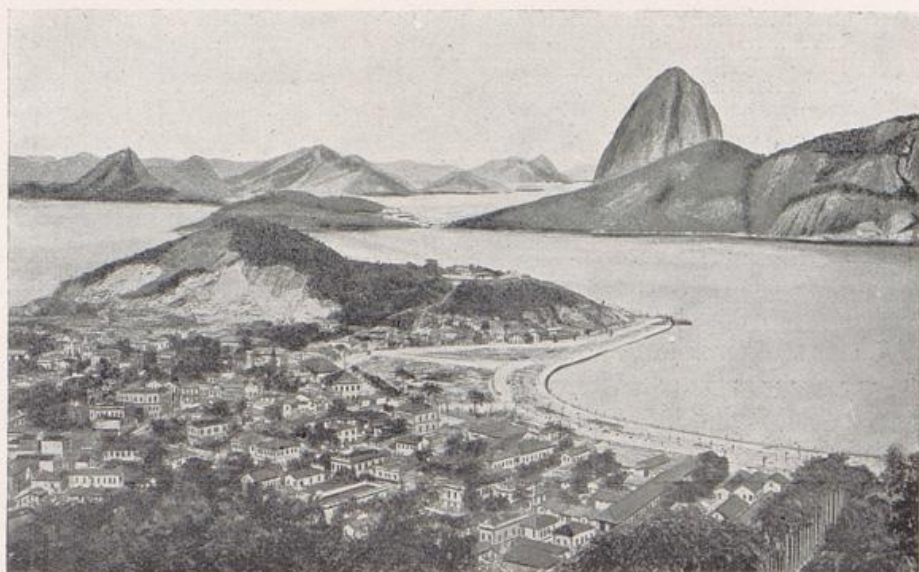


Abb. 34. Bucht von Rio de Janeiro.

lung und die Bequemlichkeiten, die ihnen an Bord geboten wurden. Die Einstellung weiterer Dampfer für den Frachtverkehr würde die Gesellschaft in den Stand gesetzt haben, die Küstenschiffahrt in ganz einwandfreier Weise durchzuführen. Das wäre für den nationalen Handel ein Segen gewesen, für die privilegierte nationale Küstenschiffahrt des Brasilianischen Lloyd aber hätte es den Ruin bedeutet.

Das sahen der Lloyd und seine Beschützer ein und nun begannen die Schikanen. Die Hafenbehörde in Rio schrieb den Cruzeirodampfern von 3000—4000 Tonnen eine Besatzung vor, die für Fahrzeuge von 7000 bis 8000 Tonnen genügt hätte. Der Lloyd setzte die Frachten herab mit dem Vorbehalt, sie nach Ausschaltung der Konkurrenz desto höher zu schrauben. Kein Wunder, daß die subventionierte und protegierte Linie triumphierte. Die

Cruzeiro-Linie mußte kapitulieren, und das aussichtsvolle Unternehmen wurde auf dem Altare des Patriotismus — eines schlecht verstandenen Patriotismus freilich — geopfert.

Die Geschichte des Brasilianischen Lloyd ist zugleich die Leidensgeschichte des brasilianischen Handels. Über die Tausende von Kontos, die er dem Bunde schon gekostet hat, könnte man schließlich hinwegsehen. Weit höher sind die Verluste zu beziffern, die dem nationalen Handel durch die Mißwirtschaft des Lloyd direkt und indirekt erwachsen sind. Von Zeit zu Zeit erfolgte eine Reorganisation, die der Republik jedesmal große Summen kostete. Aber mit jeder Neugeburt wurde es schlechter. Jetzt ist es so weit gekommen, daß selbst eine nochmalige Reorganisation nichts mehr verderben kann.“

Kaum war die deutsche Schifffahrtskonkurrenz beseitigt, so schien sich der nativistische Lloyd Brasileiro an den deutschen Häfen rächen zu wollen. Vom 24. Dezember 1906 bis zum 5. Februar 1907 gab der Lloyd Brasileiro keine Gelegenheit, Frachten von Itajahy nach dem Süden zu verladen, obwohl mehrere Lloyd dampfer den Hafen anliefen. Die Kapitäne weigerten sich einfach Ladung anzunehmen, es sei kein Raum verfügbar. Beschwerden an die Gerencia in Rio de Janeiro blieben gänzlich unbeachtet.

Nach dem „Commercio de Joinville“ kostete Mitte 1907 die Tonne Fracht von S. Francisco bis Montevideo 7—8 Pesos, im vergangenen Jahre 5—6 Pesos. Ferner kosteten z. B. 9 Kisten Butter im Gewicht von 540 kg, die mit dem Dampfer „Victoria“ von S. Francisco nach Bahia verschickt wurden, 37\$100 Fracht. Also 68\$700 für die Tonne. Die angegebene Summe verteilt sich wie folgt: Fracht 27\$480, Umladung 3\$750 und Ausladung 6\$870; dabei findet zwischen S. Francisco und Bahia überhaupt keine Umladung statt. Feste Sätze für die Frachten des Lloyd gibt es nicht. Die Agenten nehmen, was ihnen gutdünkt und Beschwerden erweisen sich als zwecklos. Der „Urwaldsbote“ in Blumenau klagt deshalb über den Lloyd Brasileiro: „Man sollte nun meinen, daß eine Schifffahrtsgesellschaft, die sich wie der Lloyd bei ihren enormen Frachtpreisen ihren Dienst so teuer bezahlen läßt, wenigstens für prompte Beförderung der ihnen überwiesenen Frachten Sorge tragen müßte. Es ist noch kein Jahr her, daß im Hafen von Rio Grande mehrere Tausend Sack schwarze Bohnen des Versandes harrten. Der Lloyd war nicht imstande die Fracht zu bewältigen, traf auch keine Anstalten, den dringendsten Bedürfnissen Rechnung zu tragen. So wandte sich die Kaufmannschaft an die Regierung mit der Bitte, in diesem Ausnahmefalle, wo die nationale Küstenschifffahrt wieder einmal so kläglich versagte, fremden Dampfern die Beförderung von Frachtgut von einem brasilianischen Hafen zum andern zu gestatten. Dem Gesuche wurde nicht stattgegeben, mochten die Waren verderben, wenn nur das Privileg des Lloyd unangetastet blieb. In dieser Weise nimmt die Regierung die Interessen des Handels wahr.“ — „Der Handelsstand von Itajahy wandte sich kürzlich beschwerdeführend an die Direktion des Lloyd, weil

eine ganze Reihe von Dampfern in Itajahy vorschriftswidrig nicht angelaufen waren, ja nicht einmal die Post in Cabeçudos abgegeben hatten. Acht Wochen sind Waren, die für Rio Grande do Sul bestimmt waren, in Itajahy liegen geblieben dank der Lotterwirtschaft des Lloyd; noch länger womöglich mußten Rio Grandenser Produkte im Hafen von Rio Grande auf Beförderung nach Itajahy warten. All dies wurde in der Eingabe auseinandergesetzt. Die Reklamation hat den Erfolg gehabt, daß der Lloyd seine Fahrten nach Itajahy noch mehr einschränkte und sich sogar mit dem Gedanken trägt, den Dampfer „Itapemirim“, der den Verkehr zwischen den Häfen unseres Staates vermittelt, zurückzuziehen. Anstatt die gerügten Übelstände abzustellen, bestärkt die Direktion ihre Kapitäne in ihrer Pflichtvergessenheit. Und diese Unverschämtheit müssen sich Bürger des Landes gefallen lassen, die mit ihren Steuer-groschen zur Unterhaltung dieser Gesellschaft beitragen, die schon längst in die Brüche gegangen wäre, wenn sie keine öffentliche Unterstützung erhielte.“

Selbst brasilianische Blätter, wie das „Jornal do Commercio“, veröffentlichten Zuschriften gegen den Lloyd, als letzthin ein Inspektor des Lloyds nach seinen Inspektionsreisen rosig gefärbte Berichte erstattet hatte, in denen er sich besonders auf die „gute Meinung der Governadore“ berief:

„Nicht die Governadore mußte man hören, sondern die Privatleute und vor allen Dingen die Vertreter des Handelsstandes. Die Governadore haben allen Grund mit der Leitung des Lloyd zufrieden zu sein, die ihre Vertrauenspersonen zu Agenten macht. Anders das Publikum und der Handelsstand. Dieser könnte ein sachverständiges und unparteiisches Urteil über den Dienst des Lloyd abgeben, der, um die Wahrheit zu sagen, alles zu wünschen übrig läßt. Die Fracht- und Passagepreise sind unerträglich hoch; in der Annahme, Verpackung und Aushändigung der Frachtgüter herrscht die größte Unregelmäßigkeit; die Behandlung der Passagiere ist unter aller Kritik; Unterkunft und Beköstigung sind schlecht und das Bordpersonal läßt es an Höflichkeit und Zuvorkommenheit fehlen. — Von den Lobeserhebungen der übrigen Governadore sticht das Urteil des Governadors von Pará ab. Dieser ist der Ansicht, daß der Lloyd sich nicht auf dem richtigen Wege befindet; er hat zu große Ausgaben an seinem Sitz, und der Dienst an Bord der Schiffe weist viele Mängel auf; die Kommandanten erscheinen nicht bei Tisch, die Speisen sind von schlechter Beschaffenheit, die Kajüten unrein usw.; dazu kommen die Unregelmäßigkeiten im Anlaufen der Häfen und zahlreiche andere Übelstände.“

