

Zeitschrift: Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen
Herausgeber: Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft
Band: - (1902)
Heft: 2

Rubrik: Kleine Mitteilungen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Kleine Mitteilungen.

Die amerikanische Gefahr. In seiner bei Fr. Siemenroth, Berlin 1902, erschienenen Schrift giebt uns Dr. Th. Lenschau interessante Aufschlüsse über den heutigen Stand der sog. amerikanischen Gefahr, einer Erscheinung, die seit Jahren die Gemüter in Europa beschäftigt. Allerdings liegt diese Gefahr nicht auf politischem Gebiet, wie man früher annahm; sondern in den wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Europa und den Vereinigten Staaten sind Veränderungen eingetreten, die zu ernstlichen Befürchtungen Anlass geben. Durch die beispiellose Entwicklung ihrer Industrie sind die Vereinigten Staaten in die Reihe der industriellen Exportländer eingetreten, während sie vorher vorwiegend Rohstoffe und Lebensmittel nach Europa ausführten.

Die Gefährlichkeit dieser Konkurrenz ersieht man am besten aus einigen statistischen Angaben Dr. Lenschau's über Ein- und Ausfuhr einiger Industriezweige!

Einfuhr in 1000 Mark:	Glaswaren	Lederfabrikation	Papierfabrikation
1890/91	34,794	21,474	12,609
1896/97	23,313	28,895	12,988
Ausfuhr: 1890/91	3,610	5,138	5,404
1896/97	5,025	11,769	13,865

Drastischer noch ist das Bild, das uns die Entwicklung der amerikanischen Eisen- und Stahlindustrie giebt:

Einfuhr in 1000 Mark:	Ausfuhr:	
1890/91	222,743	1890/91 120,266
1900/01	74,273	1900/01 488,047

Fast auf allen angeführten Gebieten ist es also der amerikanischen Industrie gelungen, nicht nur den stetig anwachsenden Inlandbedarf zu befriedigen und die Einfuhr auf derselben Höhe zu halten, sondern auch daneben eine sich immer weiter steigende Ausfuhrfähigkeit zu entwickeln.

Allerdings sind in Amerika die Arbeitslöhne viel höher als in Europa, wodurch die Produktionskosten bedeutend erhöht werden. Durch Ersetzung der Handarbeit durch Maschinenbetrieb und eingreifende Organisation der Arbeit haben die Amerikaner jedoch diesem Nachteil abzuhelfen gewusst.

Der ungeheure Aufschwung trat besonders nach der Wahl Mac Kinley's zum Präsidenten im Jahre 1896 ein. Bereits am 24. Juli 1897 trat der Dingley-Tarif mit seinen erhöhten Zollsätzen, die die Möglichkeit der Einfuhr in einzelnen Fabrikaten geradezu vernichtete, in Kraft; doch brachte derselbe den amerikanischen Industriellen bis Ende 1898 nur geringe Vorteile, da die wie Pilze aus der Erde schiessenden Fabriken eine nahezu schrankenlose Konkurrenz erzeugten, die die Preise aufs äusserste warf. Diesem Uebel sollte der jetzt aufkommende Gedanke der Trusts abhelfen, die sich nach und nach auf allen Industriezweigen zusammenschlossen. Durch die Konzentrierung des Betriebs, wie sie durch die Trusts ermöglicht wird, bot sich die beste Gelegenheit zur Herabsetzung der Produktionskosten. Als typisches Beispiel mag uns dazu die U. St. Steel Corporation dienen, die im Frühjahr 1901 mit

einem Grundkapital von 4576 Millionen Mark gegründet wurde. Diese aus einer ganzen Anzahl Trusts einzelner Zweige der Eisen- und Stahlindustrie entstandene Vereinigung gewinnt Erz und Kohlen in eigenen Gruben, befördert sie auf eigenen Schiffen und Bahnen bis zu den Werken, verarbeitet sie dort mit selbstproduziertem Coks in eigenen Hochöfen zu Roheisen, in eigenen Konvertern und Ofenherdanlagen zu Rohstahl und stellt überhaupt alles bis zum letzten Fertigartikel in eigenen Werkstätten her. Diese Organisation der Arbeit ermöglicht die Summierung der sich sonst auf mehrere Unternehmer verteilenden Einzelgewinne und dadurch eine gute Verzinsung des stark überkapitalisierten Riesenunternehmens. Interessant ist auch die Arbeiterpolitik der Vereinigung. Die Löhne sind durchschnittlich hoch, allein individuell durchaus nach der Leistungsfähigkeit verschieden. Ueberall liegt die Ueberzeugung zu Grunde, dass Lohn und Leistung in Beziehung stehen müssen.

