

JACOBS ALETTA HENRIETTE,  
GERRITSEN CAREL VICTOR

**BRIEVEN UIT EN  
OVER AMERIKA**

**Carel Gerritsen**  
**Aletta Jacobs**  
**Brieven uit en over Amerika**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=24937661](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=24937661)*

*Brieven uit en over Amerika:*

# Содержание

Voorwoord	4
Brieven uit en over Amerika	6
I	6
II	16
III	23
IV	33
V	41
Конец ознакомительного фрагмента.	44

# C. V. Gerritsen

## Brieven uit en over Amerika

### Voorwoord

De brieven door mijn echtgenoot, op onze reis door verschillende Staten van Noord-Amerika in 1904 voor het Algemeen Handelsblad alhier geschreven, hebben blijkbaar de belangstelling van velen gewekt, want nog steeds ontvang ik van wijd en zijd aanvragen om inlichtingen. Het is om die reden, dat ik tot de uitgave er van besloot; zij zijn dan gemakkelijker te raadplegen voor hen, die naar Amerika willen gaan, of die van Amerika en Amerikaansche toestanden wat wenschen te weten.

Ik kan evenwel niet nalaten bij deze uitgave te vermelden, hoezeer de schrijver het betreurde, dat hij bij het schrijven gehouden was te blijven binnen de afmetingen van een dagbladcorrespondentie, omdat daardoor zooveel over sociale toestanden en sociale instellingen, over de verhouding van werkgever tot werkvolk, over de arbeidersbeweging in 't algemeen, over het onderwijs, het bankwezen, over volksbibliotheken enz. waarvan hij uitgebreide aantekeningen had gemaakt, onvermeld moest blijven. Hij had zich dan ook vast voorgenomen, na afloop der verkiezingsdrukte, nog te schrijven over eenige van deze onderwerpen, die hem in Amerika in een

nieuw licht waren verschenen; maar ... ook dat werk moest, bij zooveel meer, ongedaan blijven.

Zooals trouwens steeds op ontspanningsreizen, wekte ook in Amerika, de zedelijke en stoffelijke ontwikkeling van land en volk voornamelijk zijne belangstelling. Hiervan zich goed op de hoogte te stellen en voor zoover mogelijk de verkregen kennis dienstbaar te maken aan het belang van eigen land en landgenooten, daarvoor was hem geen moeite te groot, geen tijd te kostbaar. Van dien geest getuigen ook deze, zijne brieven.

Eenige, gedurende onze reis door mij geschreven artikelen, in andere bladen verschenen, heb ik er bijgevoegd. Zij handelen grootendeels over andere onderwerpen en kunnen als aanvulling dienen.

*Amsterdam, December 1905. Aletta H. Jacobs.*

# Brieven uit en over Amerika

## I

*2 Sept. 1904.*

De indrukken door mij verkregen van het leven en van het volk in Amerika ga ik melden. Doch vooraf een korte inleiding.

Ik zou voor het eerst Amerika bezoeken; voor het eerst een zeereis van eenige dagen maken. Geen wonder dus dat ik, wetende hoe vatbaar ik ben voor zeeziekte, tegen die reis heb opgezien. Toch is gelukkig gebleken dat deze vrees ongegrond was. De bouw en de inrichting der groote booten op Amerika geven dezen een vastheid die de kans op zeeziekte tot een minimum reduceert, zoodat dan ook bij een tamelijk sterke bries en beweeglijke zee, op de "Potsdam" weinig of geen schatting aan de visschen werd betaald.

Welk oneindig genot biedt dan zulk een zeereis! De pracht der zee met haar onophoudelijke veranderingen van kleur en beweging en haar frissche bries soms afgewisseld door bijna volkomen afwezigheid van wind, behoudens het koeltje dat de 15 mijlen vaart, waarmede het schip zich voortbewoog, veroorzaakte, deed werkelijk niet naar het einde der reis verlangen. Integendeel. Naarmate de dagen heensnelden werd

het verlangen naar het einde der reis minder. En dit was niet mijn persoonlijk gevoelen, maar dat van nagenoeg de meesten der eerste klas-reizigers.

Wij waren op een mooi schip: de “Potsdam” van de Holland-Amerika lijn; het personeel van den hoogste tot den laagste in rang, putte zich uit in voorkomendheid en goede zorgen voor de passagiers. En kapitein Stenger was een voorbeeld van opgewektheid en jovialiteit. De tafel was uitmuntend; van den eersten tot den laatsten dag werden wij onthaald op de smakelijkste spijsen en op de fijnste vruchten. De Hollandsche zindelijkheid werd overal betracht. Voeg bij dit alles een prettig gezelschap, dat de dagen deed heenvliegen, en men kan denken welke indruk mij van deze eerste zeereis is bijgebleven.

Aan boord heerschte algemeen een aangename opgewekte geest. Het gros der bijna 200 eerste klas passagiers bestond uit Amerikanen, overigens Hollanders en enkele Duitschers en Franschen – geen Engelschen. Het bleek mij uit de gesprekken met Amerikanen aan boord en later ook hier in Amerika dat de Holland-Amerikalijn, en in ’t bijzonder kapitein Stenger, zich mogen verheugen in eene bijzondere populariteit bij de Amerikanen. Het trof al bijzonder gelukkig dat wij onzen voortreffelijken consul-generaal, den heer Planten, die reeds meer dan 25 jaar op zoo uitnemende wijze de belangen onzer Nederlanders te New-York voorstaat, tot onze mede-passagiers mochten rekenen. Met groote voorkomendheid interesseerde hij zich voor het doel van ieders reis naar de Nieuwe Wereld en

van den ochtend tot den avond was hij voor de Nederlanders de welwillende vraagbaak, onvermoeid in het geven van nuttige wenken en inlichtingen.

Met den heer Grevers, van Amsterdam, die als regeerings-vertegenwoordiger het congres van tandheelkundigen te St. Louis ging bijwonen, en den heer Martens, van 's-Hage, gedelegeerd lid der Regeeringscommissie voor de schoone kunst, die als lid der jury naar St. Louis trok, vormde hij het trio officieele personen dat naast den kapitein van het schip bij de maaltijden aan het hoofd van de tafel was gezeten. Hetzelfde trio dat met den kapitein een verrukkelijken feestavond organiseerde.

Het toeval wilde namelijk dat eenige Hollandsche en Amerikaansche artisten zich bevonden onder de passagiers.

Op uitnoodiging van genoemd comité werden zij bereid bevonden, ten bate van de Zuidhollandsche Maatschappij tot redding van schipbreukelingen, hun talenten ten beste te geven. Verdienstelijk was o.a. een voordracht van den bekenden Amerikaanschen komiek Edwards, maar het meeste applaus, de grootste toejuiching viel Mevr. Coïni-Francisca ten deel, onze bekende zangeres van de Nederlandsche Opera die, van Amerika geboortig, naar haar vaderland terugkeert om daar als solo-zangeres de lauweren en de dollars te oogsten, die haar zoo rechtmatig toekomen.

