



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Aus und über Amerika.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Nus und über Amerika.



Das kürzlich erschienene in feuilletonistischer Fassung geschriebene Buch von Ernst v. Hesse-Wartegg, welches unter dem Titel „Mississippi-Fahrten“ (Leipzig, 1881) eine Reihe interessanter Reisebilder aus den Südstaaten der nordamerikanischen Union darbietet, enthält neben vielen wahrheitsgetreuen Schilderungen und beachtenswerthen Bemerkungen doch auch einzelne Behauptungen, die nur mit großen Einschränkungen als richtig bezeichnet werden können. Dies gilt namentlich von denjenigen Mittheilungen, welche der Verfasser über die europäische, bez. deutsche Einwanderung nach den frühern Sklavenstaaten macht. So heißt es z. B. S. 151: „Weiße Emigranten finden heute in den Plantagen des Südens viel und gut bezahlte Beschäftigung“ und S. 347: „Auch der europäische Einwanderer wird jetzt nicht mehr wie früher mit scheelen Augen angesehen, sondern in den meisten Staaten (des Südens) sogar mit Freuden begrüßt und ihm jede mögliche Erleichterung gewährt.“

Es ist richtig, viele der ehemaligen Sklavenhalter und Plantagenbesitzer im Süden der Vereinigten Staaten gelangen mehr und mehr zu der Ueberzeugung, daß seit Aufhebung der Negerclaverei bei ihnen ein andres Wirthschaftssystem Platz greifen müsse, als wie es vor zwanzig Jahren von ihnen beobachtet und gehandhabt wurde. Sie gewöhnen sich, wenn auch meist widerstrebend, an den Gedanken, daß sie keine Sklavenhalter mehr sind und es nicht sein können; auch begreifen sie, daß ein Peonensystem, wie es in Mexico und Central-Amerika herrscht, in der Union unmöglich ist, sowohl mit der schwarzen Bevölkerung, wie mit den weißen Eingewanderten. Wie wohlunterrichtete amerikanische Blätter melden, kommen diejenigen Einwanderer, namentlich die deutschen, welche sich in den Staaten Mississippi, Alabama, Tennessee und dem nördlichen Georgia als Ackerbauer oder Handwerker niederließen, durchschnittlich sehr gut durch; auch in Süd-Carolina finden sich einige blühende deutsche Colonien. Andernseits fehlt es aber auch nicht an traurigen Nachrichten. So veröffentlichte jüngst die „New-Yorker Staatszeitung,“ ein Blatt, welches zu den bedeutendsten und dem demokratischen Süden nicht feindlich gesinnten deutsch-amerikanischen Zeitungen gehört, verschiedene Mittheilungen aus den Südstaaten, nach denen die Lage der deutschen Einwanderer in jenen Gegenden keineswegs beneidenswerth ist. Wir entnehmen einer Zuschrift aus Barnwell County in Süd-Carolina u. a. folgenden Passus: „Da hier in Süd-Carolina sowohl, wie im Süden überhaupt, viel agitirt wird, die Einwanderung aus Europa hieher zu ziehen, so mag es für die Einwanderungslustigen von Vortheil sein, wenn sie über die hiesigen Zustände die thatsächliche, ungeschminkte Wahrheit erfahren. Die besagte Agitation hat einen vorwiegend politischen Grund. Das Grundeigenthum in diesen Gegenden gehört im großen und ganzen den weißen Einwohnern, und die meisten von diesen sind wiederum alte Plantagen- und Sklaveneigenthümer, welche die guten alten Zeiten weder vergessen können noch wollen. Diese Leute wollen noch jetzt, wie früher, wenig arbeiten, aber herrschen. Die arbeitenden Klassen sind meistens Neger, doch auch einige Weiße (white trash), welche aber kaum auf einer höhern Stufe stehen als die Schwarzen. Eine Mittelklasse, wie in andern Staaten und Ländern, existirt hier nicht, wenigstens

