

J. Raven  
90 1/2 E. Washington

# Indiana Tribune.

Jahrgang 3—No. 32.

Office: Ecke Circle u. Meridian-Straße.

Laufende No. 136.

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

## Schluss.

Von Robert G. Amerling.

Komm', Liebe, du heil'ge, du himmlische Flamme,  
Schwing' himmelhoch dich vom göttlichen  
Sitz!  
Sei mir, was die Gluth ist dem modernen  
Stamme,  
Berühre das Herz mit zündendem Blitz!  
Vernichte die Schanden, die kleinlichen Qualen,  
Unsel'ger Gefühle sich drängenden Schwarm!  
Verzehre den seelenbergiftenden, schalen,  
Am Herzen mit ruhelos nagenden Garm!  
Für Schönes und Großes zu sterben in Ehren,  
Es wäre der schönste, der letzte Triumph,  
Statt sich in unwürdiger Weis zu vergraben  
Für Kleines, Gemeines, verdorren und dumpf!

## Der unvermeidliche Kampf.

Voll gegen Monopol.  
Von Frank Siller.

„So wird es kommen, es ist's denn!“  
Freilich!

Ein halbes Jahrhundert ist kaum ver-  
flossen, seitdem die erste Eisenbahn in den  
Ver. Staaten Amerika's gebaut wurde.  
Noch erfreut sich Peter Cooper eines rüsti-  
gen Alters, dieser Mann, welcher in  
1830 die erste Locomotive in Amerika baute.  
Noch leben in Baltimore mehrere der Ge-  
sehzaher Maryland's, welche in 1827 den  
ersten Eisenbahn-Freibrief in Amerika  
ausstellten, der ganz nach der Art der Frei-  
briefe abgefasst war, wie sie Gesellschaften  
gegeben wurden, welche öffentliche Hoch-  
wege bauten und in Ordnung hielten.  
Und heute, nach Verlauf eines halben  
Jahrhunderts, hat unser Land ein Eisen-  
bahnnetz, welches an Meilenlänge die Ge-  
samt-Eisenbahnen Englands, Frankreichs,  
Deutschlands und Italiens weit über-  
trifft und ein bedeutend größeres Territo-  
rium bedeckt. Die ersten Freibriefe wur-  
den an kleine Gesellschaften für kurze Bah-  
nen gegeben, über welche anfangs der Ver-  
kehr mit Pferdekraft betrieben wurde. In  
diesen Freibriefen war festgestellt, dass die  
zu berechnenden Preise gerecht und auf die  
Kosten der geleisteten Dienste basirt sein  
sollten. Unter solchen Bedingungen war  
den Gesellschaften erlaubt, die zum Bau der  
Bahnen nöthigen Ländereien abzukaufen  
zu lassen, und die Besitzer derselben wa-  
ren gezwungen, sie zu dem Preise für den  
Zweck dieser öffentlichen Hochwege herzu-  
geben.

Als Dampf an Stelle der Pferdekraft  
kam, wodurch natürlich der Kostenpreis des  
Verkehrs bald und bedeutend billiger  
wurde, gelang es den Eisenbahn-Gesell-  
schaften für längere Zeit noch die alten  
Fahrpreise aufrecht zu halten; doch diesem  
Uebel half mit der Zeit die Concurrenz  
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 ver-  
schiedene der Staaten um durch neue Ver-  
kehrsmittel die Besiedlung des Landes zu  
beschleunigen und zu erleichtern, die Bun-  
des-Regierung zu bewegen, an Gesellschaf-  
ten, für über große Landflächen neu zu-  
bauende Eisenbahnen bedeutende Land-  
schenkungen zu machen. Der Congress  
machte viele solche Schenkungen, und das  
Eisenbahnnetz wuchs in einer nie für mög-  
lich geglaubten Weise.

Viele der Directoren der Eisenbahnen  
wurden bald sehr reich durch eine Art von  
Geschäftsführung, die später beschrie-  
ben werden soll. Manche der gewissenlosesten  
derselben machten sich durch den unver-  
geßlichen Mißbrauch der Gelder der Ge-  
sellschaften zu Besitzern von vielen Millio-  
nen, welche sie dann dazu verwendeten,  
die Eisenbahnen, denen sie nur vorstanden,  
ganz an sich zu reißen und nach andere  
concurrirnde Bahnen auch anzukaufen,  
so daß jetzt fast der ganze Eisenbahnver-

kehr unserer großen Republik in den Hän-  
den einer kleinen Anzahl der reichsten und  
theils auch der gewissenlosesten Männer  
Amerikas ist. Diese Männer, mit Gould  
und Vanderbilt an der Spitze (einem Pär-  
chen, dessen Gesamtvermögen bereits  
nahe an 200 Millionen beträgt), sind in  
Wirklichkeit heute die Könige und Raub-  
ritter des Landes. Sie schreiben dem  
Volke, durch Befestigung der Richter und  
Gesetzgeber Gesetze vor, sie beeinflussen  
durch Bestechung, 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  
unser freie Schifffahrt.