Der Einsender schließt nach dem „Urwaldsboten“ in den nur zu berechtigten Worten: „So kann es einfach nicht weitergehen! Es ist Pflicht der Regierung, einzuschreiten. Für die Opfer, die das Bundesschatzamt mit der Auszahlung der hohen Subvention bringt, fehlt jede Gegenleistung.“ — Der Lloyd Brasileiro muß als Schoßkind einflußreicher nativistischer Politiker betrachtet werden, die zwar selbst nicht imstande sind, eine geordnete Küstenschiffahrt in die Wege zu leiten, aber sich wohl befähigt zeigten — der alte portugiesisch-brasilianische Charakterzug —, fremde frachtverbilligende, Ordnung und Verkehr schaffende Konkurrenz zu vernichten. Es gibt eben in Brasilien kaum einen staatlichen oder vom Staat unterstützten Betrieb gewerb-

licher oder verkehrswirtschaftlicher Natur, auf den nicht die latinoamerikanische Krippenpolitik ihren verderblichen Einfluß äußerte. Schon im Jahre 1883 hat Zöller darüber geklagt, die Küstenschiffahrt sei „dem Einfluß der Mächtigen“ unterworfen. Daran hat sich nichts geändert, und der Lloyd wird deshalb eine „große Versorgungsanstalt für politische Günstlinge, für Verwandte und Freunde politischer Influenzen“ genannt. Solange diese Linie das tatsächliche Monopol¹⁾ der Küstenschiffahrt behält, kann der Küstenverkehr nicht vervollkommen werden. Der Küstenverkehr stellt aber heute noch die einzige verwendbare Verbindung des Riesenreiches Brasilien dar und damit darf man in dieser Dampfergesellschaft des Lloyd Brasileiro das nachdrücklichste Hindernis einer intensiven Entwicklung der Verkehrswirtschaft von ganz Brasilien erblicken.

Ozeanverkehr.

Der Handel Südamerikas ist bedingt durch den Verkehrspol aller Weltwirtschaft im Ärmelkanal. Nach dem gegenüberliegenden Afrika findet seit der Sklavenbefreiung fast kein Verkehr statt, obwohl sich z. B. eine Holz-, Butter- und Schmalzausfuhr der Kolonie Blumenau nach Deutsch-Südwestafrika mittels Segler lohnen müßte, zumal die für Segler durch Ozeanströmungen und herrschende Windrichtungen vorgezeichneten Fahrbahnen diese Verbindung begünstigen.

Von allen Ländern Südamerikas ist es heute, bevor die Öffnung des Panamakanals die alten Kulturlande des südamerikanischen Nordwestens, Columbien, Equador und Peru, der alten Welt wieder näher bringt, das Riesenreich Brasilien, das mit dem Kap Roca weitausladend Europa breite Handelsfronten entgegenstellt. Zahlreiche Dampferlinien verbinden deshalb das Riesenreich mit den modernen Staaten der alten Welt: die Hamburg-Amerika-Linie, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Norddeutsche Lloyd, ferner die Royal Mail-Pacific Steam-Navigation Comp., Transports maritimes, Messageries maritimes, La Veloce, Società di Navigazione a Vapore, Lloyd Italiano und verschiedene unwichtige Linien. S. Francisco wird aber von diesen fremden Linien heute noch nicht angelaufen.

Die deutschen Dampfer zeichnen sich durch große Ordnung, Reinlichkeit und mäßige Fahrpreise aus. Für die Seetüchtigkeit des deutschen Materials sprechen auch die Zahlen der erlittenen Flottenverluste: von dem gesamten Tonnengehalt verloren bisher England mit seinen Kolonien 1,4%, Deutschland 1,4, Rußland 1,6, Frankreich 1,6, die Vereinigten Staaten 1,9, Dänemark 2,1, Italien 2,6, Spanien 3,1, Schweden 3,5, Norwegen 3,9 (bei den beiden letzten Zahlen spricht das Vorwiegen älterer und kleinerer Segelschiffe

¹⁾ Die übrigen Linien, wie die Companhia Commercio Navegação und mehrere kleine Linien, dienen vorwiegend lokalen Aufgaben.

wesentlich mit). Zwischen der Hamburg-Amerika-Linie und dem Bremer Lloyd wird oft ein Qualitätsunterschied gesucht; manchen gilt der Lloyd als der aristokratischere. Beide Gesellschaften sind sonst wohl gleich tüchtig, auf der südamerikanischen Fahrt möchte ich aber die Benutzung der Hamburger Schiffe vorziehen, da der Lloyd diese Linie nur als Nebenlinie betrachtet, weniger Dampfer entsendet und keine erste, nur zweite Kajüte auf diesen Schiffen hat.

Die Hamburg-Amerika-Linie und die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft arbeiten miteinander Hand in Hand und unterscheiden neben der La Plata-Linie drei brasilianische Linien. Die Nordbrasilianische Linie verkehrt zwischen Hamburg, Antwerpen, Boulogne S. M., Leixões, Lissabon und abwechselnd Pará—Manáos und Pará—Maranhão—Ceara—Tutoya je einmal monatlich. Die Mittelbrasilianische Linie verbindet einmal monatlich Hamburg, Antwerpen, Boulogne S. M., Leixões, Lissabon mit Pernambuco—Bahia—Rio de Janeiro und Santos. Die Südbrasilianische Linie läuft von Hamburg (Antwerpen), Leixões und Lissabon (oder Havre—Leixões) abwechselnd nach Paranagua—S. Francisco und Rio Grande do Sul oder nach Cabello—Maçeió—Florianopolis und Rio Grande do Sul je einmal monatlich.

Der Norddeutsche Lloyd sendet insgesamt alle 14 Tage einen Dampfer nach Brasilien ab, der von Bremen über Antwerpen—Oporto (Leixões), Lissabon abwechselnd Pernambuco—Rio de Janeiro (nach Bedarf S. Francisco) und regelmäßig Santos oder Bahia, Rio de Janeiro und Santos anläuft.

Die Preise für Kajüte schwanken bei der Hamburg-Amerika-Linie je nach Lage der Kabinen für die Strecke Hamburg—S. Francisco und Rio Grande do Sul zwischen 560 und 720 M. Beim Lloyd kostet zweite Kajüte Bremen—S. Francisco 500 M. (Rio Grande do Sul läuft der Norddeutsche Lloyd nicht an). Deutsche Auswanderer für die deutsche Kolonie Hansa im südbrasilianischen Staate Sta. Catharina werden nur nach S. Francisco für 125 M. die $\frac{1}{2}$ Person und solche für die Ackerbaukolonie Neu-Württemberg und Xingu, im Staate Rio Grande do Sul, nach Rio Grande do Sul zu 160 M. zu $\frac{1}{2}$ angenommen. Die Annahme zu diesen Fahrpreisen bedarf jedoch besonderer Genehmigung. Die Fahrzeit der Dampfer von der Nordsee bis São Francisco dauert in der Regel einen Monat. Der Uhrenunterschied zwischen Abgangs- und Ankunftsort ist dabei gering: Wenn die Uhr in Hamburg im Mittag steht, zeigt sie in Rio de Janeiro 6 Uhr 7 Min., in S. Francisco 7 Uhr, in Rio Grande do Sul 7 Uhr 32 Min. vormittags.

Der Reisende nach Blumenau landet gewöhnlich in S. Francisco, wo sich das Zollamt gegen Einwanderer sehr entgegenkommend zeigt, und fährt von dort mit einem Küstendampfer, meistens dem „Max“, nach Itajahy; er kann auch in Rio de Janeiro oder Santos den Ozeandampfer verlassen und mit Küstendampfern von dort nach Itajahy fahren.