Te lang is mij de reis, die van Boulogne naar New-York 10 etmalen duurde, niet gevallen, maar voor hen die, om welke reden ook, niet gaarne zoo lang onderweg zijn, en dat

zijn verreweg de meesten, duurt zij te lang. Ik heb dat in de laatste dagen bij herhaling gehoord. Ik heb Belgen, Zwitsers en Franschen gesproken, die mij verzekerden met de Holland-Amerika-lijn niet te zijn overgekomen, omdat de booten er te lang over doen.

De Amerikaansche bladen meldden de vorige week met veel ophef de aankomst van de “Kaiser Wilhelm II” der Norddeutsche Lloyd na een reis van Cherbourg naar New-York in 5½ etmaal, dus bijna de helft van den duur der “Potsdam”-reis.

Indien onze wakkere directie te Rotterdam, op den duur bij de populariteit der lijn, ook het drukke passagiers-verkeer wil behouden, zal zij m.i. op middelen bedacht moeten zijn om de “snelvaarders” in den duur van de vaart zoo niet te overtroeven, dan toch minstens nabij te komen.

En daarvoor biedt, als ik mij niet bedrieg, een nieuwe Amerikaansche constructie der stoommachine de gelegenheid. Ik zal mij aan eene beschrijving dezer nieuwe constructie, voor de aanwending van stoom en electriciteit niet wagen, doch alleen vermelden tot welke conclusie een vakblad na de bespreking der “Turbine” kwam. “De electriche generatoren van zeer hooge spanning – zegt bedoeld blad – zijn zoo omvangrijk geworden, dat zij de grens van mogelijke constructie en van beschikbare ruimte nagenoeg bereikt hebben. En toch blijft de vraag naar steeds krachtiger werktuigen aanhouden. Spoed en kracht gaan in deze hand aan hand. De groote regeneratoren werden voortgedreven met den spoed als de monstermachines ze konden

drijven. Toen dit punt bereikt was, was men met de geleidelijk zich ontwikkeld hebbende turbine gereed. Met een turbine, die 750 wendingen maakt in de minuut, is het mogelijk van een kleinen electricischen generator eene hoeveelheid electricische energie te verkrijgen, als voorheen slechts van een oneindig veel grootere machine kon verkregen worden.”

Uit hetzelfde blad vernam ik dat hier “turbines” in werking zijn van 6500 paardenkracht, maar voegt het er bij, dit is nog slechts een begin.

Indien het nu waar is dat deze machines minder aan slijtage onderhevig zijn, minder dan de helft van oppervlakte in een schip noodig hebben, en minder aan brandstof kosten, voordeelen die wellicht alleen door de ervaring zijn te constateeren, dan zullen toch zij die er het eerst bij zijn om ze op hun schepen aan te brengen, hun concurrenten het hoofd kunnen bieden en het passagiers-vervoer tot zich trekken.

De “Kaiser Wilhelm II”, waarvan ik hierboven sprak, heeft machines van 40.000 paardenkracht. De Cunard-line laat nu booten bouwen met de nieuwe verticale turbines en zal dan met 60.000 paardenkracht stoomen. Deze zullen de reis dan stellig in nog minder dan 5½ dag doen. En wat zeker het grootste voordeel van deze vinding kan genoemd worden, is de afwezigheid van vibratie, waaraan de tegenwoordige snelvaarders met de oude machineconstructie mank gaan.

Dit alles zal, daarvan ben ik overtuigd, het bestuur der Holland-Amerika-lijn wel weten; maar het Nederlandsche

publiek moet het ook weten, opdat het kan nagaan of de reederijen, waarop het terecht trots gaat, wel steeds de voortvarendheid aan den dag leggen, noodig om aan de spits te blijven van het bedrijf dat zij uitoefenen. Indien te eeniger tijd, om redenen buiten het bedrijf gelegen, deze echt Nederlandsche onderneming zou moeten worden opgegeven, laat het dan toch vooral niet zijn, omdat de aartsvaderlijke voorzichtigheid die o zoo gaarne “de kat uit den boom” kijkt, ons achteraan deed komen in den wereld-strijd voor de verkeerswegen op zee. Hier, waar wij de eerste plaats behoorden in te nemen!

En nu de eerste indrukken bij mijn aankomst in New-York. Eerlijk gezegd heeft deze wereldstad op mij niet dien overweldigenden indruk gemaakt als ik er van verwachtte. Zeker, New-York met zijn 3½ millioen inwoners is een ontzaglijk groote stad, waar men zich van boven- en ondergrondsche treinen en electriche trammen heeft te bedienen om zich naar verschillende deelen der stad te begeven, maar dat indrukwekkende verkeer dat men op sommige punten in de City van Londen heeft, ziet men hier niet. Daarbij komt natuurlijk, dat mijne verwachting na het lezen van de opgesmukte verhalen over deze wereldstad, wel wat hoog gespannen was.

Aan de sporadisch opdoemende hooge gebouwen van 20 tot 30 verdiepingen, raakt het oog spoedig gewend. Na eenige dagen moet men er op gewezen worden, of men gaat ze voorbij zonder ze op te merken. En toch, wat huist er niet in zoo'n kollossus! Er zijn hotels met meer dan duizend kamers en in sommige

dier steenblokken van de benedenstad – de plaats der businessmensen – worden vier honderd kantoren van verschillende firma's ondergebracht.

Nu bestaat bij de beoefenaars van hetzelfde of van een aanverwant vak de gewoonte om hun kantoor in elkanders buurt zoo mogelijk in hetzelfde gebouw te huren met het gevolg dat een deel van het personenverkeer, dat anders in de straat zou terecht komen, nu zich afspeelt binnen de muren van het groote gebouw. Wanneer men in zoo'n gebouw gebruik maakt van een der vele liften, dan bemerkt men al dadelijk uit het groote aantal personen dat blootshoofds en in kantoor-jas op alle verdiepingen in en uit de liften vliegt, van hoe groote beteekenis het verkeer in het gebouw zelf is.

Dat die gebouwen hooger zijn dan zij van de straat gezien lijken, bemerkte ik bij een bezoek op 'n kantoor op de 23e verdieping. Ik kwam naar boven met een lift in 3 seconden. Toen, van uit het kantoor, zag men over de huizen en kerktorens heen, over de reuzen-stad zoo ver het oog reikte. Het is verboden zachte steenkolen te stoken, zoodat men in de hoogere sferen, van den rook uit de duizenden schoorsteenen die men onder zich ziet, geen last heeft. Ieder stookt hier anthraciet, dat witte wollige wolkjes uit de schoorsteenen doet stijgen en waarvan men mij verklaarde, volstrekt geen last te hebben.