Dies ist genau der heutige Status der  
Eisenbahnen in Amerika. Für alles hier  
Gesagte will ich erst eine Anzahl unwin-  
dlicher Belege bringen, und wenn der  
Leser mit mir von der Wahrheit aller mei-  
ner Behauptungen völlig überzeugt und  
von dem Gefühl der Gefahr, die dem Volke  
und der Freiheit unseres Landes droht,  
tief durchdrungen ist, will ich versuchen,  
Mittel und Wege anzudeuten, diesem  
Krebsgeschwür unserer Republik abzuhe-  
len.

In 1874 wurde zum erstenmale die Auf-  
merksamkeit unserer Bundesregierung auf  
die Mißbräuche der Eisenbahnmagnaten  
gelenkt, und der Senat ernannte ein Un-  
tersuchungs-Comite 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 Vor-  
sitzers der vier Hauptbahnen zwischen  
Chicago und New York, zu irgend einer  
Zeit wenn sie Lust haben, durch einen Fe-  
derstrich den Werth des Eigenthums dieses  
Landes um hunderte von Millionen her-  
abzusetzen. Das Erhöhen der Fracht auf  
Weizen allein von 5 Cents per Bushel im  
Herbst 1873 wäre gleichbedeutend mit einer  
Verringerung von 45 Millionen Dollars.  
Rein Congress würde es wagen, solch eine  
Macht auszuüben, außer in Fällen der  
dringenden 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 dicta-  
torisch. Es ist darum hohe Zeit, durch  
weise Gesetzgebung dafür zu sorgen, daß  
das Eigenthum und die industriellen In-  
teressen des Volkes nicht ganz diesen weni-  
gen Männern preisgegeben werden.“ (Siehe den Bericht der Ver. Staaten  
Senats-Comites über Verkehrs-Wege,  
Seite 158).

Der Bericht wurde vom  
Senat empfangen, im Ober- und Unter-  
haus wurde darüber gesprochen, einige zu  
besprechende Gesetze wurden versuchsweise  
formulirt, doch bald verschwanden sie vor  
dem Gelde der in solchen Zeiten sehr freige-  
bigen Eisenbahn-Magnaten. Solches  
geschah nicht nur im Congress, sondern  
auch in verschiedenen Staats-Legislaturen.  
Man höre hier nur einen der Herren Mag-  
naten selbst sprechen: Jay Gould, vor  
dem Untersuchungs-Comite der Legisla-  
tur des Staates New York, sagte in  
Betreff der Erie-Eisenbahn Folgendes  
aus:

„Genau weiß ich nicht, wie viel ich aus-  
bezahlt habe, um Männern zu helfen, die  
uns freundlich gesinnt waren. Wir hatten  
in vier Staaten aufzupassen; mit Demo-  
kraten mußten wir demokratisch thun, mit  
Republikanern republikanisch, aber für die  
Erie-Bahn mußte immer gesorgt werden.  
Im Jahre 1868 haben wir über eine Mil-  
lion auf Wahlen und uns freundliche Ge-  
sehbildungen verwendet. Wir haben wäh-  
rend der letzten Jahre natürlich fortwäh-  
rend sehr bedeutende Ausgaben der Art  
gemacht, aber es bezahlte sich. Es ist mir  
so wenig möglich, die Namen aller der Leute  
zu behalten, oder zu nennen, als es mir  
möglich wäre, die Nummern der Fracht-  
wagen im Kopf zu behalten, die täglich  
über die Bahn laufen.“ (Siehe Zeugniß  
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  
Zuckthaus gesteckt werden. Das Unter-  
suchungs-Comite in seinem Bericht sagt:  
„Wir können mit gutem Rechte anneh-  
men, daß die Erie-Bahn nicht allein da-  
steht, in solch verrücktem Gebrauch des dem  
Volke erpreßten Geldes. In diesem Falle  
ist die Sache zur Oberfläche der Defen-  
sivität gekommen. Die Eisenbahn-  
Magnaten erpressen nicht nur vom Volke  
durch dictatorisch gesetzte Frachtpreise sa-  
belhafte Summen, wovon sie einen Theil  
zur Erhaltung und Befestigung der Geset-  
geber und Richter verwenden, sondern sie  
betheiligen sich auch im Geheimen oder  
offen an allen Hauptindustrien des Landes,  
wie am Betrieb von Eisen- und Kohlen-  
minen, 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 Geschäftsleuten  
kaufen einige von den Minen und Koh-  
lenquellen an, setzen aus 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 Ver-  
fahren wird bald die Industrie aller ande-  
ren Minen- und Kohlenquellen-Besitzer ruini-  
ert, sie werden gezwungen an die Eisen-  
bahn-Proteges zu verkaufen und das  
große Minen- und Kohlen-Monopol ist da, ein  
Hilfszweig des Eisenbahn-Monopols.  
Das Volk aber muß für Alles genau den  
Preis zahlen, den die Monopolisten ver-  
langen.“

