

J. Caven  
90 E. Washington

# Indiana Tribune.

Jahrgang 3—No. 32.

Office: Ecke Circle u. Meridian-Straße.

Laufende No. 136.

Indianapolis, Indiana, Samstag, den 19. März 1881.

## Sehnsucht.

Von Robert Hamerling.

Komm', Liebe, du heil'ge, du himmlische Flamme  
Schwing' himmelherab dich vom göttlichen  
Sieg!  
Sei mir, was die Gluth ist dem modernden  
Stamme,  
Berühre das Herz mit mit zündendem Blitze!  
Berner die schauden, die kleinlichen Dualen,  
Unsel'ger Gesühle sich drängenden Schwarm!  
Verzehre den seelenvergessenen, schalen,  
Am Herzen mir ruhelos nagebend, Harm!  
Für Schönes und Grobes zu sterben in Ehren,  
Es wäre der schönste, der lebte Triumph,  
Statt sich in unwürdiger Pein zu verzehren  
Für kleines, Gemeines, verbrochen und dumpf—  
Komm', Liebe, du heil'ge, du ehre, du hohe,  
Wir himmlische Flammen in's edliche Blut:  
Wie Heraldes schmackt' ich nach fühlender Lühe,  
Wie der Phönix dürft' ich nach läuternder  
Gluth!

## Der unvermiedliche Kampf.

Volk gegen Monopol.

Von Frank Siller.

„So wird es kommen, es' ist's denn't.“  
Freiligrath.

Ein halbes Jahrhundert ist kaum verflossen, seitdem die erste Eisenbahn in den Ver. Staaten Amerika gebaut wurde. Noch erfreut sich Peter Cooper eines rüstigen Kreisfalters, dieser Mann, welcher in 1830 die erste Lokomotive in Amerika baute. Noch leben in Baltimore mehrere der Gelehrten Maryland's, welche in 1827 den ersten Eisenbahn-Freibrief in Amerika ausschrieben, der ganz nach der Art der Freibriefe abgefaßt war, wie sie Gesellschaften gegeben wurden, welche öffentliche Hochwege bauten und in Ordnung hielten. Und heute, nach Verlauf eines halben Jahrhunderts, hat unser Land ein Eisenbahnnetz, welches an Meilenlänge die Gesamt-Eisenbahnen Englands, Frankreichs, Deutschlands und Italiens weit übertrifft und ein bedeutend größeres Territorium bedeckt. Die ersten Freibriefe wurden an kleine Gesellschaften für kurze Bahnen gegeben, über welche anfangs der Verkehr mit Pferdekraft betrieben wurde. In diesen Freibriefen war festgesetzt, daß die zu berechnenden Preise gerecht und auf die Kosten der geleisteten Dienste basirt sein sollten. Unter solchen Bedingungen waren die Gesellschaften erlaubt, die zum Bau der Bahnen nötigen Ländereien abzuschätzen zu lassen, und die Besitzer derselben waren gezwungen, sie zu dem Preise für den Zweck dieser öffentlichen Hochwege herzugeben.

Als Dampf an Stelle der Pferdekraft kam, wodurch natürlich der Kostenpreis des Verkehrs bald und bedeutend billiger wurde, gelang es den Eisenbahn-Gesellschaften für längere Zeit noch die alten Fahpreise aufrecht zu halten; doch dieses Nebel half mit der Zeit die Konkurrenz zwischen den sich schnell vermehrenden Bahnen ab.

Die außerordentliche Einwanderung, welche in Folge der europäischen Unruhen des Jahres 1848 unsere Mittel- und West-Staaten rasch anfüllte, veranlaßte verschiedene der Staaten um durch neue Verkehrsmittel die Besiedlung des Landes zu beschleunigen und zu erleichtern, die Bundes-Regierung zu bewegen, an Gesellschaften, für über große Landstrecken neu zubauende Eisenbahnen bedeutende Landshilfungen zu machen. Der Kongress machte viele solche Schenkungen, und das Eisenbahnnetz wuchs in einer nie für möglich geglaubten Weise.