Behalve van de "elevated" trams – een 10 meter hoog gebouwde elektrische tramlijn – wordt hier ook van de gewone elektrische tram die door de straten loopt, ontzaglijk veel gebruik

gemaakt. Het ondergrondsche systeem is hier ook toegepast. In sommige voorsteden van New-York heeft men ook het Trolly-systeem in gebruik. Het tarief is uniform 5 cents met overstapjes op de zijlijnen (niet voor retour) en de trams loopen zoo menigvuldig, dat niemand er tegen opziet even te wachten als de eerstkomende wagen wat overvol is, hetgeen niet zelden gebeurt. Bij een verkeer als dat te New-York, blijkt de meest doeltreffende exploitatie wel te zijn, een spoedig op elkander doen volgen der wagens. De menschen willen niet wachten, tenminste niet lang, en het schijnt mij dat in die richting ook de exploitatie te Amsterdam dient te geschieden. Wanneer dan nog een zoo eenvoudig mogelijk tarief, dat weinig controle vereischt, kan worden ingevoerd, dan zullen onze Amsterdammers, als kinderen van hun tijd, evengoed in de trams gelokt worden als dit hier en elders geschiedt.

Wat de bestrating aangaat, die is al evenals bij ons hier en daar goed, maar volstrekt niet boven bedenking. Niettegenstaande New-York over ruime middelen kan beschikken is niettemin de bestrating op sommige plaatsen in deplorabelen toestand. In enkele voorname straten zelfs vindt men in 't asphaltplaveisel kuilen, zooals ik zeker weet, dat er in de Amsterdamsche bestrating nergens te vinden zijn. En de keien liggen op sommige pleinen in 't midden der stad minstens even hobbelig als bij ons in de buitenwijken. Laat dit mijn collega's van den Raad tot troost dienen, die nu met de behandeling der begrooting voor 1905 in de afdeelingen zich onledig houden en de periodiek

terugkeerende jeremiaden over de bestrating, ongetwijfeld niet achterwege zullen laten.

Er is mij nog iets opgevallen in de straten, dat er namelijk des avonds talrijke menschenmassa's voor sommige groote hotels staan, die mij bleken gasten van het hotel te zijn. Zij weten met hun avonden geen raad. Het is te vroeg om naar bed te gaan en zoo men niet naar een theater of tingel-tangel gaat, biedt New-York geen andere gelegenheid voor den vreemdeling om z'n avond door te brengen, als de vestibule van het hotel, of, als het daar zooals thans te warm is, den trottoir vóór het hotel.

Voor een groot hotel in Broadway, de voornaamste straat van New-York, wat het verkeer aangaat, waar gewoonlijk handelsreizigers logeeren, stond 's avonds een paar honderd of meer gasten op den trottoir. Men heeft hier niet, zooals in Europa, cafés waar men den avond kan doorbrengen onder het lezen van couranten of illustraties en het gebruik van een glas bier. Een agent van politie, wien ik vroeg waarom al die menschen daar stonden, en die het mij meedeelde, voegde er bij dat hij soms tegen die heeren moest optreden, omdat zij het geregeld verkeer op de straat belemmerden. Het deed mij denken aan onze Kalverstraat bij den Dam op Maandag. Echter met dit verschil, dat men hier niet de trottoirs misbruikt om kringetjes te spuwen met aftreksel van tabak. Hier is in alle openbare plaatsen het spuwen streng verboden. Op de stoombooten, in de treinen, in de trams, in openbare gebouwen, overal wordt er aan herinnerd, dat het spuwen op den vloer strafbaar gesteld is

en streng vervolgd wordt. Ik heb dan ook nog niet gezien dat men het deed en ben stellig overtuigd, dat hier de wetgever door een strenge bepaling er niet weinig toe bijgedragen heeft om de Amerikanen, de onhygiënische gewoonte van spuwen, althans in New-York, af te leeren.

Wanneer zal men er bij ons toe komen het spuwen op den vloer in theaters, trams, booten, scholen enz. te verbieden en bij politieverordering strafbaar te stellen? Ligt het niet op den weg onzer gezondheidsraden daartoe het initiatief te nemen?

Ik wil de lezers niet afschrikken van het volgen mijner artikelen, en zal dus hier afbreken met de belofte dat ik zal trachten in een volgend opstel het wat korter te maken.

## II

6 Sept.

Van de Nederlandsche reederijen is het niet de Holland-Amerika-lijn alleen, die door vreemden ondernemingsgeest, speciaal van Amerikanen, tot groote waakzaamheid wordt aangezet. Andere reederijen, waarop wij Nederlanders niet minder trotsch zijn dan op die van de eerstgenoemde lijn, worden met zware concurrentie bedreigd. Ik bedoel die onzer stoomvaart-lijnen op Ned. – Indië.

De “Northern Pacific Rail Road”, een dier financieel zoo machtige spoorwegmaatschappijen van Amerika, die bergen verzetten ter bereiking van haar doel, heeft Seattle, de gunstig gelegen haven aan den Stillen Oceaan, tot operatieplaats gekozen voor den aanvoer van goederen van Japan. Een paar groote schepen van deze maatschappij zijn of komen binnenkort in de vaart en zullen tot elken prijs de goederen over die lijn vervoeren, ten einde daarmede weer het spoorwegverkeer op de Northern Pacific te voeden. Wat zoo'n concurrentie zeggen wil, weten wij maar al te goed. Desnoods vervoert men, om toch maar te slagen, de goederen gratis en nog bovendien in Amerika tegen verlaagd spoorwegtarief.

Welke weg zullen nu in de toekomst onze Nederl. Indische producten nemen, voorzoover deze bestemd zijn of gekocht

worden voor Amerika?

Ziedaar een zeer ernstige vraag, die onder de oogen moet worden gezien, nu met de stoomvaartlijn van Java op Japan en van daar naar Seattle, die producten wel eens heel wat goedkoper op hun plaats van bestemming zouden kunnen worden gebracht, dan nu geschiedt met de stoomvaartlijnen van Indië naar Europeesche havens en van daar naar Amerika. En voor onze stad heeft deze quaestie nog meer beteekenis, omdat het voornaamste stapelproduct haar wel eens kon ontvallen. Indien toch te eeniger tijd de concurrentie in Amerika er in slaagt, het vervoer der Indische producten over Japan en Seattle te leiden, zal het niet lang duren of onze tabaksmarkt zal, evenals weleer onze rietsuikermarkt, uit Amsterdam verdwijnen. De beteekenis van dit vraagstuk voor ons land, werd door den wakkeren voorzitter van de Nederlandsche Kamer van Koophandel hier te New-York, den heer D. G. Boissevain, ingezien en maatregelen werden door hem genomen om belanghebbenden bij den Nederlandschen handel in staat te stellen, uit eigen waarneming den omvang van het dreigend gevaar te leeren kennen.