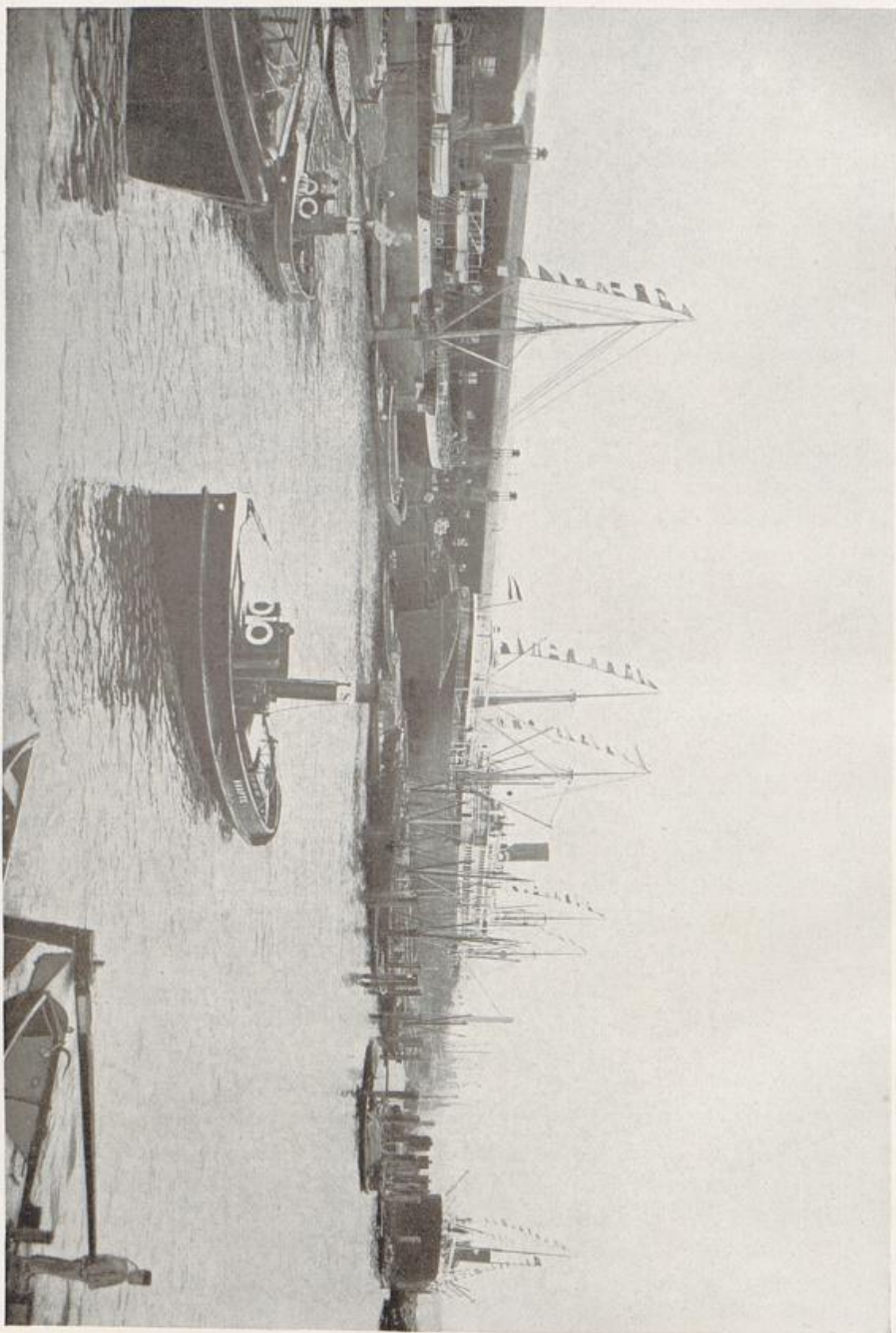
Im Jahr 1905 beförderte der Norddeutsche Lloyd 200 819 Auswanderer nach den Vereinigten Staaten, 12 420 nach dem La Plata und nur 2886 nach Brasilien.

Über Hamburg wanderten 1905 nach den Vereinigten Staaten 100291, nach dem La Plata 4423 und nach Brasilien 336 Personen aus. Den weitaus größten Teil hiervon beförderte die Hamburg-Amerika-Linie mit der Hamburg-Amerika-Paketschiffahrts-Aktiengesellschaft. Allein an Kaffee brachte die Hamburg-Amerika-Linie 1249876 Sack (gegen 1191863 im Vorjahr) und 118662 Ballen Tabak (gegen 94840) nach Hamburg zurück.

Der Lloyd verfügt heute über 92 Seedampfer (620366 Tons), 50 Küstendampfer (74418 Tons), 50 Flußdampfer (5848 Tons), insgesamt 192 Dampfer mit 570945 Pferdekraften und 700632 Tons (mit Schulschiffen, Leichtern usw. 754157 Tons). Die Hamburg-Amerika-Linie besitzt 158 Seedampfer mit 881814 Tons und 205 Dampfer für den Seebäddienst, Flußdampfer, Schlepper, Leichter usw. mit 44679 Tons (in Summa 363 Dampfer usw. mit 926493 Tons). — Während der Jahre 1896—1899 wurden in Deutschland durchschnittlich 152000 Tonnen gebaut, in den Jahren 1900—1903 je 205000, im Jahr 1904 202000, 1905 255000 und 1906 318000 Tonnen. Seit dem Jahr 1898 hat sich diese Produktion in Deutschland also verdoppelt.

Auf dem Felde des Handels nahm kein Staat Europas einen derart schnellen, geradezu epochemachenden Aufschwung wie Deutschland: das Kernland Europas, das breite Durchgangsgebiet von Nord nach Süd, von Ost nach West! Je länger es gedauert hat, bis unser deutsches Volk, durch den deutschen Wald und die kontinentale Lage des Reichs in Europa in der Entwicklung natürlich aufgehalten und durch schwere Kämpfe Jahrhunderte gewaltsam politisch zurückgedrängt, nach seiner Einigung machtvoll in die Weltgeschichte eingriff, desto mehr nationale Kraft ruht hier aufgespeichert, um so frischer schlägt der Puls des volkswirtschaftlichen Lebens! —

Die vaterländische Ausfuhr ist in den Jahren 1875—1900 um 78% gewachsen, während die englische Ausfuhr nur um 35%, die französische in derselben Zeit nur um 5% zu wachsen vermochte. Rund 70% der deutschen Ein- und Ausfuhr gehen über die Salzflut des völkerverbindenden Meeres. Es ist deshalb nicht nötig, auf den entscheidenden Wert hinzuweisen, den der Ozean, die Hochstraße des Welthandels, für unser ganzes aufstrebendes Wirtschafts- und Volksleben besitzt. Wenn wir uns dabei der bisherigen Erfolge erfreuen und mit Stolz auf die machtvolle Entwicklung unserer deutschen Handelsflotte blicken dürfen, so wollen wir unserer Beobachtung doch nicht die Tatsache verschließen, daß diese Fortschritte in erster Linie der Initiative deutscher Verkehrsanstalten, der deutschen Dampferlinien, zu verdanken sind. Es sind die Verkehrsmittel, die in unserer deutschen Überseepolitik die einleitende und zugleich ausübende Rolle spielen. Sie sind nicht nur die erbetenen Träger, die gewünschten Hilfsmittel und die erst in zweiter Linie in ihrer Wechselwirkung neuen Verkehr schaffenden Kräfte unserer Überseepolitik, nein, bei ihnen ruht heute noch sogar die erste Initiative! Nicht so sehr



Hafenleben im Hamburger Hafen.



Hafenleben im Hamburger Hafen.

zur Förderung des Güterlebens, wie aus Selbstzweck erweitern und verdichten sie im Wettkampf mit fremden Dampferlinien ihr Verkehrsnetz.