Ein grosser Vorteil der amerikanischen Industrie sind die überaus billigen Frachtsätze der Bahnen, mit denen die Tarife Englands und Deutschlands keinen Vergleich aushalten. Auch die Transportkosten auf dem Ozean nach Europa verteuern das amerikanische Erzeugnis nicht so sehr, um eine Konkurrenz auszuschliessen. Nicht ganz so günstig liegt die Sache für den amerikanischen Absatz auf den Welthandelsgebieten. Südamerika allerdings und grösstenteils Südafrika liegen etwa in derselben Entfernung von New-York wie von Liverpool und Rotterdam, allein für den Absatz nach Ostafrika, Süd- und Ostasien ist Amerika eben durch die weit grössere Entfernung von New-York als von den genannten europäischen Häfen benachteiligt. Doch wird dieser Misstand nach Fertigstellung des mittelamerikanischen Kanals gehoben, ja Amerika wird namentlich von New-Orleans aus im Vorteil sein.

Weiteren Nutzen wird der amerikanischen Exportindustrie aus dem beabsichtigten Schiffsubsidengesetz erwachsen, das zwar in erster Linie auf die Hebung der Handelsmarine abzielt. Zunächst ist nämlich eine allgemeine Schiffsprämie von 1 Cent auf die Bruttotonne für je 100 Seemeilen festgesetzt. Dass derartig subventionierte Schiffe bedeutend billigere Frachtsätze stellen können als ihre englischen und deutschen Konkurrenten, die im allgemeinen keine oder nur geringe Prämien erhalten, liegt auf der Hand. Diese billigen Frachtraten werden jedoch vornehmlich der amerikanischen Exportindustrie zu Gute kommen. Das Gesetz bezieht sich zwar vorerst nur auf die auf amerikanischen Werften erbauten Schiffe.

Alle diese angeführten günstigen Bedingungen werden es der amerikanischen Industrie ermöglichen, in den auswärtigen Absatzgebieten den europäischen Wettbewerb zu unterbieten und so einen grossen Teil des Weltmarkts zu erobern.

Wenn auch im letzten Jahr die Ausfuhr Amerika's besonders in Eisen- und Stahlwaren zurückgegangen zu sein scheint, so ist dies noch kein Beweis für die Abflauung der amerikanischen Gefahr. Die amerikanische Konkurrenz wird sich erst dann in ihrer Schärfe voll entwickeln, wenn die Hochkonjunktur drüben nachlässt und der einheimische Markt nicht mehr im Stande ist, wie bisher den grössten Teil der Produktion zu absorbieren. Dass Amerika in demselben Augenblick seine Ausfuhrtätigkeit noch viel energischer als bisher und unter den günstigsten Bedingungen aufnehmen wird, daran ist kein Zweifel.

Unter dem Titel „**Deutsche Siedlung über See**“ hat Alfred Funke eine flott geschriebene Broschüre herausgegeben, deren Lektüre vor allem den Auswanderungslustigen empfohlen werden kann.

Ausgehend von der Wanderlust der Deutschen schildert der Verfasser die früheren Versuche, überseeische Siedlungen zu gründen (Welser'sche Kolonie in Venezuela im 16. Jahrhundert, die Anlage von Grossfriedrichsburg an der Goldküste, verfehlte Versuche in Texas und auf der Moskitoküste etc.) und die in neuerer Zeit erfolgte Erwerbung von Schutzgebieten in Ost- und Westafrika, China und der Südsee.

Bei der jährlichen Zunahme der deutschen Bevölkerung um eine halbe Million und die dadurch hervorgerufenen sozialen Notstände ist die Auswanderung eine Notwendigkeit geworden und es fragt sich, wo die günstigsten Bedingungen zur Gründung einer neuen Heimat sich finden.

Nicht empfohlen wird die Auswanderung nach Nordamerika, weil dort eine Verschmelzung mit der herrschenden Rasse unvermeidlich ist und schon die dritte Generation am Konkurrenzkampf gegen das einstige Vaterland teilnimmt. Die Besiedlung der deutschen Reichskolonien verbietet sich wegen ihres tropischen Klima's, sodass nur etwa Südwest-Afrika, Usambara, Uhehe und das Dschaggaland am Kilimandscharo in Frage kommen könnten, wenn dieselben durch Strassen und Eisenbahnen dem Verkehr erschlossen sind.

Als Auswanderungsgebiet, das allen billigen Erwartungen entspricht, wird Süd-Brasilien, namentlich der Staat Rio Grande do Sul, bezeichnet, der nicht nur durch Klima und günstige Bodenbeschaffenheit sich empfiehlt, sondern auch dadurch, dass bereits ein grosser Kern deutscher Stammesgenossen dort angesiedelt sind, die prosperieren und ihre deutsche Art und Sprache beibehalten haben. Bei geeigneter Pflege kommen dort alle Pflanzen fort, und namentlich im Norden gedeihen Kaffee, Zuckerrohr und Tabak vortrefflich neben den Nährpflanzen Reis, Mais, Waizen, Mandioca, Kartoffeln, schwarze Bohnen etc. Das Klima ist sehr gesund, was sich auch in dem Kinderreichtum der deutschen Familien kundgibt. Die Temperatur schwankt zwischen 0° im Juli und 35° im Februar (Maximum). Das Temperaturmittel für Santa Cruz z. B. ist 19,2° C., das Maximum im Februar 25°. Schnee fällt selten (17mal im 19. Jahrhundert). Dagegen ist der Regen ungleichmässig über das ganze Jahr verteilt bei 250 regenlosen Tagen. Auch die Fauna ist dem Menschen nicht gefährlich, wenn auch Schlangen, Moskitos und besonders Ameisen sich lästig machen können. Da der Staat eine Oberfläche von 236,553 Quadratkilometern bei nur etwa einer Million Einwohner umfasst, ist klar, dass für Kolonisationszwecke noch reichlich Raum vorhanden ist.