Hij trad in overleg met den voorzitter van de “Northern Pacific” spoorwegmaatschappij en wist te bewerken, dat twee wagens (voor 60 personen) beschikbaar gesteld werden om belanghebbenden in Nederland in staat te stellen, kosteloos – wat het vervoer betreft – de reis te doen maken over haar lijn, dwars door Amerika naar den Stillen Oceaan en terug. Door alle bladen

in Nederland is dit enkele maanden geleden bekend gemaakt, maar de deelneming van uit Nederland bleek zoo miniem, dat van het royaal aanbod der maatschappij moest worden afgezien.

Ik betreur dit resultaat in hooge mate. Niet alleen om den ijverigen voorzitter der Nederl. Kamer van Koophandel alhier, maar ook om onzen handel in Nederland. Men behoeft hier slechts eenige dagen te hebben rondgezien om te beseffen, met welke energie door het Amerikaansche volk wordt gestreefd naar het commercieele en industrieele overwicht in het wereldverkeer. Indien het jonger geslacht in Nederland niet goed maakt wat zijn onmiddellijke voorgangers helaas verzuimden, dat het namelijk de wereld ingaat om nieuwe wegen van het goederenverkeer te leeren kennen en op te sporen, dan staat het te vreezen dat onze natie eerder dan verwacht schijnt te worden, op dit gebied niet meer wordt medegeteld. De Nederl. Kamer van Koophandel alhier, die blijkens haar eerste jaarverslag, zoo gaarne wordt aangezocht om raad en bijstand voor alles wat strekken kan tot grooter deelneming in Nederland aan het goederenverkeer met en in Amerika, die Kamer geve men handen vol werk en drale niet haar tusschenkomst in te roepen.

Is het echter wel goed gezien van onze Regeering, om het waken over deze groote volksbelangen, die zoo voortdurende en zoo groote persoonlijke toewijding eischen, over te laten aan personen, die belangloos zich daarvoor beschikbaar stellen, maar van wie men dan ook niet meer kan vergen, dan wat zij vrijwillig en naar eigen believen wenschen te praesteeren? Het antwoord

op die vraag kan m.i. niet twijfelachtig zijn.

Voor ons land acht ik het onverantwoordelijk, dat men dit op een koopje doet in de hoofdstad van Amerika, waar onze handel, onze nijverheid, onze landbouw en onze scheepvaart zoo groote belangen heeft voor te staan en te bevorderen. De verdienstelijke consul-generaal, waarvan ik in mijn vorig schrijven gewaagde, vervult zijn betrekking reeds jarenlang zonder daarvoor bezoldiging te ontvangen. De consul ontvangt evenmin salaris. Voor een paar ambtenaren wordt een karig bureau-geld vergoed. Is dat nu zooals het behoort, in onzen tijd van aanhoudenden economischen strijd tusschen de volkeren en dan nog wel ter plaatse van het brandpunt van dien strijd?

Het ligt immers voor de hand dat geen geld beter besteed wordt dan dat, uitgegeven voor een staf goed-bezoldigde ambtenaren, op de hoogte van hun taak en rusteloos werkzaam om onze handels-relatiën met Amerika te bevorderen. Richtte men zóó ons consulaat alhier in, dan zou men kunnen eischen, wat nu erkentelijk en met gratie door onze Regeering wordt aanvaard. Wat echter aan onze fierheid noodzakelijkerwijze afbreuk moet doen.

De wijze waarop in Amerika de handels- en nijverheidsbelangen van overheidswege worden behandeld, moge onze regeering waarlijk wel eens tot voorbeeld dienen. Zoo worden o.a. dagelijks door het ministerie van Handel en Arbeid gedrukt en op ruime schaal verspreid, de berichten die van de Consuls uit andere landen inkomen. Aan alle clubs en

vereenigingen en groote werkgevers, die er om vragen, worden deze berichten gratis toegezonden, benevens aan de bladen die zich willen verbinden, die berichten geheel of geëxcerpeerd over te nemen.

En men behoeft slechts een blik te werpen op die berichten, om overtuigd te worden van het groote belang dat handels- en nijverheidsondernemingen bij de spoedige kennisneming ervan hebben.

“Statistische gegevens omtrent het goederen-vervoer op Duitsche spoorwegen”; “Aanbesteding van ijzeren bruggen in Mexico”; “Expositie van automobielen te Plymouth”; “Zijde-industrie in Japan”; “Productie van ijzer in Engeland”; “De oogst van citroenen op Sicilië”; “Aanbesteding van stoomkranen te La Rochelle (Frankrijk)”; “Nieuwe wijze van staalfabrikatie in Australië”; “Bouw van een melk-poeder-fabriek in Frankrijk”; “Buizen voor waterleiding gevraagd te Victoria (Britsch Columbia)”; “De namaak van Amerikaansche schoenen in Perzië”; “Meelfabrieken zullen worden opgericht in Abyssinië”; “Automobielen zullen voor de posterij in Denemarken worden aangeschaft”, enz. enz.

Men heeft hier niet maanden lang te wachten op de publicatie dezer officieele berichten en de regeering onthoudt zich ook van een oordeel over hetgeen dadelijk moet worden medegedeeld, en wat wel wachten kan om te worden opgenomen in het jaarverslag. Alles wordt dadelijk in de bekende officieele brochures van ½ à 1 vel druks weergegeven.

Tot de navolgenswaardige sociale maatregelen van Amerika behoort ongetwijfeld het sluiten der kantoren en werkplaatsen des Zaterdag om 12 uur.

De heilzame werking er van ziet men hier, wanneer men 's Zaterdag in de groote menschenstroom, zich laat meevoeren naar goedkoope verblijfplaatsen aan 't water (de baai of de rivier), of naar parken in de onmiddellijke nabijheid van de metropolis. Den werkman en den beambte ziet men dan met het geheele gezin van dien vrijen middag gebruik maken.

Zaterdag l.l. was ik er getuige van, hoe tienduizenden genoten van den prachtigen uitgestrekte dierentuin, vlak bij de stad in een heuvelachtige streek gelegen en voor ieder gratis toegankelijk. Het verbod bij sommige dieren om ze te voeren enz., werd stipt opgevolgd. In druk bezochte gebouwen, b.v. in dat der roofdieren en der apen, was van gedrang geen sprake. Welwillend schoof de een voor den ander wat opzij en als er geen plaats meer was, van waar wat te zien viel, werd geduldig gewacht.