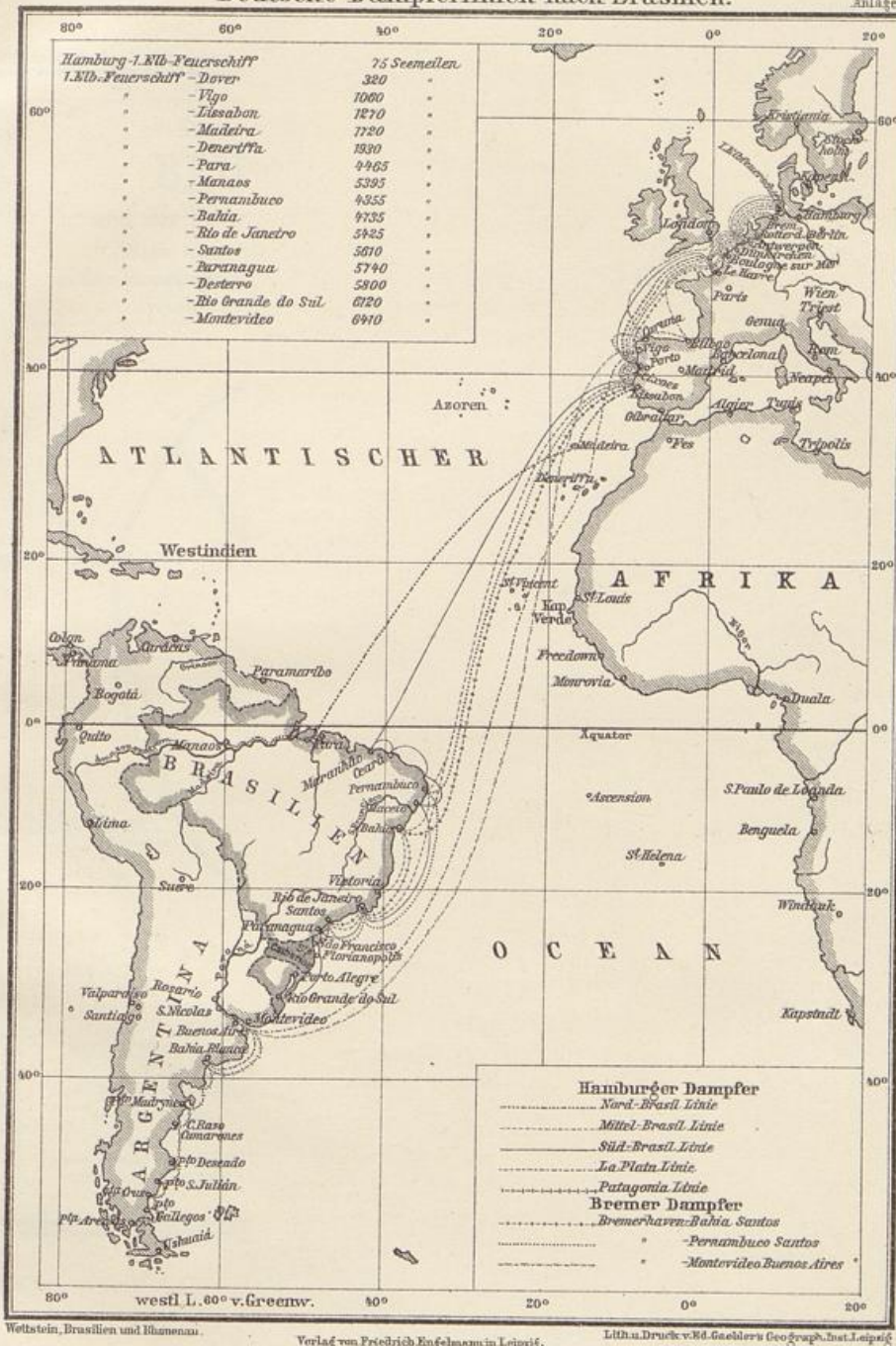
So sehr die dabei erzielten, glänzenden Erfolge uns blenden können, wir müssen zugeben, daß die deutsche Aus- und Einfuhrindustrie doch das erste, das treibende Moment in der Entwicklung deutscher Weltwirtschaft darstellen sollte, der erst wieder der Verkehr zu genügen, die er dann erst wieder frisch zu beleben hätte! Soll die erste und wichtigste Aufgabe dieser größten aller heutigen Verkehrsmittel, der Weltdampfer, die Tätigkeit als Hilfsmittel der Produktion und Konsumtion stärker als bisher gegenüber dem „Selbstzweck“ hervortreten, so muß die deutsche Export- und Importindustrie selbst mehr Initiative entwickeln, sich in der Welt mehr umsehen, wenigstens alle Söhne in die Fremde zum Studium senden und jedenfalls durch Reisende den vorhandenen Bedürfnissen mehr nachgehen und das Bedürfnis auch in heute noch abgelegenen Wirtschaftsgebieten anzuregen und zu vervielfältigen suchen. Das Exportkapital aber sollte nicht, wie in Blumenau, acht Jahre zögern, bis es in denkbar fruchtbarste Gefilde, in denen sich in Nordamerika stets ein Bahnbau gelohnt hat, eine Strecke von nur 75 km, statt sofort 150 km bis zum Hochland baut und dadurch Sorge trägt, daß an der Spitze der Ausfuhr Eisen und Eisenwaren in die Neuländer geführt werden! Menschen- und Arbeitskräfte wären dann unschwer im größeren Stil in diese südbrasilianischen Gefilde zu lenken, zumal nachdem eben überraschend eine Rückwanderung aus Nordamerika eingesetzt hat, und wenn dann noch Kirche und Schule und nicht zuletzt eine durch deutsches Kabel unterstützte deutsche Presse in Brasilien tätig ist, dann wird es der letzte Deutsche erkennen, daß es nicht not tut, ja gar nicht angebracht ist, irgend einen Platz oder gar ein Land Südamerikas in staatlichen Zusammenhang mit dem Deutschen Reich zu bringen und dort die deutsche Flagge zu hissen. Die staatlichen Grenzen verlieren bei der heutigen Weltwirtschaft in den selbständigen Ländern Südamerikas, die kein Mutterland mehr besitzen, in diesen freien Staaten, gegen die wir freien Wettbewerb haben, ebenso zusehends an Wert wie die handelspolitischen Grenzen an Bedeutung gewinnen.

Diese handelspolitischen Grenzen Südamerikas sind heute noch nicht festgelegt. — In einem Lande aber wie Brasilien, in dem 400000 Deutsche in harmonischem Einklang mit der Regierung ihres neuen Vaterlands leben, hat der deutsche Handel von Haus aus besonders günstige Aussichten für seine Ausdehnung in extensiver und intensiver Richtung und bei aller Anerkennung der Bedeutung unserer Schutzgebiete sollen wir es deshalb immer deutlicher erkennen:

Das Deutschtum im Ausland ist unsere wichtigste Kolonie!

Deutsche Dampferlinien nach Brasilien.

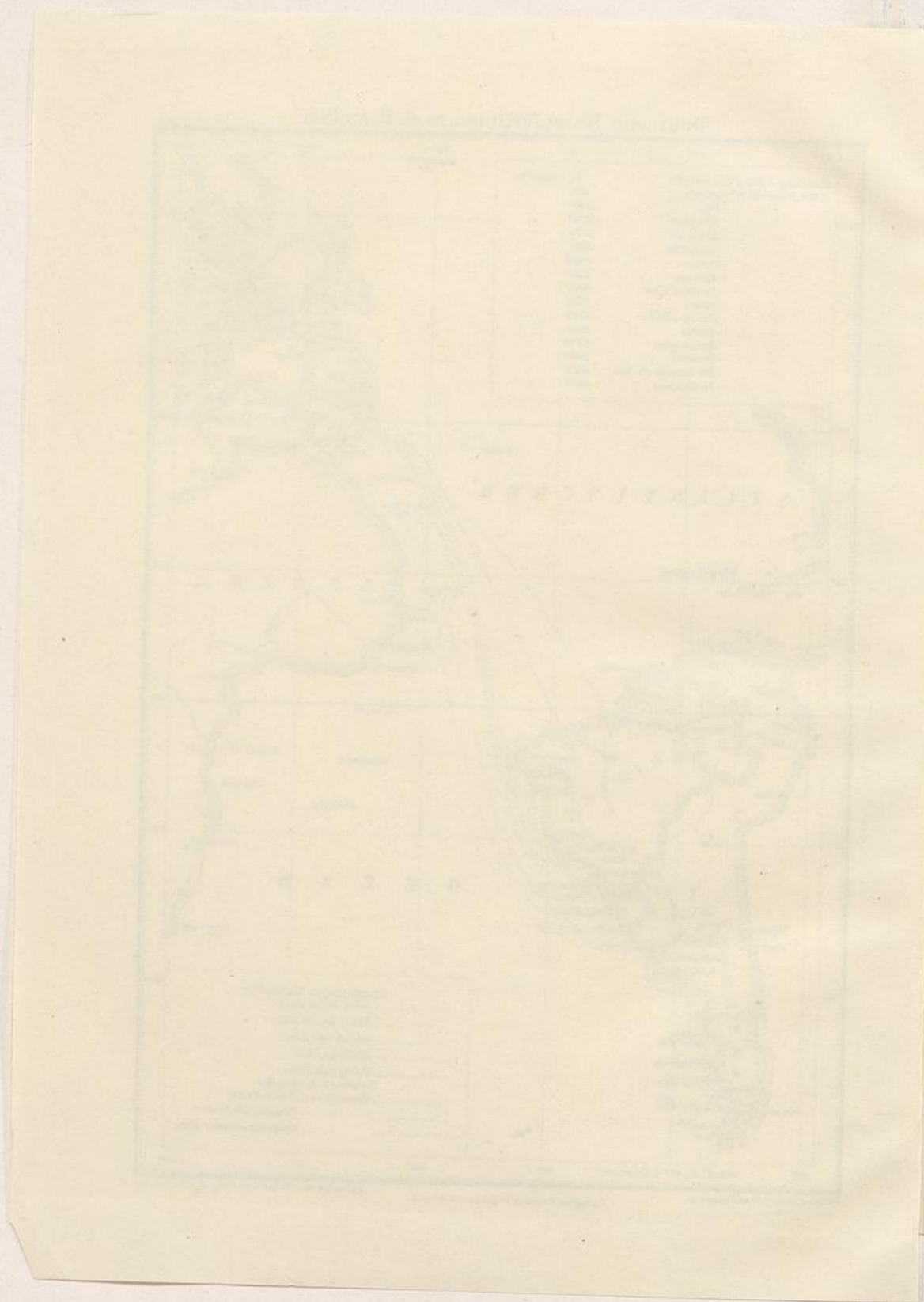
Anlage 1.