Viele der Directoren der Eisenbahnen wurden bald sehr reich durch eine Art von Geschäftsführung, die später beschrieben werden soll. Manche der gewissenlosen derselben machten sich durch den unverzüglichlichen Mißbrauch der Gelde der Gesellschaften zu Besitzern von vielen Millionen, welche sie dann dazu verwendeten, die Eisenbahnen, denen sie nur vorstanden, ganz an sich zu reißen und dann andere concurrende Bahnen auch angulaufen, so daß jetzt fast der ganze Eisenbahnver-

kehr unserer großen Republik in den Händen einer kleinen Anzahl der reichsten und theils auch der gewissenlosen Männer Amerikas ist. Diese Männer, mit Gould und Vanderbilt an der Spitze (einem Pärchen, dessen Gesamtvermögen bereits nahe an 200 Millionen beträgt), sind in Wirklichkeit heute die Könige und Raubritter des Landes. Sie schreiben dem Volke, durch Bestechung der Richter und Gesetzgeber Gesetze vor, sie beeinflussen durch Bestechen die Wahlen, sie erheben vom Volke solche Abgaben, wie sie Lust haben, die das Volk, ob es mag oder nicht, bezahlen muß und endlich ruinieren sie, zu irgend einer Zeit wenn sie wünschen, irgend einen Industriezweig des Landes, der ihnen im Wege scheint, und bedrohen sogar an allen Hauptindustrien des Landes, wie am Betrieb von Eisen- und Kohlenminen, sowohl wie der Petroleum-Quellen.

Dies ist genau der heutige Status der Eisenbahnen in Amerika. Für alles hier Gesagte will ich erste Anzahl unwiderrücklicher Belege bringen, und wenn der Leser mit mir von der Wahrheit aller meiner Behauptungen völlig überzeugt und von dem Gefahr der Gefahr, die dem Volke und der Freiheit unseres Landes droht, ißt durchdrungen ist, will ich versuchen, Mittel und Wege anzudeuten, diesem Krebschaden unserer Republik abzuhelfen.

In 1874 wurde zum erstenmale die Aufmerksamkeit unserer Bundesregierung auf die Mißbräuche der Eisenbahn-magnaten gelenkt, und der Senat ernannte ein Untersuchungs-Comitee von acht Senatoren, deren einer der tüchtige Finanzminister, John Sherman, war. Aus dem Berichte dieses Comites will ich hier einige Auszüge geben: „Es steht in der Macht des Verteidigers der vier Hauptbahnen zwischen Chicago und New York, zu irgend einer Zeit wenn sie Lust haben, durch einen Feindstreit den Wert des Eigentums dieses Landes um hunderte von Millionen herabzusetzen. Das Erhöhen der Fracht auf Weizen allein von 5 Cents per Bushel im Herbst 1873 wäre gleichbedeutend mit einer Besteuerung von 45 Millionen Dollars. Kein Kongress würde es wagen, solch eine Macht auszuüben, außer in Fällen der dringendsten Noth. Doch diese Herren thun es, wenn sie Lust haben, ohne die geringste Erklärung und Entschuldigung. Mit der Zunahme ihres Reichthums werden diese mächtigen Monopolisten immer mehr diktatorisch. Es ist darum hohe Zeit, durch weise Gesetzgebung dafür zu sorgen, daß das Eigentum und die industriellen Interessen des Volkes nicht ganz diesen wenigen Männern preisgegeben werden.“ (Siehe den Bericht der Ver. Staaten-Senats-Comites über Verkehr - Wege, Seite 158.) Der Bericht wurde vom Senat empfangen, im Ober- und Unterhaus wurde darüber gesprochen, einige zu besprechende Gesetze wurden versuchsweise formuliert, doch bald verschwanden sie vor dem Gelde der in solchen Zeiten sehr freigebigen Eisenbahn-Magnaten. Solches geschah nicht nur im Kongress, sondern auch in verschiedenen Staats-Legislaturen. Man höre hier nur einen der Herren-Magnaten selbst sprechen: „Jay Gould, vor dem Untersuchungs-Comitee der Legislatur des Staates New York, sagte in Betreff der Erie-Eisenbahn Folgendes aus:

„Genau weiß ich nicht, wie viel ich ausbezahlt habe, um Männer zu holen, die uns freundlich gesinnt waren. Wir hatten in vier Staaten aufzupassen; mit Demokraten mußten wir demokratisch thun, mit Republikanern republikanisch, aber für die Erie-Bahn mußte immer gefordert werden. Im Jahre 1868 haben wir über eine Million auf Wahlen und uns freundlich Gesetzgebungen verwandt. Wir haben während der letzten Jahre natürlich fortwährend sehr bedeutende Ausgaben der Art gehabt, aber es bezahlte sich. Es ist mir so wenig möglich, die Namen all der Leute zu behalten, oder zu nennen, als es mir möglich wäre, die Nummern der Frachtwagen im Kopf zu behalten, die täglich über die Bahn liefern.“ (Siehe Zeugnis Seite 556.)

So sprach, so wagte es dieser Mann, der

heute über 70 Millionen Dollars verfügt, vor der Legislatur des Staates, in dem er lebte, zu sprechen und konnte nicht ins Buchhaus gesteckt werden. Das Untersuchungs-Comitee in seinem Bericht schreibt:

„Wir können mit gutem Rechte annehmen, daß die Erie-Bahn nicht allein darstellt, in solch verachtetem Gebrauch des dem Volke erpreßten Geldes. In diesem Falle nur ist die Sache zur Oberfläche der Öffentlichkeit gekommen. Die Eisenbahn-Magnaten erpreßt nicht nur vom Volke durch dictatorisch gelegte Frachtpreise sehr hohe Summen, wovon sie einen Theil zur Erhöhung und Bestechung der Gesetzgeber und Richter verwenden, sondern sie beheiligen sich auch im Geheimen und offen an allen Hauptindustrien des Landes, wie am Betrieb von Eisen- und Kohlenminen, sowohl wie der Petroleum-Quellen. Solche Minen und Quellen werden von Leuten mit mächtigen Mitteln befunden und bearbeitet. Die Eisenbahn-Magnaten, in offener oder geheimer Theilhaberschaft mit von ihnen beeinflussten Geschäftleuten laufen einige von den Minen und Oelquellen an, legen auf der ganzen Gegend nach den Stapelplätzen sehr hohe Frachten an und geben dann aus diesen an ihre Preteges bedeutende Rückzahlungen oder Rabatte, von denen sie selbst insgeheim einen Theil erhalten. Durch solches Verfahren wird bald die Industrie aller anderen Minen- und Oelquellen-Besitzer ruiniert, sie werden gezwungen an die Eisenbahn Proteges zu verkaufen und das große Minea und Oel-Monopol ist da, ein Hölzweig des Eisenbahn-Monopols. Das Volk aber muß für Alles genau den Preis zahlen, den die Monopolisten verlangen.“

Dies sind nur die Haupt-Industrien, derselbe Einfluß erstreckt sich aber schon auf andere, wie den Handel in Baumholz, Brennholz, Getreide, Salz, ja der meisten Lebensbedürfnisse. Dazu kommt noch das verderbliche System der Eisenbahnen, daß wo sie mit der Schifffahrt in Konkurrenz kommen, die Frachten so niedrig als nur irgend möglich zu machen und im Innern des Landes dann deshalb höhere Frachten zu berechnen, wodurch sie die Bewohner des inneren Landes zwingen, ihnen die Mittel zu liefern, unser Schifffahrt zu ruinieren, bis die Eisenbahn-Könige sich auch zu Besitzern der Dampfschiffslinien machen, und dann wehe selbst den Bürgern, die an schiffbaren Gewässern wohnen. Alle diese Punkte sind durch Untersuchungen seitens der Handelskammer des Staates New York völlig bewiesen worden, deren genauere Ausführung hier wohl nicht mehr nötig ist, die jedoch in den Annalen der Jahre 1879 und 1880 jener Handelskammer zu finden sind. Genüge es hier nur als Beispiel anzuführen, daß in oben erwähnter Weise die „Standard Oil Company“ von New Jersey in 18 Monaten Fracht-Rabatten von über 10 Millionen Dollars erhielt, über die Vertheilung welcher Summen die Mitglieder verweigerten, dem Untersuchungs-Comitee Rechenschaft abzulegen. Die Macht des obengenannten Paars, Gould und Vanderbilt geht aber noch viel weiter. Nachdem sie die Kontrolle des gänzlichen Ost- und West-Transport-Geschäfts mit vielen damit verbundenen Industrien, so wie auch die gänzliche Kontrolle des gesammelten Telegraphenwesens unseres Landes an sich gerissen haben, sind sie jetzt daran, die Hochwege des Denkens und Wissens, die bisher noch freie Presse dieses Landes, auch an sich zu reißen, zu übeln und zu beherrschen, und zwar in folgender Weise:

Es existiert ein lange laufender Monopol-Contract zwischen den Besitzern der sieben bedeutendsten Zeitungen New Yorks, die in ihrer Gesamtheit als die „New York Associated Press“ bekannt sind, einerseits und der jetzt monopolen Telegraphen-Gesellschaft anderseits, wonach der „Associated Press Company“ alle wichtigen Ereignisse dieses und anderer Länder zuerst zusammen und von dieser dann erst allen anderen bedeutenden Zeitungen des Landes telegraphisch verabfolgt werden. Nun haben Gould und Vanderbilt bereits drei

## Der Andrang

zu unserm

## Stofferei - Counter

hört nicht auf und kündigen wir die Completierung unserer Importations-Order für diese Saison durch die Ankunft der folgenden

## „Match Pattern“

## Stickereien

in eleganten und ausschließlichen Mustern hierdurch an.

## Lattice Work, Compass Patterns

1200 Stück

## Edgings und Insertions

dazu passend.

## L. S. AYRES & CO.

Indianapolis.

P. S. Elegante neue Satin de Lyon Seide gerade erhalten. Dreizehn verschiedene Farben.

N. B. Proben durch die Post versandt.

Agenten für Butterid's Muster.

## Bremen n. a. ch Indianapolis \$29.00!

## Gebrüder Frenzel,

Ecke Washington Straße und Virginia Avenue. (Vance Block.)

zu verkaufen. Alle Arten von Häusern, großen und kleinen, in irgend einem Theile der Stadt. Bedingungen annehmbar.

C. A. Wilber, Agent.  
92 Ost Market Str.

## THIS PAPER

may be found on  
Newspaper Advertising Bureau 10 Spruce Street, where advertising contracts may be made for it in

NEW YORK.

## Über Baltimore.

Jeder, der das alte Vaterland besuchen oder Verwandte und Freunde von Europa kommen lassen will, sollte die prächtigen, eisernen Schrauben-Dampfschiffe des

Norddeutschen Lloyd

mitbringen.

Mit Ende 1880 über 800.000 Personen befördert.

Die Dampfer dieser Compagnie:

Braunschweig, 3100 Tons | Ohio, 2500 Tons

Külnberg, 3100 | Berlin, 2500 Tons

Kiel, 2500 | Baltimore, 2500 Tons

zählen regelmäßige alle vierzehn Tage zwischen Bremen und Baltimore und nehmen Passagiere zu billigen Preisen an.

Der Landungsplatz dieser Dampfschiffe in Baltimore ist zugleich Depot der Baltimore and Ohio Eisenbahn, wo die Passagiere von und nach dem Dampfer zu billigen Preisen befördert, als irgend eine Eisenbahn von New York und Philadelphia.

Ein Passagier über Baltimore sind gegen jede Nebenkosten verpflichtet. — Richtet darauf, daß keine Passagierscheine für das Dampfer des Norddeutschen Lloyd aufgekauft werden.

Wegen weiterer Auskunft wende man sich an die General-Agenten:

A. Schumacher & Co.,  
19th St. S. 5th Gay Str., Baltimore, Md.

## Kinder Wagen.

Billiger als je zuvor,

Beste Qualität,

Neuester Fagon,

Größter Auswahl.

Die Damen sind höchst eingeladen unser unübertreffliches Lager zu besichtigen.

für auswärtige Cataloge zu Diensten.

Charles Mayer & Co.,

29 West Washington Str.