Het drukst was het voor de kooi van een Chimpanseé en Orang Oetan, die elkander daar reeds 3 jaren gezelschap houden en een opgewektheid aan den dag legden, als ik nog nergens anders van die dieren heb gezien. Zij speelden met elkaâr... net als menschenkinderen!

In alle gebouwen weer het verbod om op den vloer te spuwen en op de veelvuldige banken in het park het verbod om dit op de voetpaden – die van asphalt zijn – te doen.

De prachtige groote dierentuin met park, behoort aan een door de stad New-York gesubsidieerd wordend Zoölogisch Genootschap.

Ik moet hier weer afbreken, ofschoon ik nog zooveel dat mij hier opviel, zou willen vermelden. De physionomie der bevolking, dat mengsel van zoovele natiën en rassen. Het leelijker type der mannen dan van de vrouwen. De dronkenschap. De nachtvlinders. De scherpe reuk der paarden-excrementen in de geasphalteerde straten bij deze warmte. De vele Hollandsche namen boven de winkels en op naam-platen der kantoren. De zucht der Amerikanen om zich van Hollandschen oorsprong te noemen. Het prachtige gebouw van “De Equitable” in Broadway met z'n rijke versieringen en z'n eenige, voor een ieder toegankelijke, bibliotheek. De overvolle trams en de galanterie der mannen, ook der arbeiders, om zonder een woord te zeggen te gaan staan om plaats te maken voor een dame. De dagbladen met hun sensatie-berichten. Al die onderwerpen moet ik verder onaangeroerd laten, omdat anders de lezer zijn geduld kon verliezen. En dat wil ik tot elken prijs trachten te voorkomen, nu ik nog zooveel onder zijn aandacht wensch te brengen.

### III

*14 Sept.*

Even moet ik mijne artikelen, over Amerika en zijne bewoners, onderbreken met mededeelingen betreffende de Interparlementaire Conferentie, dezer dagen te St. Louis bij gelegenheid der Wereldtentoonstelling gehouden.

Het schijnt mij niet overbodig in herinnering te brengen dat de "Union Interparlementaire pour l'Arbitrage et la paix" zooals de officieele titel luidt, eene internationale vereeniging is, van groepen van leden en oud-leden van parlementen, die ieder in eigen land zich geconstitueerd hebben, met het doel, te bevorderen dat in de wetgeving, of in tractaten met andere naties, bepalingen worden opgenomen, strekkende om alle geschillen aan de uitspraak van scheidsrechters te onderwerpen.

In den beginne werd jaarlijks door de "Union" vergaderd in een der hoofdsteden van Europa; sedert 1900 evenwel, worden de vergaderingen niet meer zoo dikwerf belegd. Er zijn nu 17 groepen aangesloten, te zamen uitmakende over de 2000 leden. Deze behooren tot de meest uiteenlopende politieke richtingen; van den behoudendsten centrumman tot den vurigsten sociaal-democraat. In de laatste jaren hebben de verschillende landen, waar de vergadering werd gehouden, gewedijverd in het recipieeren der leden van de "Union"

en hunne dames, met het gevolg dat de belangstelling voor die vergaderingen steeds toenam. De ontvangst te Budapest, daarna te Christiania, vervolgens te Weenen, was in één woord schitterend.

En dit alles wordt nu nog overtroffen door Amerika, waarvan de volksvertegenwoordiging eene uitnoodiging zond, onder bijvoeging, dat de leden en hunne dames van 7 tot 24 September als gasten van het Amerikaansche volk zouden worden beschouwd.

Ongeveer 250 personen hebben aan die uitnoodiging gehoor gegeven en deze maken nu kennis met de wijze waarop Amerika's bevolking die taak van gastvrouw vervult.

De conferentie was voor 12, 13 en 14 September te St. Louis uitgeschreven, maar reeds den 6den Sept. trad de gastvrouw in functie en van dien datum af putten een aantal personen en comités zich uit, om den gasten het verblijf op Amerikaanschen bodem zoo aangenaam mogelijk te maken. De leden en hunne dames waren nog te New-York, toen zij op 6 September genoodigd werden voor een boot-tocht op de Hudson-rivier. Door het departement van Marine was een tweetal groote stoombooten beschikbaar gesteld, en het departement van Oorlog ontving de leden op een lunch te West-Point op de terreinen der zoo prachtig gelegen opleidingsschool voor officieren. Met een extra-trein keerde het gezelschap 's avonds laat naar New-York terug. Den volgenden ochtend, 9 uur, moesten allen gepakt en gezakt zich bevinden aan het station van

den Pennsylvania Spoorweg, want van dáár zou de reis naar St. Louis aanvangen. Met twee extra treinen, elk samengesteld uit 10 Pullman Cars, werd de reis volbracht.

Na een paar uur sporens waren wij te Philadelphia. Het bestuur dier gemeente onthaalde het gezelschap op een lunch, een rit door de stad en haar prachtige omgeving, die ons op menig punt aan Zwitserland herinnerde, en eindelijk op een diner in den tuin van een dier groote clubs, waaraan elke stad in Amerika zoo rijk is.

Toen wij 's avonds in onzen trein terugkeerden, waren de zitplaatsen in gemakkelijke bedden omgezet en sliepen wij spoedig in deze bijna geruischloos rijdende en goed veerende wagons.

Toen wij ontwaakten waren we te Pittsburg en werden daar rondgeleid in twee der groote fabrieken van Carnegie. Het was voor ons, leeken, zeer interessant te zien hoe duizenden en nog eens duizenden daar werkten om de ijzererts om te zetten in spoorwegstaven of in stalen platen voor den scheepsbouw. Het is ongelooflijk zoo spoedig dat proces wordt afgewikkeld. Terwijl wij daar stonden zagen wij de bakken met gloeiend, vloeiend ijzer aanvoeren. Een op grooten afstand geplaatste arbeider deed door de beweging van een kruk die bakken omvallen in groote ronde reservoirs. Daarin werd de inhoud op nog hoogere temperatuur gebracht en een mengsel bijgevoegd dat het geheel tot de qualiteit van staal maakte, welke gewenscht werd. De gloeiend vloeiende inhoud ging daarna weer in langwerpige bakken. In enkele

minuten was zij een stijf geworden wit-gloeïend langwerpige blok, anderhalven meter hoog en een meter in omtrek. Dat gloeiende blok werd weer machinaal onder werktuigen gebracht die het rekten tot het de dikte van een spoorstaaf had gekregen. Het was dan ruim twee spoorstaven lang. Met een scherpe machine werd in een oogwenk die staaf gesneden op de lengte die spoorstaven moeten hebben en de beide op maat gebrachte rails vielen kant en klaar naast het laatst gebruikte werktuig neer.