nicht auf dem Lande. Wenn es bei politischen Wahlen zum Stimmen kommt, so steht der Neger auf der einen, der Weiße auf der andern Seite. Obgleich die Neger sehr häufig in der Mehrzahl sind, so haben die Weißen bei der Stimmenzählung doch die Oberhand, weil sie falsch zählen. Natürlich kann dies auf die Dauer nicht gehen, und deshalb sehen sich die herrschenden Klassen nach Hilfe um und hoffen diese durch die weiße Einwanderung zu gewinnen. Daher die Agitation, Einwanderer zu bekommen, aber nur solche, welche von den besitzenden Klassen möglichst abhängig sind. Land wird den Einwanderern nicht verkauft, höchstens solches, welches wenig Werth besitzt und sonst keinen Käufer findet. Auch Wohnungen werden den weißen Ankömmlingen angeboten, d. h. zerfallene und schmutzige Negerhütten, die in Deutschland kaum gut genug für das Vieh sein würden. Auch Lebensmittel werden ausgetheilt, an die aber der Einwanderer vielfach nicht gewöhnt ist; dabei wird von letztern mehr Arbeit als vom Neger verlangt, weil er einer bessern Menschenrace angehört. Im Grunde wünscht man die weiße Einwanderung nur, um die fast durchweg mit der gehäßten republikanischen Partei stimmenden Neger los zu werden. Würden die Schwarzen sich aber dazu entschließen können, mit den südlichen Demokraten zu stimmen, so würden die früheren Sklavenbesitzer ebenso eifrig gegen die Einwanderung agitiren, wie sie jetzt dieselbe begünstigen. Die herrschenden Klassen wünschen die Einwanderung nicht, wie dies z. B. im Westen der Union der Fall ist, um das Land zu bereichern, sondern nur um die Neger zu bestrafen und zur Auswanderung zu zwingen, weil sie nicht mit ihnen dieselbe politische Richtung theilen.“

So der Bericht eines weißen Einwanderers in Süd-Carolina, und die „New-Yorker Staatszeitung“ schenkt demselben vollen Glauben und kommt zu dem allem Anscheine nach richtigen Schluß, daß für den armen Einwanderer, der sich erst empovarbeiten will, die Zeit im Süden der Union noch nicht gekommen sei; er geräth dort gleichsam zwischen zwei Mühlsteinen, den ehemaligen Sklavenhalter, der begierig ist ihn auszubeuten, und den ehemaligen Sklaven, der in ihm nur einen lästigen Concurrenten erblickt. Für mittellose, aber arbeitslustige Einwanderer ist der Westen und Nordwesten der Union die passendste Gegend, denn dort treffen sie ein Verständniß ihrer Lage, weil die Mehrzahl der dortigen Arbeitgeber vor zwanzig oder mehr Jahren ganz ebenso angefangen hat wie die neuen Ankömmlinge. In den Südstaaten kommen, geringe Ausnahmen abgerechnet, nur diejenigen Einwanderer vorwärts, welche Mittel besitzen, mit den Pflanzern wenigstens die gleiche Bildungsstufe einnehmen und Glück in der Wahl der Nachbarschaft und des Platzes haben, wo sie sich niederlassen.

Riesige Fortschritte macht in den Vereinigten Staaten, trotz der in mehreren Unionsstaaten mächtigen Temperenzbewegung, die Bierbrauerei. Noch vor einem Vierteljahrhundert fanden die einheimischen Brauereien bei dem eingebornen Theile der amerikanischen Bevölkerung wenig Unterstützung; der Whiskey war das Nationalgetränk der Amerikaner, höchstens wurde das schwere englische Bier geschätzt. Seit etwa 30 Jahren ist dies anders geworden, und zwar vorzugsweise durch den Einfluß der Deutschen. Das deutsche Lagerbier hat den Whiskey vielfach verdrängt, und die Trunksucht hat infolge dessen bedeutend abgenommen. Man importirt zwar noch immer aus Deutschland, namentlich aus Baiern, und aus England eine ziemlich starke Quantität Bier und Ale, allein die einheimischen Brauereien sind hinsichtlich der Zahl und der Produktionsmasse doch wesentlich gewachsen. Im Jahre 1880 wurden in den Vereinigten Staaten etwa 1 000 000 Barrels (Tonnen) Bier mehr gebraut, und sehr wahrscheinlich auch getrunken, als im Jahre 1879.