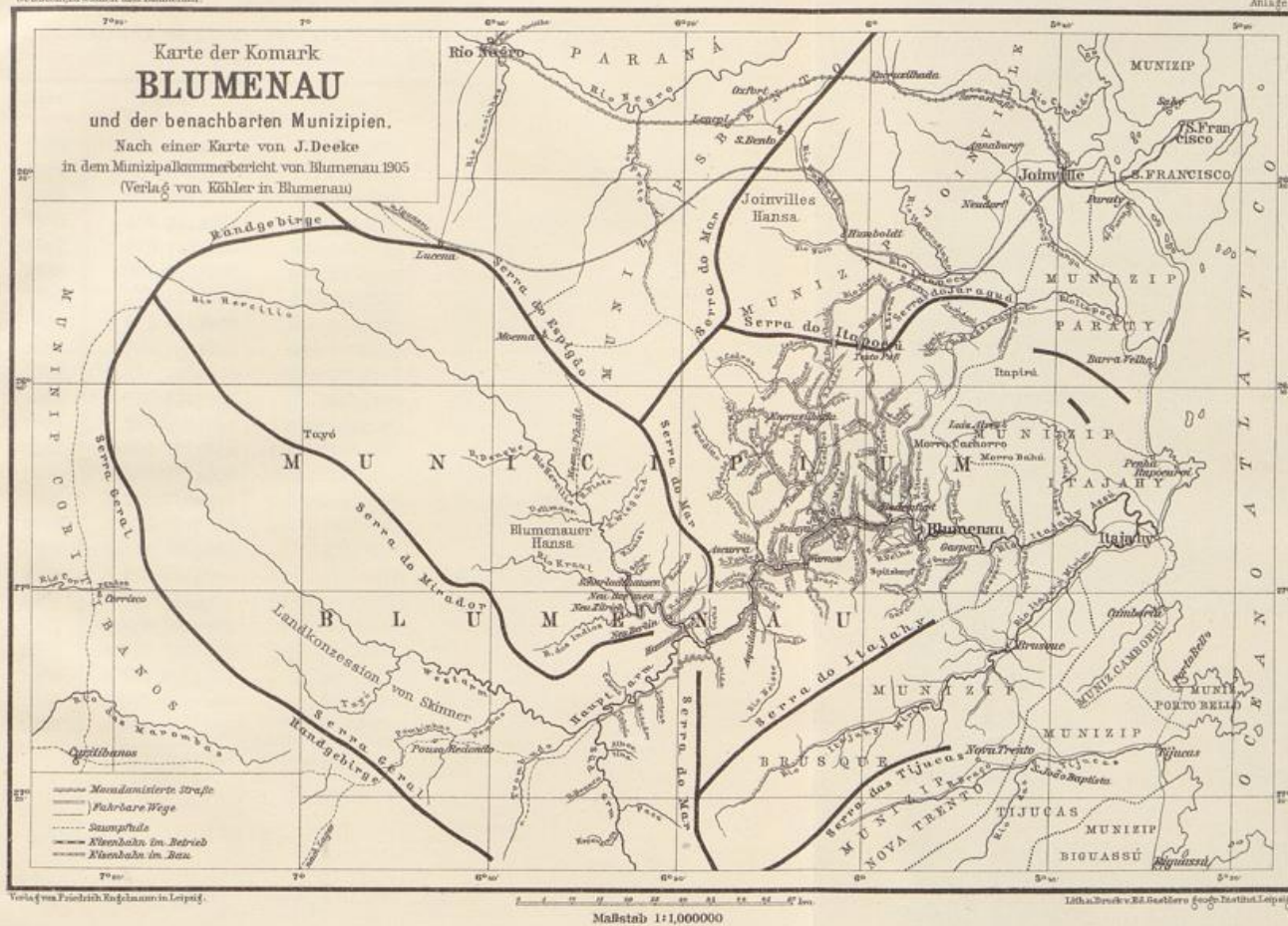


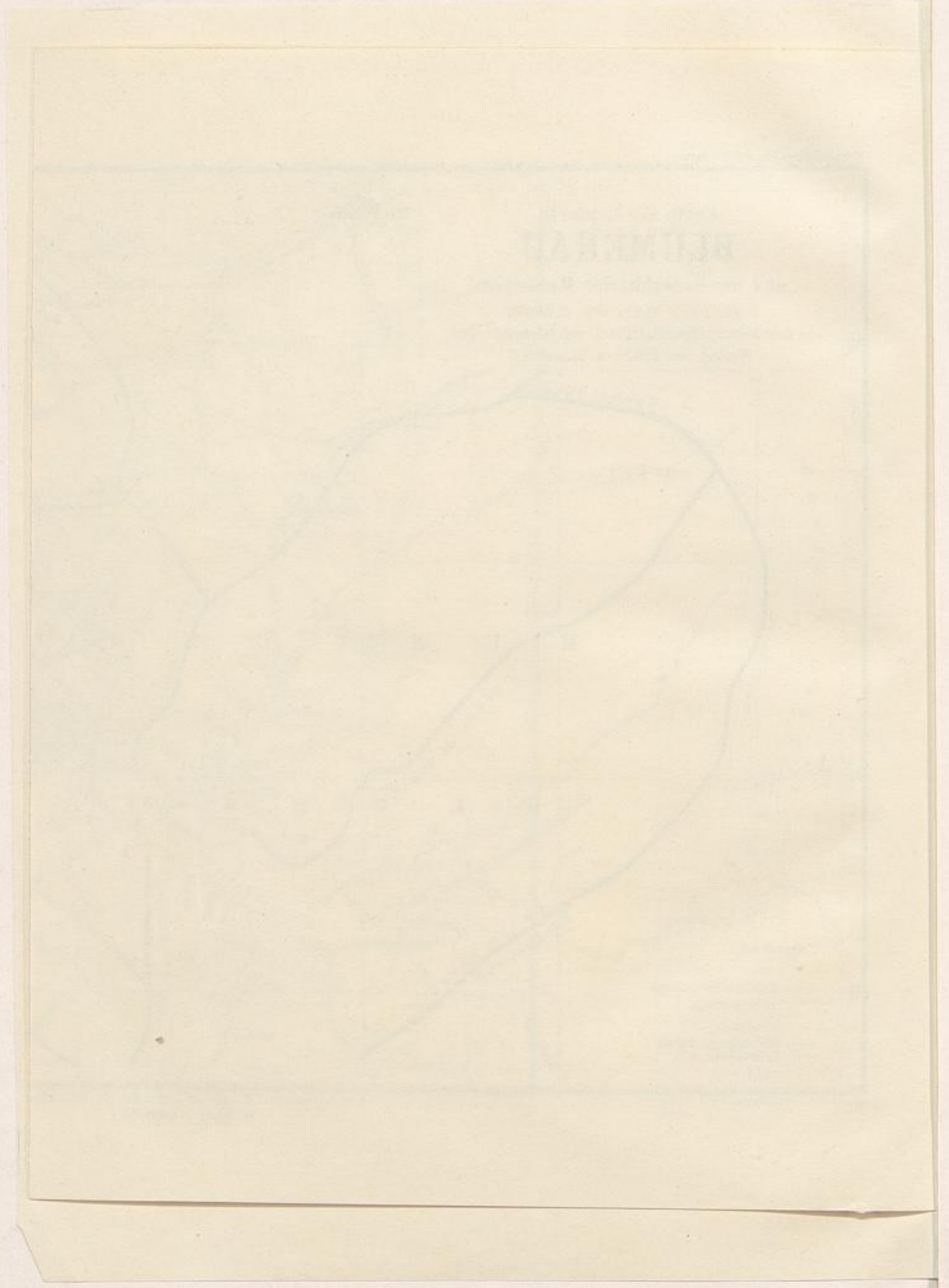
Weltstein, Brasilien und Rhannau.

Verlag von Friedrich Engelmann in Leipzig.

Lith. u. Druck v. Ed. Gschlerr in Leipzig.







Anlage III.

Movimento financeiro

da Estrada de Ferro do Paraná desde a sua inauguração até
31 de Dezembro de 1906.

Anno	Receita	Despeza	Saldo	Deficit
1883	4:400,350	13:934,361		9:534,011
1884	30:082,580	141:156,681		111:074,101
1885	338:551,120	364:638,785		26:087,665
1886	450:211,568	450:101,001	1103567	
1887	675:443,750	552:506,475	122:937,275	
1888	751:023,762	519:635,108	231:388,654	
1889	771:442,932	535:060,187	236:382,745	
1890	863:321,635	585:814,581	277:507,054	
1891	997:783,591	663:329,023	334:454,568	
1892	1:331:945,835	918:200,249	413:745,586	
1893	1:720:474,537	987:481,249	732:993,288	
1894	2:285:918,536	1:153:403,420	1:132:515,116	
1895	3:004:221,614	1:670:415,373	1:333:806,241	
1896	3:558:521,026	2:042:922,438	1:515:598,588	
1897	3:252:713,247	2:048:067,645	1:204:645,602	
1898	3:324:921,155	1:882:555,795	1:442:365,360	
1899	3:440:485,495	1:722:928,110	1:717:557,385	
1900	3:112:467,550	1:689:553,524	1:422:914,026	
1901	2:847:661,630	1:388:465,283	1:459:196,347	
1902	2:828:782,930	1:434:804,697	1:394:178,233	
1903	3:317:376,545	1:710:761,095	1:606:615,450	
1904	3:144:591,691	1:817:898,164	1:326:693,627	
1905	2:918:143,564	1:318:527,928	1:599:615,636	
1906	3:661:107,702	1:333:752,408	2:327:355,294	
	48:631:794,445	26:945:913,580	21:832:576,642	146:695,777
			146:695,777	
			21:685:880,865	

VI. 1906

Estrada de Ferro do Paraná.

Bases das tarifas.