Opvallend was het hoe weinig werklieden bij dit geheele proces werkzaam waren en hoe snel en nauwkeurig de werktuigen, die er bij gebruikt werden, in beweging kwamen.

Men meene evenwel niet dat hier weinig personeel werkzaam was. In de 4 fabrieken van The Carnegie Steelworks Company te Pittsburg zijn 28,000 man werkzaam. Deze 4 fabrieken maken een deel uit van de groote trust, bekend onder den naam van The United States Steel Corporation.

Ik had het voorrecht met een der hoofdbeambten van deze groote onderneming in aanraking te komen en vernam daardoor het een en ander van de verhouding tusschen werkgever en arbeider, dat mij van belang toeschijnt hier even te vermelden. Over de verhouding van kapitaal en arbeid in Amerika en over de arbeidersbeweging in het algemeen stel ik mij voor nog mededeelingen te doen, zoodra ik nog enkele leiders dier beweging zal hebben gesproken.

Bedoelde beambte deelde mij mede, wat trouwens in een der werken van Carnegie is te vinden, dat deze als werkgever

een organisatie van den arbeid niet erkent en daarvan bij onderhandelingen over den arbeidstoestand op zijn fabrieken niets wil weten.

Hij gaat uit van de leer, dat een werkgever al het mogelijke behoort te doen om den toestand zijner werklieden te verbeteren, en dat hij met andere werklieden of leiders van werklieden daarbij niets te maken heeft. Willen de werklieden zijner fabrieken hun wensch tot verandering van toestanden op het werk te kennen geven, dan kunnen zij uit hun midden een comité benoemen, waarmede hij steeds bereid is in overleg te treden. Hoe hij zijn taak als werkgever opvat, bleek mij uit de vele instellingen, die hij ten behoeve van zijn personeel in het leven riep.

Behalve schaft- en badlokalen, recreatiegebouwen, waaronder een uitgebreide bibliotheek, opleidingscholen e.d., is een fonds geformeerd, waaruit in geval van ongeval, ziekte of ouderdom de werklieden, zonder daartoe bij te dragen, een uitkeering ontvangen. Dit niet bijdragen der werklieden heeft daarom beteekenis, omdat op de fabrieken van Carnegie de hoogste loonen worden betaald. Bij ongeval ontvangt de ongehuwde man 75 (Amerik.) cents per dag, de gehuwde \$1.40, zoolang de arts der fabriek hem niet voor werken geschikt houdt. Er is een groot aantal artsen aan de fabrieken verbonden, daar de werklieden vrije geneeskundige hulp erlangen. Bij overlijden ontvangt de weduwe duizend dollar en honderd dollar voor ieder kind. In geval van ziekte ontvangen zij eene uitkeering en in geval van

ouderdom, na langer dan 12 jaren in dienst der onderneming te zijn geweest, ontvangt de man een pensioen gelijk aan 40 % van het door hem genoten loon. Behalve hetgeen de onderneming als zoodanig stort in het fonds, draagt Carnegie daarin persoonlijk jaarlijks \$ 200,000 bij en gaf hij bij de oprichting er van een som van \$ 4 millioen. Een en ander stemt zeker tot groote ingenomenheid met hetgeen deze kolossus onder de fabrikanten doet ten behoeve van hen, die medewerken tot instandhouding en aangroeïing van zijn onmetelijk fortuin. Maar laat het ons vooral niet blind maken voor het onjuiste in zijn systeem van bescherming zijner werklieden, hetwelk uitsluit dat zij als vrije individuen den weg kunnen behandelen, dien zij in het belang van zichzelf en van hunne medearbeiders noodig oordeelen ter bevordering van hunne belangen.

Niet te erkennen de vakvereenigingen en daarmee niet te willen onderhandelen, moge voor het personeel van Carnegie niet erg zijn, omdat dit op zoo royale wijze door hem wordt bedacht; voor anderen, wier gevoelen jegens hun personeel niet van zoo groote sympathie getuigt, kan dat zeer schadelijke gevolgen voor de werklieden hebben. En daarvoor is dan Carnegie mede verantwoordelijk, want de minder goedgezinden onder zijn mede-ondernemers zullen zich op zijn stelsel beroepen, wanneer zij in geval van conflict met hun personeel, met de vakvereeniging niet te doen willen hebben. Natuurlijk om de niet uitgesproken overweging, dat zij hun werkvolk gemakkelijk onder den duim kunnen houden, indien zij met de vakvereeniging

geen rekening behoeven te houden.

Maar daarover in volgende opstellen. Alleen wil ik hier nog vermelden dat de skilled labor betaald wordt met van \$ 3.50 per dag tot \$ 10. En dat de unskilled labor \$ 1.60 per dag ontvangt. Daarvoor zijn alleen een paar krachtige armen noodig en lust om 8 uren per etmaal te werken.

Mij werd nog verzekerd dat immigranten, kersvers uit Europa aangekomen en die geen vak kennen, voor \$ 1.60 in aanmerking komen en dat die aan deze fabrieken altijd plaatsing kunnen vinden.

De skilled labor wordt hier veel door Duitschers, de unskilled door Hongaren en Polen verricht.

Ik moet nu het doel onzer reis verder bespreken. Na een spoorwegrit van nog eens 20 uren, waren wij in St. Louis. Dáár werd het geheele gezelschap ingekwartierd in het groote "Southern Hotel". Het had heel wat voeten in den aard eer ieder zijn kamer en zijn bagage had, want de hotels hebben het nu natuurlijk heel druk en terwijl de "Parliamentaries", zooals wij hier kortweg genoemd worden, geholpen werden, stroomde het, aan de drie ingangen van dit ontzaglijk groot hotel, maar altijd weer nieuwe gasten, die elders geen onderkomen konden vinden.

In het feestgebouw van het tentoonstellingsterrein, werd de interparlementaire unie geopend met een welkomstgroet van den vertegenwoordiger van President Roosevelt. In hartelijke woorden, geheel in overeenstemming met de royale ontvangst, gaf deze vertegenwoordiger van het hoofd van den Staat

uiting aan diens gevoelens van sympathie voor het streven der "Interparliamentary Union".

De eerste dag der zitting werd in beslag genomen door de rapporten der verschillende groepen, over de vorderingen in elk land gemaakt voor de vredes-idee. De bekende figuren: graaf Apponyi, Hon. Stanhope, Prof. Hoffmann, John Lund, La Fontaine, Emile Vandervelde ontbraken niet op 't appèl.

In de mededeelingen, die gedrukt worden en zeer belangrijk zullen blijken te zijn, met het oog op de vorderingen die de vredesidéé overal maakte, ontbrak natuurlijk niet de herinnering aan het groote aandeel dat de Interparlementaire Unie heeft gehad in den stoot, die de bijeenroeping der regeeringsgevolmachtigden te 's-Gravenhage in 1899 ten gevolge had.