Dies sind nur die Haupt-Industrien,  
derselbe Einfluß erstreckt sich aber schon auf  
andere, wie den Handel in Bauholz,  
Brennholz, Getreide, Salz, ja der meisten  
Lebensbedürfnisse. Dazu kommt noch das  
verderbliche System der Eisenbahnen, da  
wo sie mit der Schifffahrt in Concurrenz  
kommen, die Frachten so niedrig als nur  
irgend möglich zu machen und im Innern  
des Landes dann desto höhere Frachten zu  
berechnen, wodurch sie die Bewohner des  
inneren Landes zwingen, ihnen die Mittel  
zu liefern, unsere Schifffahrt zu ruinieren,  
bis die Eisenbahn-Könige sich auch zu Be-  
sitzern der Dampfschiffstlinien 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  
Anführung hier wohl nicht mehr nöthig  
ist, die jedoch in den Annalen der Jahre  
1879 und 1880 jener Handelskammer zu  
finden sind. Genüge es hier nur als Bei-  
spiel anzuführen, daß in oben erwähnter  
Weise die „Standard Oil Company“ von  
New Jersey in 18 Monaten Fracht-Rabate  
von über 10 Millionen Dollars er-  
hielt, über die Vertheilung welcher Sum-  
men die Mitglieder verweigerten, dem Un-  
tersuchungscomite 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-  
Geschäftes mit vielen damit verbundenen  
Industrien, so wie auch die gänzliche Con-  
trolle des gesamten Telegraphenwesens  
unseres Landes an sich gerissen haben, sind  
sie jetzt daran, die Pochwege des Denkens  
und Wissens, die bisher noch freie Presse  
dieses Landes, auch an sich zu reißen, zu  
inebeln und zu beherrschen, und zwar in  
folgender Weise:

Es existirt ein lange laufender Mono-  
pol-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-Ge-  
sellschaft andererseits, wonach der „Associa-  
ted Press Company“ alle wichtigen Ereig-  
nisse dieses und anderer Länder zuerst zu-  
kommen und von dieser dann erst allen  
anderen bedeutenden Zeitungen des Landes  
telegraphisch verabsolgt werden. Nun  
haben Gould und Vanderbilt bereits drei

Zeitungen der „Associated Press“ käuflich  
an sich gerissen, wenn sie noch die vierte  
in ihren Besitz bekommen können, so haben  
sie die Kontrolle auch dieses mächtigen  
Monopols, welches im Besitze der Eigen-  
thümer des Telegraphen-Monopols eine  
unberechenbare und äußerst gefährliche  
Macht werden kann. Diese Könige haben  
es dann in ihrer Gewalt, selbst das Denken  
des Volkes größtentheils zu beherrschen.  
Was bleibt dann dem Volke noch übrig?  
Das Verdröhen der täglichen Ereignisse an  
die tausende von Zeitungen Amerikas  
steht dann unter Censur dieser Männer  
oder ihrer Untergebenen. Was ihnen ir-  
gendwie im Wege wäre, können sie leicht  
unterdrücken, was nicht völlig unterdrückt  
werden kann, in einem ihnen günstigen  
Lichte geben. Auf diese Weise können sie  
größtentheils selbst die öffentliche Meinung  
beherrschen. Den wenigen Zeitungen, die  
dann noch versuchen unabhängig zu han-  
deln, können sie bald das Handwerk legen.  
Solchen Verhältnissen gehen wir mit Nie-  
senschriften entgegen. Darf ein freies  
Volk angefaßt solcher Thatfachen auch  
nur einen Augenblick zögern, alle Macht  
anzuwenden, solche Fesseln zu sprengen?  
Wie ein giftiger Krankheitsstoff hat das  
Monopol unseren einst gelunden Volks-  
körper angegriffen. Der schreckliche Eisen-  
bahn Aufruhr im Juli 1877 war der erste  
Krampf dieses mächtigen Körpers, sich des  
Giftstoffes zu entledigen, doch umsonst,  
und starke Arznei ist nöthig, wenn nicht  
viel schlimmere und dem Körper höchst ge-  
fährliche Krämpfe folgen sollen. Vor 30  
Jahren droht unserm Lande die Ver-  
schwörung des Südens, und der von  
Seward geweihte unvermeidliche Kampf  
wurde ein bitterer Bürgerkrieg. Heute  
droht dem Lande die Verschwörung der  
Monopole, und der unvermeidliche Kampf  
zwischen Volk und Monopol steht uns be-  
vor. Soll es jetzt schnell ein blutiger  
Kampf an der Wahlurne, oder später ein  
Bürgerkrieg sein? Noch ist es Zeit, das  
Uebel zu verhüten. Die besten und wei-  
sesten Männer des Landes sehen, daß kein  
Augenblick zu verlieren ist, und den ersten  
Anstoß zum Handeln hat kürzlich eine An-  
zahl solcher Männer in New York gegeben  
die unter dem Namen „National Anti  
Monopoly League“ zu dem Zwecke zusam-  
mentreten sind, die besten Kräfte des  
Volkes zu vereinigen und dann vereint in  
friedlicher Weise dem Monopol die Spitze  
zu bieten und seine Macht, dem Volke  
schädlich zu sein, zu brechen.