Nach officiellen Angaben wurden in dem Jahre vom 1. Mai 1879 bis zum 1. Mai 1880 in der Union 12 800 900 Barrels gebraut, eine Quantität, die in dem folgenden Jahre, vom 1. Mai 1880 bis zum 1. Mai 1881, bis auf 14 125 466 Barrels stieg. In dem letztgenannten Zeitraum hatten nur fünf Unionsstaaten keine Bierbrauereien, nämlich Maine, Vermont, Florida, Mississippi und Arkansas; und wenn in acht Staaten, z. B. in Georgia, Louisiana, Nevada und Tennessee, eine Productionsabnahme von nahezu 16 000 Barrels zu constatiren war, so wurde diese Abnahme allein durch den jüngsten aller Unionsstaaten, durch Colorado, aufgewogen, indem dieser Staat in dem letztgenannten Jahre 19 667 Barrels mehr producirt als im vorhergehenden. Die drei Staaten, welche das meiste Bier produciren, sind: New-York (4 855 439 B.), Pennsylvanien (1 398 154 B.) und Ohio (1 291 203 B.); ihnen zunächst kommen: Wisconsin, Illinois, Missouri, Massachusetts, New-Jersey und Californien. Die Union hat gegenwärtig in runder Summe 3000 Brauereien und 500 Malzfabriken; die größte Brauerei des Landes ist die von Ph. Best in Milwaukee, sie liefert jährlich 350 000 Barrels und zahlt 1 500 000 Dollars Inlandssteuern.

Aus dem mit Sorgfalt und Umsicht zusammengestellten „Eisenbahn-Handbuch“ von Poor für das Jahr 1881 geht hervor, daß im letztverflossenen Jahre in den Vereinigten Staaten 7174 (engl.) Meilen Eisenbahnen gebaut worden sind und daß die Union im Ganzen jetzt 93 671 Meilen Eisenbahnen besitzt. Mit Ausnahme des Jahres 1871, in welchem 7379 Meilen gebaut wurden, bekam das vergangene Jahr die größte Meilenzahl geliefert. Eine besondere Tabelle des genannten Handbuchs giebt Aufschluß über sämtliche Eisenbahnen, welche in den verschiedenen Jahren im Betrieb waren und über ihre Einnahmen, ihr Grundcapital u. s. w. berichtet hatten. Wir entnehmen daraus folgendes: Im Jahre 1880 waren 84 225 Meilen solcher Eisenbahnen im Betrieb; ihr Capital und ihre fundirte Schuld betrug 4 897 401 997 Dollars, die Brutto-Einnahmen waren 615 401 931 Dollars; die Netto-Einnahmen 255 193 436 Dollars; die Einnahmen für Fracht 467 748 928 Dollars, die für Passagiere 147 653 003 Doll.; die bezahlten Dividenden beliefen sich auf 77 115 411 Dollars. Dagegen waren im Jahre 1879 im ganzen 82 223 Meilen Eisenbahnen im Betrieb; davon betrugen Capital und fundirte Schuld 4 762 506 010 Dollars; Brutto-Einnahmen 529 012 099 Dollars, Netto-Einnahmen 219 916 724 Dollars, Einnahmen für Fracht 386 676 108 Dollars, für Passagiere 142 336 191 Dollars, Dividenden 61 681 470 Dollars. Wenn wir die Union in die Neu-England Staaten, die Mittel-, Süd-, Pacific- und Westliche Staaten eintheilen, so kommen auf die letztern für das Jahr 1880 nicht nur bei weitem die meisten Meilen, nämlich 52 588, sondern auch die meisten Netto-Einnahmen, nämlich 125 166 218 Dollars.