Den volgenden dag werd de zitting gewijd aan een voorstel van het Amerikaansche Parlements lid Burton, dat tot strekking had president Roosevelt uit te noodigen, alle landen bijeen te roepen voor een tweede vredes-conferentie, waar dan o.a. behandeld moet worden het recht der staten, die zich bij voorbaat neutraal verklaren bij verwickeling tusschen andere staten; de beperking der legers; het sluiten van tractaten met de clause van arbitrage ingeval van geschil.

Dit vèr strekkend en gewichtig besluit werd met algemeene stemmen genomen, na een talentvolle zakelijke toelichting van den voorsteller en een met gloed uitgesproken ondersteuning van den groot-redenaar Apponyi.

Dit besluit is inderdaad het glanspunt van de gehouden

conferentie te noemen en zoo het tot resultaat mocht hebben, dat binnen niet al te langen tijd, een tweede Internationaal Vredes-congres der natiën wordt gehouden, dan zal zeker ieder den dag loven, waarop de ijverige talentvolle president dezer 12e conferentie Hon. Richard Barthold, de parlementariërs te Weenen het vorig jaar uitnoodigde om dit jaar naar St. Louis te komen.

Ons Nederlanders deed het goed dat èn bij de toelichting van dit voorstel èn herhaaldelijk in de rapporten van den eersten dag der conferentie, hulde gebracht werd aan het verdrag in Februari van dit jaar tusschen Denemarken en Nederland gesloten.

Onze regeering en die van Denemarken moeten wij dankbaar zijn dat zij door dit verdrag, dat als een voorbeeld anderen natiën werd voorgehouden, de eer van hun landen in het buitenland zoo waardiglijk hebben opgehouden.

Alle geschillen, die niet door de diplomatie kunnen worden bijgelegd, zullen door het scheidsgerecht te 's Gravenhage moeten worden beslecht.

Het verdrag is voor onbepaalden tijd gesloten en duurt nog een jaar voort na de opzegging er van door een der partijen.

Iedere Staat, die daartoe den wensch te kennen geeft, kan er zich bij aansluiten.

Bij de warme hulde aan deze overeenkomst gebracht door Mr. H. Louis Israëls in "l'Europeén" van 25 Juni 1904 sloten verschillende buitenlandsche sprekers van naam zich aan.

De laatste dag was gewijd aan een voorstel van Zwitserland

betreffende meer actief optreden der Unie; voorts werd bepaald dat de volgende conferentie te Brussel zal worden gehouden.

Na de gewone plichtplegingen sluiting van de conferentie.

Hedenavond gaat het gezelschap weer in de gereedstaande treinen, voor een bezoek aan Kansas-City, vervolgens Denver, waar het door den Staat Colorado zal worden ontvangen. Daarna uitstapjes naar de Rocky Mountains en dan terug over Chicago, Niagara Falls, Buffalo naar New-York.

Alvorens Amerika te verlaten wordt een bezoek gebracht aan Washington, waar de President den leden der Unie eene audientie verleent.

## IV

*Sept. 1904*

De Interparlementaire Vredesconferentie is uiteengegaan met de beste voornemens der leden om ieder in zijn kring te ijveren voor opheffing van den oorlog, door invoering van arbitrage voor alle geschillen, die zich tusschen de natiën zullen voordoen. Intusschen zal de vredespalm opnieuw in dit land gezwaaid worden in de eerste week van October. Dan zal namelijk te Boston de Internationale Vredesbond zijn jaarlijksch congres houden. Reeds nu wordt dat congres in de Amerikaansche couranten druk besproken. Daarbij ontbreekt het niet aan aanhalingen uit Jean de Bloch's uitnemend werk: "De toekomst van den oorlog in zijn technische, economische en politieke gevolgen". Het werk is in vele talen verschenen, zoover ik mij herinneren kan, niet in het Hollandsch. Dat is jammer, want het bevat beschouwingen die ook voor ons land groote waarde hebben. Wanneer men b.v. leest dat de oorlog niet alleen de meest onmenschelijke wijze is om geschillen tusschen natiën tot een einde te brengen, maar ook de kostbaarste, dan denken wij onwillekeurig aan onzen dertig-jarigen strijd met Atjeh. Laat men de offers aan menschen en aan leed van nagelaten familieleden buiten beschouwing, dan kan men toch zeker aannemen, dat met het geld, voor dezen oorlog uitgegeven,

heel wat meer te bereiken was geweest langs vredelievenden weg, dan nu langs den weg van dood en vernieling werd verkregen. De Bloch zegt, m.i. terecht, dat heel wat minder oorlog zou worden gevoerd indien de natiën te voren zich rekenschap gaven van de financieele gevolgen, die er aan verbonden kunnen zijn. Enter illustratie noemt hij o.a. de kosten van den burgeroorlog in Amerika (tot vrijmaking der slaven). Die hebben 5000 millioen dollar bedragen, terwijl alle slaven hadden kunnen worden vrijgekocht voor 800 millioen dollar. In plaats van duizend dollar per hoofd, heeft de vrijmaking door oorlog zes duizend dollar per hoofd gekost. En zou Rusland den oorlog met Japan zijn begonnen, indien het geweten had, welke kosten daaraan verbonden waren? Zou Engeland zich niet eenige malen bedacht hebben met het uitlokken van den oorlog in Zuid-Afrika, indien het geweten had welke ontzaglijke sommen daarmede gemoeid zouden zijn? Maar genoeg. Het geweten der natiën, dat in onzen tijd veel spoediger reageert op de geld-quaestie dan op eenige andere quaestie, is wakker geschud en heel gemakkelijk zal het den regeeringen niet vallen, het weder te doen indommelen.

Na volbrachten arbeid was de ontspanning, die voor de leden der Interparlementaire Unie zou volgen, bijzonder welkom. Langs de "Burlington"-lijn ging het gezelschap met dezelfde treinen als die het brachten van St. Louis naar Kansas-City en van daar naar Denver. Men kan zich bij ons te lande moeilijk eene voorstelling maken van de lengte dezer spoorweglijn. De hoofdlijnen hebben namelijk een lengte van

ruim 14.000 kilometer en de bijlijnen van 4000 kilometer, terwijl dagelijks daarop 950 treinen zich bewegen. Die lengte van lijnen vertegenwoordigt een afstand van St. Louis over den Oceaan naar Petersburg en terug.