Numeros das tarifas	Unidade das trans- portes	Taxa por kilometros	1a zona 2a " 100 á 199 " 3a " 200 á 249 " 4a " 250 á "	Viajantes		Distancias legaes
				1a Classe	Bilhetes simples e volta	
1	Viajante	§		1a Classe		0,090
1A	Viajante	§		2a Classe		0,085
1B	Viajante	§		1a Classe		0,085
1C	Viajante	§		2a Classe		0,075
2	Tonel.			Bagagens e encomendas		0,060
3	Tonel.			Objectos de grande volume e pouco peso objectos de cuidado		0,050
4	Tonel.	§		Importação, aguardente, espirituosos, fumo, calçado, chapelaria etc.		0,048
4A	Tonel.	§		Herva matte beneficiada		0,046
4B	Tonel.	§		Herva matte em rama		0,130
5	Tonel.	§		Aguardente nacional, assucar, café, kerosene, couros, sabão		0,070
6	Tonel.	§		Ferragens, machinas diversas		0,066
7	Tonel.	§		Carne secca, farinha, pão, peixe		0,850
8	Tonel.	§		Cercaes, vinho nacional sal		0,450
9	Tonel.			Passaros e pequenos animaes		0,370
10	Cabeça			Gado pequeno menos de 25 cabeças		0,293
10A	Cabeça			Gado pequeno 25 cabeças e mais		0,250
11	Cabeça			Gado grande, cavallos e mulas		0,224
12	Peça			Carroças de 2 rodas		0,162
13	Peça			Carroças de 4 rodas		0,140
14	Vehiculo			Carros e wagões da estrada de ferro, rebocados		0,125
15	Loc.etend.			Locomotivas e tenders rebocados		0,387
16	Tonel.			Madeira, ferragens, cimento pedras de cantaria, canna de assucar		0,011
17	Tonel.			Materiaes de construcção do paiz carvão mineral, coke, estrume etc.		0,009

Estrada de Ferro do Paraná.

Bases das tarifas.

1a zona 0 á 99kilom.					Viajantes				Bagagens e encomendas	Objectos de grande volume e pouco peso objectos de cuidado	Importação, aguardente, espirituosos, fumo, calçado, chapelaria etc.	Herva mate beneficiada	Herva mate em rama	Aguardente nacional, assucar, café, kerosene, couros, sabão	Ferragens, machinas diversas	Carne secca, farinha, pão, peixe	Cercaes, vinho nacional sal	Passaros e pequenos animaes	Gado pequeno menos de 25 cabeças	Gado pequeno 25 cabeças e mais	Gado grande, cavallos e mulas	Carroças de 2 rodas	Carroças de 4 rodas	Carros e wagões da estrada de ferro, rebocados	Locomotivas e tenders rebocados	Madeira, ferragens, cimento pedras de cantaria, canna de assucar	Materias de construção do paiz carvão mineral, coke, estrêre etc.		
Bilhetes simples		Ida e volta																											
1a Classe	2a Classe	1a Classe	2a Classe																										
1a Classe	2a Classe	1a Classe	2a Classe																										
2a " 100 á 199 "																													
3a " 200 á 249 "																													
4a " 250 á "																													
Numeros das tarifas					1	1A	1B	1C	2	3	4	4A	4B	5	6	7	8	9	10	10A	11	12	13	14	15	16	17		
Unidade das trans- portes					Viajante	Viajante	Viajante	Viajante	Tonel.	Tonel.	Tonel.	Tonel.	Tonel.	Tonel.	Tonel.	Tonel.	Tonel.	Tonel.	Tonel.	Cabeça	Cabeça	Cabeça	Peça	Peça	Vehiculo	Loc.e tend.	Tonel.	Tonel.	
Taxa por kilometros					\$	\$	\$	\$			\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$												
Distancias legues					0.090	0.050	0.140	0.080	0.850	0.450	0.300	0.235	0.210	0.224	0.162	0.110	0.100	0.387	0.011	0.009	0.080	0.144	0.216	0.117	0.793	0.057	0.048		
1a zona					0.085	0.048	0.130	0.072																					
2a "					0.085	0.046	0.120	0.070																					
4a "					0.075	0.044	0.112	0.066																					

Anlage V.

Kurswert des brasilianischen Geldes

(auf London):

1885/86	22 ¹ / ₂ — 17 ⁵ / ₈ d
1886/87	23 — 20 ⁵ / ₈ d
1887/88	25 ¹ / ₁₆ — 20 ¹ / ₈ d
1888/89	28 — 25 ¹ / ₁₆ d
1889/90	27 ¹¹ / ₁₆ — 20 ¹ / ₄ d
1890/91	24 ¹ / ₂ — 16 d
1891/92	17 ⁵ / ₈ — 10 ³ / ₈ d
1892/93	15 ¹ / ₂ — 10 d
1893/94	12 ⁵ / ₁₆ — 9 d
1894/95	12 — 9 d
1895/96	11 ³ / ₈ — 8 ⁷ / ₁₆ d
1896/97	9 ⁷ / ₈ — 7 ¹ / ₂ d
1897/98	8 — 5 ²¹ / ₃₂ d
1898/99	8 ³ / ₄ — 6 ¹¹ / ₁₆ d
1899/1900	11 ¹ / ₈ — 6 ²⁹ / ₃₂ d
1900/01	13 ⁷ / ₁₆ — 9 ³ / ₈ d
1901/02	10 ¹ / ₄ — 12 ¹⁹ / ₃₂ d
1902/03	11 ³ / ₄ — 12 ⁵ / ₈ d
1903/04	12 ³ / ₁₆ — 11 ⁵ / ₁₆ d
1904/05	12 — 18 ⁵ / ₃₂ d
1905/07 ca.	15 — 16 d

Anlage VIa.

Zwölfjährige Mittel (1888—1899).

Wetterbeobachtungen von B. Scheidemantel, Blumenau.

Ortsbestimmung: Breite 26° 55' 26" s. v. Greenwich — Länge 49° 3' 32" — Seehöhe 28,6 m.
Der Barometerstand ist auf 0° und Meereshöhe reduziert.

	Temperatur Celsius			Luftdruck	Relat. Feucht.		Nebel	Regen-tage		Bedeckt		Heiter		Gewitter		Regen in mm
	Jahres-Mittel	Extreme	Jahres-Mittel		7 Uhr vorm.	2 Uhr nachm.		vorm.	nachm.	vorm.	nachm.	vorm.	nachm.	tags	nachts	
1888	3.2	31.4	21.6	759.7	—	—	31	55	47	86	85	174	182	84	76	2.149
1889	3.3	35.1	21.6	760.8	—	—	94	50	47	86	74	188	191	95	71	1.840
1890	4.9	38.3	21.7	761.9	96.3	72.7	143	55	59	103	94	182	221	96	63	1.295
1891	2.5	36.2	22.2	760.4	95.6	76.6	118	65	71	100	92	172	196	78	61	1.887
1892	4.8	37.4	21.3	758.1	96.2	74.8	123	55	53	83	88	178	183	89	52	1.751
1893	2.3	37.8	20.7	758.5	96.4	75.5	128	58	48	66	62	190	192	89	76	2.170
1894	3.2	38.3	21.4	758.8	97.5	76.7	130	53	88	70	72	145	174	94	77	1.999
1895	0.3	41.0	21.9	758.8	97.3	76.0	92	55	71	88	77	166	190	68	54	1.715
1896	6.4	37.6	22.5	759.4	96.9	75.3	88	52	74	88	75	185	173	84	63	1.875
1897	3.2	36.6	21.7	760.1	96.6	71.8	95	42	63	66	54	200	192	86	78	1.720
1898	3.3	35.9	20.4	760.1	97.3	71.9	83	70	88	76	73	181	172	89	76	2.217
1899	2.0	35.0	21.0	760.9	96.0	72.5	80	61	85	54	53	170	175	92	70	1.949
Absolute Extreme																
	0.3	41.0	21.5	759.8	96.6	74.4	100	56	66	80	75	178	187	87	68	1.886

Anlage VIb.

Siebenjährige Mittel (1900—1906).

Wetterbeobachtungen von B. Scheidemantel, Blumenau.

Ortsbestimmung: Breite 26° 55' 26" s. v. Greenwich — Länge 49° 3' 32" — Seehöhe 28,6 m.
Der Barometerstand ist auf 0° und Meereshöhe reduziert.

	Temperatur Celsius			Luftdruck	Relat. Feucht.		Nebel	Regen-tage		Bedeckt		Heiter		Gewitter		Regen in mm
	Jahres-Mittel	Extreme	Jahres-Mittel		7 Uhr vorm.	2 Uhr nachm.		vorm.	nachm.	vorm.	nachm.	vorm.	nachm.	tags	nachts	
1900	4.9	36.6	21.4	760.3	96.7	73.4	97	59	74	94	63	129	131	84	77	1.594
1901	4.3	36.0	20.2	761.5	95.6	69.0	93	54	64	60	43	178	176	90	80	1.590
1902	2.5	38.4	21.6	761.2	95.7	73.5	92	64	99	74	38	163	142	131	95	2.229
1903	5.6	35.0	21.2	762.9	95.5	73.0	94	70	96	79	37	132	128	116	79	1.696
1904	0.0	35.6	20.5	761.9	95.3	71.1	85	63	77	82	54	141	148	81	76	1.769
1905	2.4	35.4	20.9	761.8	95.4	72.5	67	67	82	76	53	137	143	102	85	2.150
1906	5.2	35.8	21.1	761.8	94.6	82.1	96	53	55	64	45	175	193	70	55	1.276
Absolute Extreme:																
0.0 38.6																
Mittel:																
			21.0	761.6	95.5	71.5	87	61	78	76	48	151	152	96	78	1.762

Ortsbestimmungen
der brasilianischen Hafenorte.