Den Vorhittern dieser Liga wurde in fast  
höhnlicher Weise von den Monopolisten  
die Frage vorgeworfen: „Was kann das  
Volk denn thun?“ Es ist dieselbe Frage  
welche zweed aus sprach, als er sich nach  
Anwendung der nichtswürdigsten Mittel,  
(Schluß auf Seite 5.)

## Neue Anzeigen.

Große  
Massenversammlung.  
Donnerstag, 24. März '81

Abends 8 Uhr in der  
Männerchor Halle.

Empfang der Herren  
Reichstagsabgeordneter

F. W. Frigische  
und Kammergerichts-Referendar a. D.

L. Biereck.  
Eintritt 25 Cents. Damen frei.

Die  
diätetische Heilmethode.

Ausführliche Beschreibung zur Selbstbehandlung  
acuter Krankheitsfälle ohne Anwendung von  
Arznei und Wassercur.

Von  
Dr. Theo. Neumann,  
Im Selbstverlage des Verfassers.

Preis \$1.00.  
Bei Einbindung des Betrages und 5 Cents  
Stamps wird es Jedermann postfrei zuge-  
sandt. Man adressire:

Dr. Theo. Neumann, Eglington, Ont., Canada

## Der Andrang

zu unserm  
Stickerie-Counter

hört nicht auf und kündigt uns die Com-  
pletierung unserer Importations-  
Order für diese Saison durch die An-  
kunft der folgenden

## „Match Pattern“ Stickerieen

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 Butterick's Muster.

Von

Bremen

nach

Indianapolis

\$29.00!

Gebrüder Frenzel,

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

Zu verkaufen. Alle Arten von  
Häuser, große  
und kleine, in irgend einem Theile der  
Stadt. Bedingungen annehmbar.

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

THIS PAPER

may be found on  
No. 10 at Geo. F.  
Rowell & Co's  
Newspaper Advertising Bureau 10 Spruce  
Street, where adver-  
tising contracts may  
be made for it in  
NEW YORK.

Ueber Baltimore.

Jeder, der das alte Vaterland besuchen oder Ver-  
wandte und Freunde von Europa kommen lassen will,  
sollte die praktischen, eisernen Schrauben-Wohndampf-  
schiffe des

Norddeutschen Lloyd

zur Ueberfahrt benutzen.

Die Dampfschiffe des Norddeutschen Lloyd wurden  
bis zum 1. März über 500 000 Personen befördert.

Die Dampfer dieser Compagnie:

Brandenburg, 3100 Tons, Ost, 2500 Tons  
Hamburg, 3100 „ Ost, 2500 „  
Berlin, 2500 „ Ost, 2500 „  
Hannover, 2500 „ Ost, 2500 „

haben regelmäßig alle vierzehn Tage zwischen Bremen  
und Baltimore und nehmen Passagiere zu billigen  
Preisen an.

Der Abgangspunkt dieser Dampfschiffe in Baltimore  
ist zugleich Depot der Baltimore und Ohio Eisenbahn,  
welche Passagiere von und nach dem Westen zu billigen  
Preisen befördert, als irgend eine Eisenbahn von  
New York und Philadelphia.

Einwanderer über Baltimore sind gegen jede Ueber-  
zahlung geschützt. — Wichtig darauf, daß unsere Pas-  
sagierschiffe für die Dampfer des Norddeut-  
schen Lloyd ausgeheilt werden.

Wegen weiterer Auskunft wende man sich an die Ge-  
neral-Agenten:

A. Schumacher & Co.,  
10 No. Süd Gay Str., Baltimore, Md.

19mg1

Rinder  
Wagen.

Billiger als je zuvor,  
Bester Qualität,  
Neuester Facon,  
Größter Auswahl.

Die Damen sind höflichst eingeladen unser un-  
übertreffliches Lager zu besichtigen.  
Für auswärtige Herren Cataloge zu Diensten.

Charles Maher & Co.,  
29 West Washington Str.