Hierzu bemerkt die „New-Yorker Staatszeitung“: „Um nahezu 100 000 Meilen Eisenbahnen herzustellen und in Betrieb zu setzen, haben die Vereinigten Staaten nicht viel mehr als 50 Jahre gebraucht. Im Jahre 1830 besaßen wir nicht mehr als 23 Meilen. Zehn Jahre später aber gab es schon 2818 Meilen Eisenbahnen; wiederum zehn Jahre später war das Eisenbahnnetz auf 9021 Meilen angewachsen. Im Jahre 1860 gab es 30 635, im Jahre 1870 aber 52 914 Meilen. In den letzten zehn Jahren hat sich die Meilenzahl fast verdoppelt. Das sind Riesenerfolge, auf welche das Volk der Vereinigten Staaten stolz sein kann, wenn es auch alle Ursache hat, die politischen Gefahren ins Auge zu fassen, welche sich daran knüpfen. Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten repräsentiren nämlich ein Capital von beinahe 5000 Millionen Dollars und eine Jahreseinnahme

von 615 401 031 Dollars. Vor solchen Summen verschwindet das National-Budget und mit Bezug auf die erste Summe sogar die National-Schuld. Dabei ist nicht zu vergessen, daß der ganze Apparat dieser colossalen Macht in wenigen Händen ruht." Die Brutto- und Netto-Einnahmen der Eisenbahnen beweisen, daß dieselben fortfahren, ausgezeichnete Geschäfte zu machen. Eine natürliche Folge davon müßte sein, daß die Frachten erheblich billiger würden. Es läßt sich nun auch wohl nicht leugnen, daß sie im allgemeinen billiger geworden sind; aber man ist in Amerika doch entschieden der Ansicht, daß die Frachtraten nach den Grundsätzen eines soliden und ehrlichen Transport-Geschäfts noch niedriger bemessen werden könnten.

Schließlich noch die Bemerkung, daß das Attentat vom 2. Juli d. J. möglicherweise auf das corrupte Aemterwesen in der nordamerikanischen Union einen wohlthätigen Einfluß ausüben wird. Nicht nur die einzelnen Cabinet-Mitglieder haben diesen Gegenstand einer reiflichen Berathung unterzogen, sondern auch im Volke beschäftigt man sich sehr eifrig damit, indem eine ganze Anzahl von Civil-dienstreform-Gesellschaften gegründet worden ist, deren Aufgabe es ist, die Agitation in dieser Frage fortzusetzen und zugleich Mittel und Wege zu ihrer Lösung vorzuschlagen. Einen wirklichen und zwar möglichst baldigen Erfolg dürfte diese Agitation freilich nur in dem Falle haben, daß der Präsident Garfield am Leben erhalten bleibt. Wenn Guitaens Verbrecherthat dem Leben Garfields ein vorzeitiges Ende setzt, so ist es nicht sehr wahrscheinlich, daß mit dem Einzuge des jetzigen Vicepräsidenten Arthur in das „Weiße Haus“ eine gründliche Reform des Civildienstes beginnen würde. Das Gerücht aber, Arthur sei geneigt, nach dem etwaigen Hinscheiden Garfields auf die Uebernahme der Präsidentschaft zu verzichten, erscheint vollständig unbegründet und hat bis jetzt nicht die geringste Befähigung erhalten.



Politische Briefe.

10. Der Umschwung im deutschen Volke.



S sind fast zwei Jahre — November 1879 —, daß Heinrich von Treitschke in den „Preussischen Jahrbüchern“ folgende Worte schrieb: „Wer die letzten Monate im Ausland verlebte und nun plötzlich wieder eintritt in die stürmische deutsche Welt, der erschrickt fast vor diesem Erwachen des Volksgewissens, vor diesen tausend Stimmen, die sich untereinander entschuldigen oder verklagen. Der Hergang ist um so erstaunlicher, da er sich fast ganz unabhängig von der Presse vollzieht; denn noch nie sind unsre Zeitungen so wenig ein Spiegelbild der öffentlichen Meinung gewesen. Wenn man die Mehrzahl der deutschen Blätter durchmustert, so sollte man meinen, die liberalen Wunschzettel der sechziger Jahre und der naive Glaube an die unfehlbare Macht der »Bildung« beherrschten noch immer unser Volk.“