Hafenort	D (1905)	I (1905)	H	Breite Süd	Länge W. Gr.
Manaos	1° 25' 03" NO.	+ 19° 318	0,2974	3° 08' 30"	59° 59' 27"
Santarem	2° 02' 49" NW.	+ 21° 577	0,29238	2° 25' 31"	54° 40' 48"
Belem	6° 29' 03" "	+ 23° 394	0,29135	1° 17' 54"	48° 29' 13"
S. Luiz	9° 28' 3" 1	+ 20° 488	0,29064	2° 31' 48"	44° 16' 48"
Tutoia	10° 58' 42" 5	+ 19° 0885	0,29015	2° 46' 54"	42° 14' 03"
Fortaleza	13° 14' 15" "	+ 15° 744	0,2878	3° 47' 38"	38° 30' 23"
Quixadá	13° 38' 01" "	+ 14° 038	0,2818	4° 57' 34"	39° 32' 03"
Natal	15° 30' 44" "	+ 9° 571	0,28396	5° 46' 41"	35° 12' 24"
Parahyba	15° 39' 35" "	+ 7° 1583	0,28335	6° 57' 30"	34° 43' 45"
Recife	15° 31' 42" 9	+ 5° 0958	0,28147	8° 02' 44"	34° 52' 18"
Maceio	15° 11' 44" "	+ 3° 2276	0,27667	9° 40' 14"	35° 43' 58"
Aracujú	14° 11' 58" 7	+ 2° 181	0,27399	10° 55' 06"	37° 04' 12"
Bahia	13° 29' 58" "	— 0° 1163	0,2663	13° 00' 33"	38° 31' 52"
Caravelhas	12° 34' 43" 7	— 8° 4989	0,25684	17° 43' 42"	39° 13' 15"
Victoria	11° 33' 06" "	— 12° 1243	0,24876	20° 19' 30"	40° 17' 25"
Santos	6° 17' 07" "	— 14° 7626	0,24852	23° 58' 10"	46° 20' 53"
Paranagua	3° 57' 52" 5	— 15° 6896	0,24767	25° 31' 20"	48° 30' 49"
Florianopolis	3° 46' 27" 8	— 18° 9271	0,24671	27° 35' 45"	48° 33' 43"
Porto Alegre	0° 35' 45" 7	— 21° 8009	0,24813	30° 02' 10"	51° 10' 06"
Rio Grande	0° 47' 54" 2 NO.	— 24° 2292	0,24702	32° 01' 31"	52° 07' 45"
Montevideo	5° 12' 06" 3	— 27° 5937	0,25327	34° 47' 48"	56° 14' 51"
Itaqui	3° 49' 27" "	— 21° 2844	0,25314	29° 07' 10"	56° 36' 52"
Corrientes	5° 21' 23" "	— 19° 0562	0,25585	27° 28' 36"	58° 51' 53"
Asuncion	3° 47' 39" "	— 15° 5490	0,25642	25° 16' 49"	57° 40' 05"
Corumbá	2° 19' 56" 4	— 6° 4323	0,26554	19° 00' 11"	57° 39' 03"
Guyabá	0° 31' 24" 4	— 0° 6786	0,27166	15° 35' 49"	56° 05' 52"
Uberaba	5° 19' 22" 6	— 7° 0077	0,25588	19° 45' 28"	47° 55' 52"

Roßberg'sche Buchdruckerei, Leipzig.

Deutsche literarische Auswanderung

1871-1914

Einleitung

1. Die literarische Auswanderung

2. Die literarische Auswanderung

3. Die literarische Auswanderung

4. Die literarische Auswanderung

5. Die literarische Auswanderung

Fazit

Die literarische Auswanderung war ein wichtiger Bestandteil der deutschen Literaturgeschichte.

Die literarische Auswanderung war ein wichtiger Bestandteil der deutschen Literaturgeschichte.

Die literarische Auswanderung war ein wichtiger Bestandteil der deutschen Literaturgeschichte.

Die literarische Auswanderung war ein wichtiger Bestandteil der deutschen Literaturgeschichte.

Die literarische Auswanderung war ein wichtiger Bestandteil der deutschen Literaturgeschichte.

Die literarische Auswanderung war ein wichtiger Bestandteil der deutschen Literaturgeschichte.

Die literarische Auswanderung war ein wichtiger Bestandteil der deutschen Literaturgeschichte.

Deutsche überseeische Auswanderung 1871—1905.

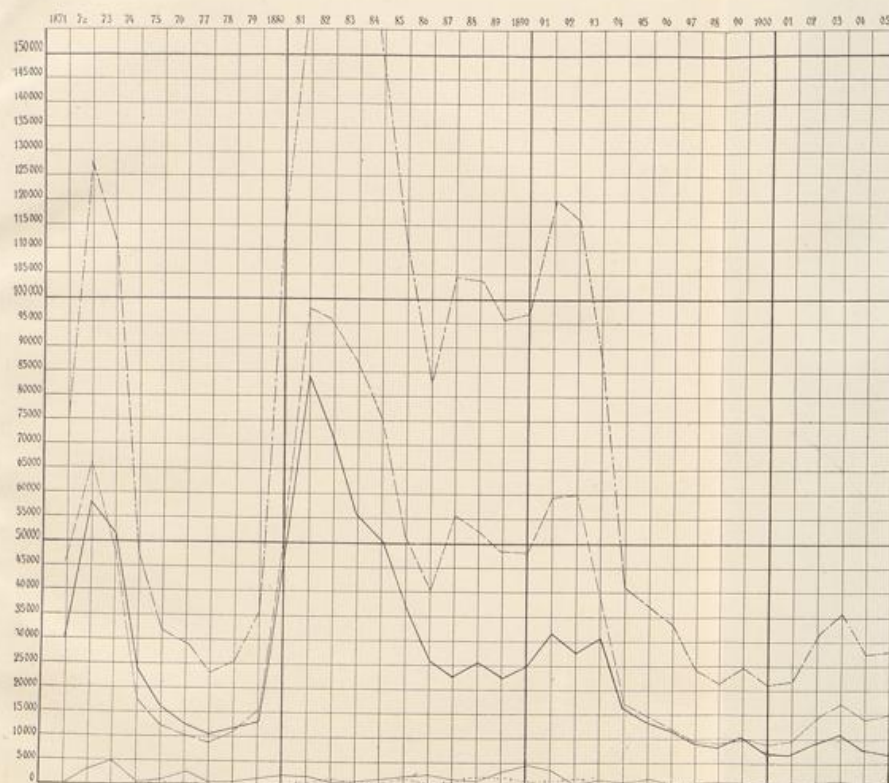
Erklärung:

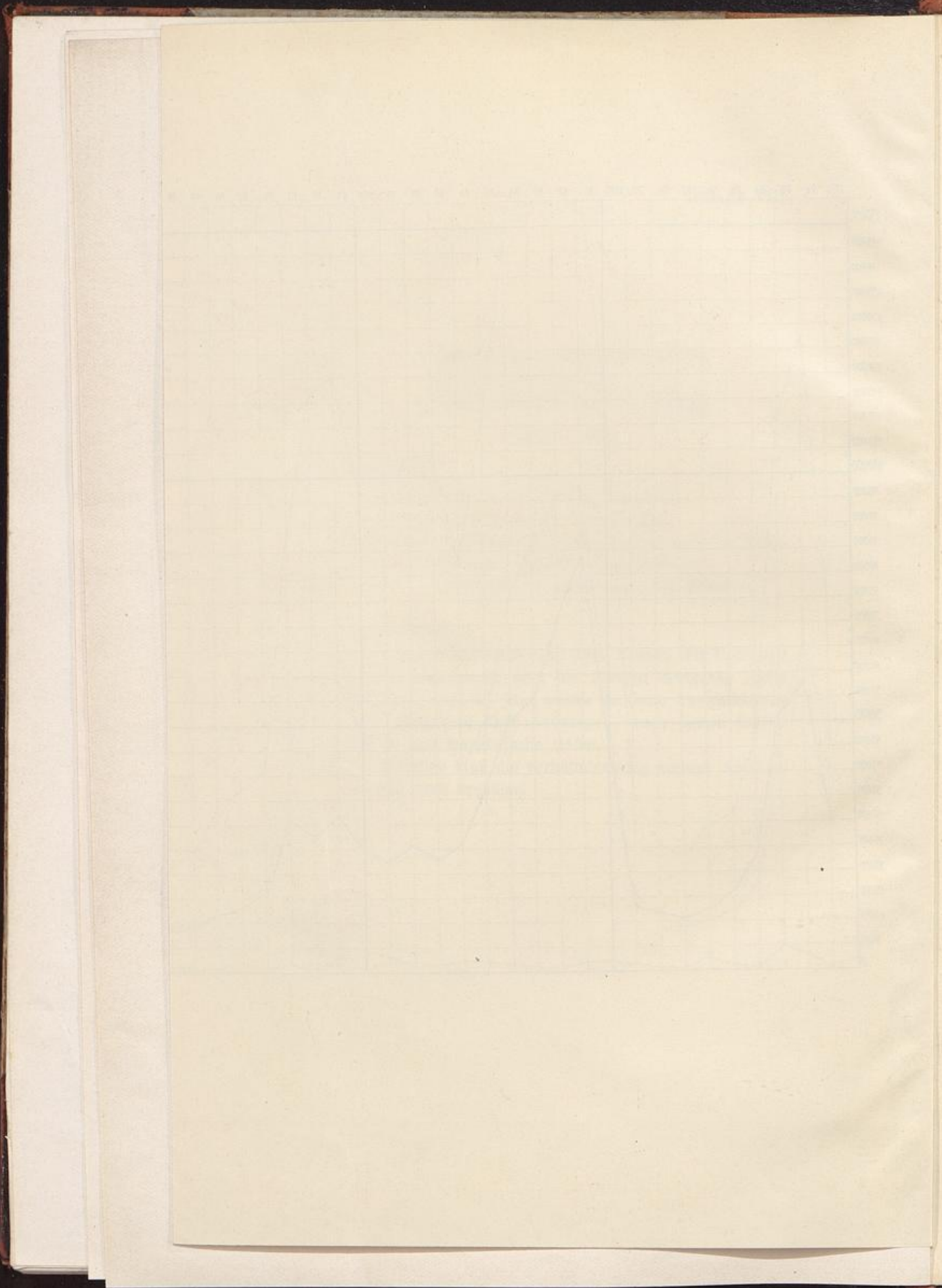
- Auswanderung über Hamburg.
- Auswanderung über Bremen.
- - - - - Auswanderung über andere deutsche Häfen.
- Gesamte deutsche Auswanderung.
- Deutsche Auswanderung nach Brasilien.