Das Ganze gipfelt in einer begeisterten Schilderung der von Dr. Herm. Meyer in Leipzig gegründeten Kolonien Neu-Württemberg und Xingu in den Municipien Cruz Alta und Palmeira, die mehrere Quadratmeilen umfassen und im Norden und Süden von den dem Ijuhy zuströmenden Flüssen Palmeira und Fiusa begrenzt werden. Nicht so rückhaltslos wie über das Land ist des Verfassers Lob über die Verwaltung, und namentlich den Zöllnern weiss er allerlei Uebles nachzusagen. Diesen Uebelständen könnte vielleicht am besten durch eine starke germanische Einwanderung abgeholfen werden. Jedenfalls verdient Rio Grande do Sul alle Beachtung als ein für Europamüde, die nicht mittellos und arbeitsscheu sind, hoffnungsvolles Siedlungsgebiet.

Der XIV. deutsche Geographentag wird am 2., 3. und 4. Juni dieses Jahres in Köln abgehalten werden. Vorsitzender des Ortsausschusses ist Herr Professor Dr. H. Schumacher, Goebenstr. 7, Köln. Unter den Beratungsgegenständen ist u. a. die Erörterung schulgeographischer Fragen in Aussicht genommen.

Karl Ritter von Scherzer, hervorragender Geograph, Diplomat und gewandter Schilderer fremder Länder, ist am 20. Februar in Görz im 82. Lebensjahre gestorben. Im Jahre 1852 ging er mit Moritz Wagner nach Amerika und hielt sich drei Jahre in den verschiedenen Teilen des Kontinents auf, naturwissenschaftliche und volkswissenschaftliche Erfahrungen sammelnd. 1857—1859 nahm er, einer Einladung des Erzherzogs Ferdinand Max folgend, an der Erdumseglung der „Novara“ als Leiter der wissenschaftlichen Kommission teil. In das Handelsministerium berufen, leitete er die Abteilung für Handelspolitik und wirtschaftliche Publizistik. 1869 begleitete er die österreichische Expedition nach Ostasien und beteiligte sich in hervorragender Weise an dem Abschluss von Handelsverträgen mit China, Japan und Siam. Später war er als Generalkonsul in Smyrna, London, Leipzig und Genua und trat 1896 in den Ruhestand.

Uganda. Ein Ugandamann, der im Gefolge des Katikiro an die Küste von Ostafrika kam und hier die Eisenbahn und das Dampfschiff, mit dem der Katikiro zur Königskrönung nach England reiste, kennen lernte, beschrieb die beiden in einem Brief an einen seiner Freunde in der Hauptstadt Mengo folgendermassen: Lieber Freund! Ich kann Dich versichern, die Europäer haben etwas Wunderbares geschaffen, indem sie die Eisenbahn und deren Züge hergestellt haben. Denke Dir, sie koppeln zehn oder fünfzehn Häuser aneinander und hängen sie an einen Feuerherd, der so gross ist wie ein Elefant. Dabei bewegt sich das Ganze auf einem Weg, der so glatt und eben ist wie der Stamm einer Banane. Alles läuft so schnell wie eine fliegende Schwalbe, und was man aussen sieht, fliegt an einem vorbei wie ein Feuerfunke. Würde die Eisenbahn auf einer der Brücken in die Tiefe stürzen, es würde niemand darin mit dem Leben davonkommen, denn die Fahrt geht fürchterlich schnell vor sich. Die Berge und Hügel, die sie überschreitet, sind so hoch wie die von Koki. Auch haben sie grosse Täler überbrückt, die so tief sind, dass man die Talsohle gar nicht sehen kann, wenn man darüber fährt. — Und nun lass mich das Schiff und seine verschiedenen Teile beschreiben. Es ist so hoch wie ein zweistöckiges Haus und so breit wie die Königstrasse in Mengo; es ist so lang wie von des Katikiros Anwesen bis zur Pforte in des Königs Gehöft. Drei grosse hohe Stangen (Masten) ragen aus ihm empor und es hat einen weiten Schlund, aus dem Rauch hervorkommt. Der Schlund ist so weit wie die neue Trommel in unsrer Hauptkirche. Die Zimmer im Schiff liegen in drei Stockwerken abwärts, aber das Holzwerk derselben kann ich Dir nicht beschreiben, denn so etwas hat man bis jetzt noch nicht gesehen. Es ist auch sehr viel Metallwerk daran zu sehen, aber auch das kann ich Dir nicht beschreiben, denn es ist zu schön. Auf dem Schiff befinden sich Rinder, eine ganze Herde von Schafen und allerlei Wascheinrichtungen, wovon überall, wo ein Häuptling schläft, eine solche angebracht ist. Diese sind derart, wie sie selbst unser König nie besessen hat.