Bemerkungen:

Stärkere Auswanderung über Bremen wie Hamburg. Die Auswanderung über die übrigen deutschen Häfen tritt ganz zurück! Eine starke deutsche Auswanderung geht außerdem über Antwerpen, auch einige holländische und französische Häfen.

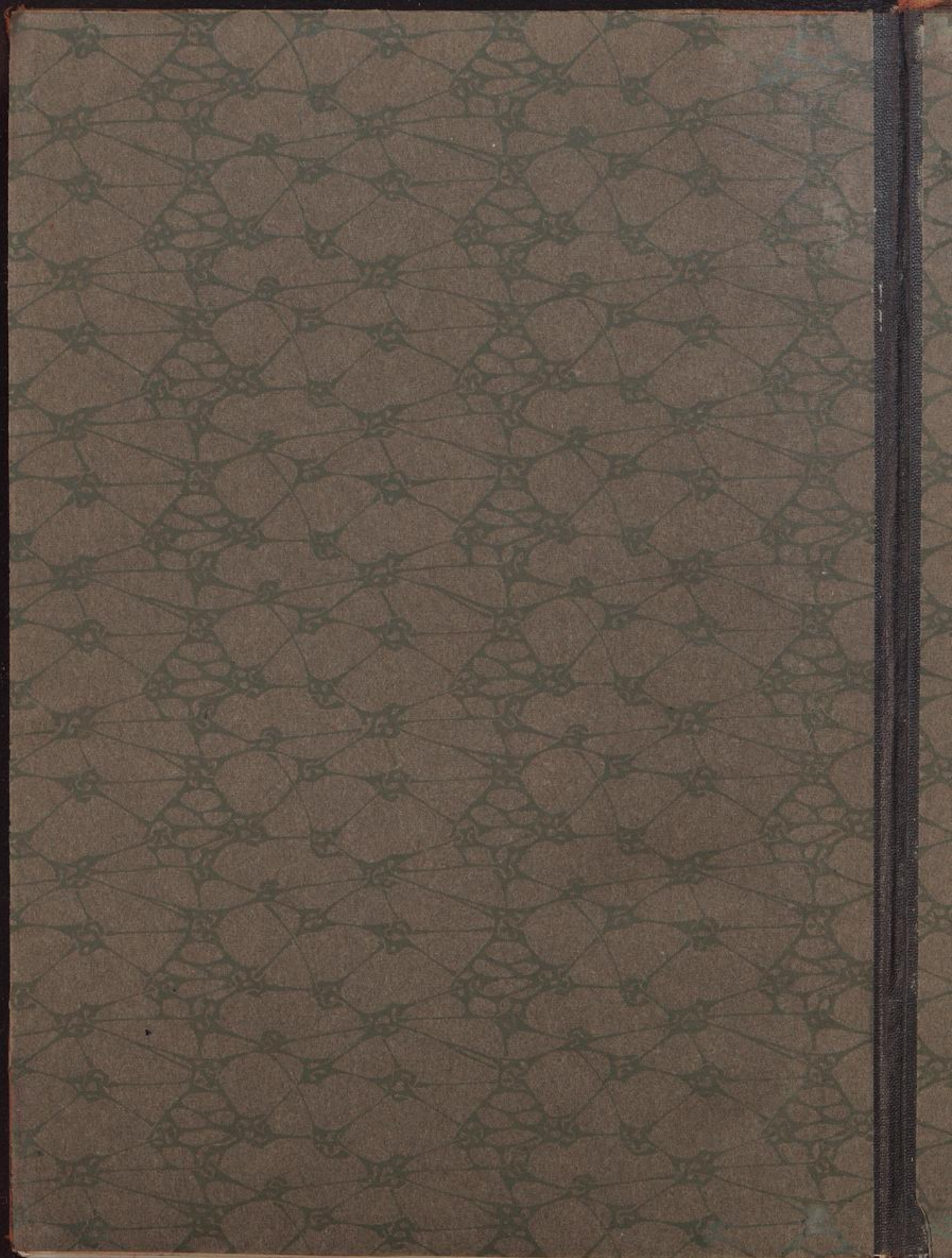
Auffallen muß die verhältnismäßig geringe Auswanderung nach Brasilien.

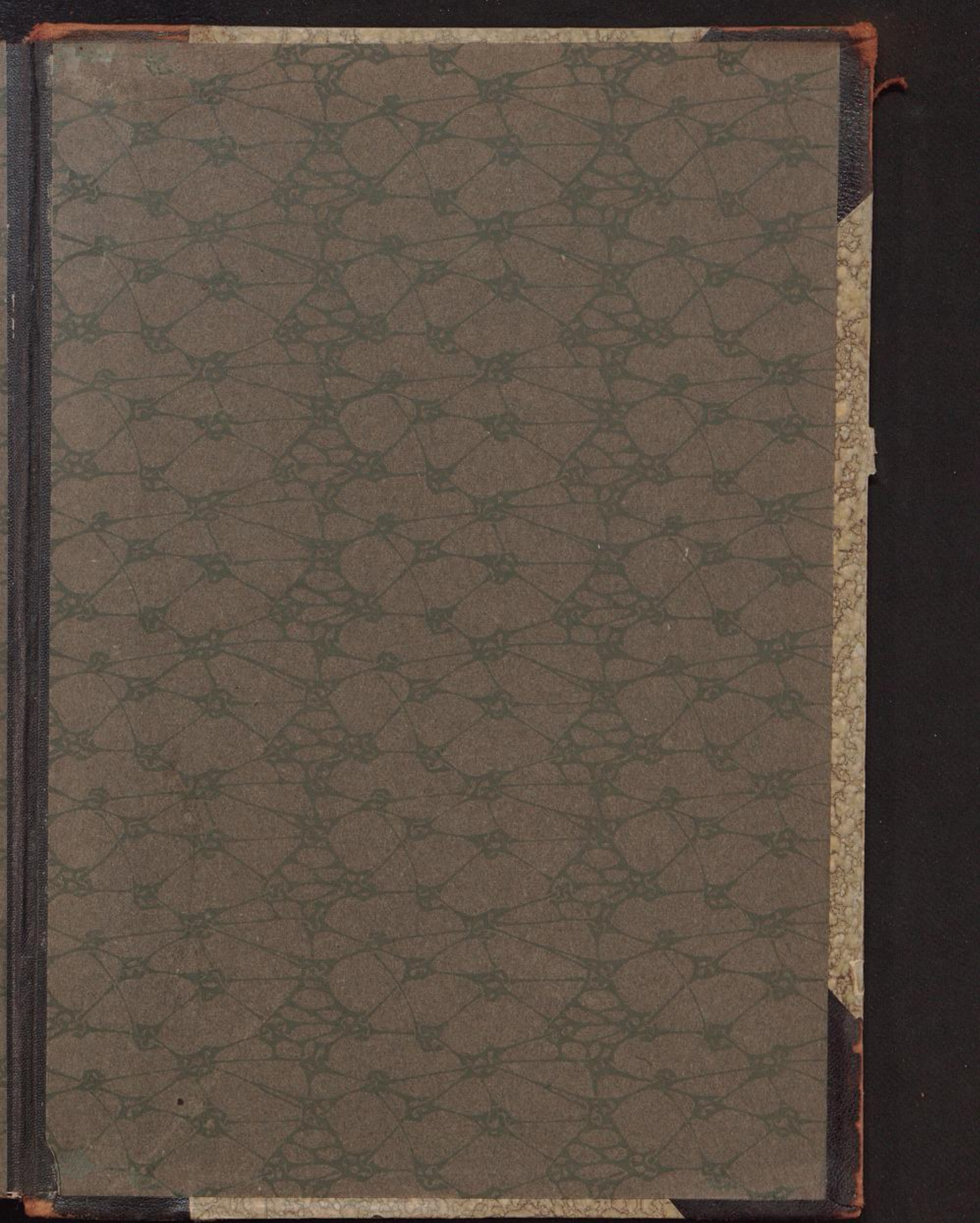




JULIUS HAGER. BUCHBINDEREI LEIPZIG.

Entsäuerung
nicht nötig







Wettstein, Brasilien und Blumenau 1907

Wettstein,
Brasilien
und
Blumenau
1907

4623