Over de 40.000 personen zijn bij deze enkele spoorwegmaatschappij werkzaam en 1300 locomotieven zijn in gebruik. Deze kolossale ontwikkeling – 40 jaar geleden was het nog maar een kleine lijn met 54 locomotieven – heeft het in de eerste plaats te danken aan de uitnemende keuze die het deed, bij de uitbreiding van haar net. Want in Amerika zijn het niet de keuter-boeren, die als pioniers der beschaving optreden, maar de spoorwegmaatschappijen. Deze leggen haar lijn door en naar gronden, waar nog niemand te voren een voet gezet heeft. Daarna begint de reclame om nederzettingen te lokken. Gelukt dit en blijkt de keuze der gronden een goede geweest te zijn, dan volgen spoedig andere en grootere waagstukken van denzelfden aard. Zoo is het gegaan met de “Burlington”-lijnen en met nagenoeg alle andere groote spoorweg-lijnen in Amerika. De “Burlington” heeft bovendien het voordeel gehad van eenige steden, aan haar lijn gelegen, tot groote ontwikkeling te zien komen. Zoo o.a. St. Louis, waarvan in dezen tijd zooveel geschreven is, in verband met de wereld-tentoonstelling. En zoo ook de stad, waarheen het gezelschap zich het eerst begaf: Kansas-City, evenals St. – Louis in den Staat Missouri gelegen. In 15 jaren is de bevolking van Kansas-City verdubbeld; zij bedraagt nu 300.000. De stad is door de groote slachterijen, die er in die jaren gekomen zijn, als

slachtplaats de tweede in rang van Amerika. Chicago staat nog altijd bovenaan.

De ingezetenen hadden door vrijwillige bijdragen het gemeentebestuur in staat gesteld de vreemde gasten te ontvangen en dat geschiedde op de onbekrompen wijze waarop die ontvangst overal elders plaats had. O.a. werden wij op talrijke automobielen en four-in-hands door en om de stad gereden en waren wij zodoende in staat de groote fabrieken en werkplaatsen, de mooie winkelstraten en de talrijke villa's en het enorme verkeer in de straten in korten tijd waar te nemen. De Staat Missouri, met ruim drie millioen inwoners, is in de laatste jaren tot groote welvaart gekomen.

Vooraf door zijn landbouw en veeteelt, maar het meest nog door zijn toenemende industrie. Op 1 Januari van dit jaar waren ruim 250 millioen dollar in industrieele ondernemingen belegd. Van dit alles heeft de Burlington-spoorwegmaatschappij natuurlijk mede geprofiteerd en heeft zij mede daaraan haar groote uitbreiding te danken.

Van Kansas-City ging het door den Staat Kansas naar Colorado's hoofdstad: Denver.

Wij waren den Staat Missouri reeds uitgestoomd, toen wij bemerkten nog altijd in Kansas-City te zijn.

De Missouri-rivier scheidt namelijk den Staat Missouri van den Staat Kansas en nu heeft zich vlak tegenover Kansas-City van Missouri, aan de overzijde der rivier, nog eens een Kansas-City ontwikkeld, in den Staat Kansas gelegen. Deze helft is in

handel en verkeer één met de overzijde der rivier, maar heeft een ander administratief beheer en staat onder een andere wetgeving.

Door den Staat Kansas, met z'n anderhalf millioen inwoners en onafzienbare prairiën ging het naar het rijke en om zijn heerlijk klimaat zoo gunstig bekende Colorado. Ongemerkt was de overgang van den eenen Staat in den anderen. Want de uitgestrekte, onontgonnen prairiën vindt men ook hier nog aan de oostelijke grens van Colorado. Toch mochten wij hier reeds ontwaren hoe de natuur een handje geholpen wordt ten einde deze gronden in vruchtbare weiden te herscheppen. De Staat Colorado heeft namelijk sedert eenigen tijd de irrigatie dier landen ter hand genomen en waar dit is geschied, ziet men thans uitgebreide boerderijen met ontelbaar rundvee dat daar in de nabijheid graast. Soms zagen wij in de verte de cow-boys hollen op hun rappe paarden, om de horden koeien te verzamelen en in een bepaalde richting te drijven. Na 24 uur sporens waren wij in Colorado-Springs, van waar een uitstapje gemaakt werd naar Cripple Creek, het centrum der mijnwerkers. Hier, ongeveer 3300 meter boven de zee bevindt zich een stad van 17.000 inwoners, allen bij de goud-delving betrokken. Dertien jaar geleden stonden er slechts enkele onbeduidende boerderijen. Sedert men goud ontdekte in de bergen neemt de bevolking met den dag toe. Nog geen dertig jaren is het geleden, dat Colorado in de Staten van Noord-Amerika werd opgenomen en nu, na de ontdekking der talrijke goud- en zilver-mijnen, der lood- en koper-mijnen in de Rocky Mountains, die den Staat van het

Noorden naar het Zuiden doorsnijden, wordt het gerekend tot de rijkste der Staten van de Unie. En geen wonder! Er wordt jaarlijks voor 30 millioen dollar aan goud en 12 tot 15 millioen dollar aan zilver gedolven. Voeg daarbij 8 millioen dollar aan lood en de waarde van vijf millioen ton steenkolen en men kan zich voorstellen welk een welvaart deze, aan de aarde onttrokken rijkdom, in dit land moet verspreiden. Daar komt nog bij dat de valleien gebleken zijn uitnemend geschikt te wezen voor ooftteelt, en deze op groote schaal met gunstigen uitslag wordt beoefend. Thans wedijvert Colorado met alle andere Staten in fijne vruchten en wordt er jaarlijks voor millioenen aan waarde naar elders uitgevoerd.

Het behoeft nauwlijks gezegd dat de arbeidsloonen hier het hoogst zijn van geheel Amerika. Loonen van 5 tot 10 dollar per dag voor geofende mijnwerkers, zijn niet zeldzaam. Het leven is hier echter ook duur. Verbaasd staat men over de gemakkelijke wijze waarop werklieden hier geld uitgeven. Na 4 of 5 dagen achtereen gewerkt te hebben wordt voor de rest van de week een uitstapje per spoor met vrouw en kinderen ondernomen. Men denke niet dat het daarbij dan zuinig toegaat. Hier wordt inderdaad bewaarheid dat “gemakkelijk verdiend” ook “gemakkelijk verteerd”, met zich brengt.

Cripple Creek is heerlijk gelegen, maar de stad zelve draagt, met hare primitief gebouwde houten woningen en onooglijke werkplaatsen rondom tegen de bergen, het karakter van een opkomend mijnwerkersoord. In de verte een prachtig gezicht op

de reuzen der Rocky Mountains. De Sierra Bianca o.a. is 14.500 voet hoog, slechts 1300 voet lager dan de Mont Blanc.

Op de rondwandeling in Cripple Creek, werd ons eene brochure uitgereikt, waarin, van een werkgeversstandpunt, de werkstaking van het vorig jaar onder de mijnwerkers met de vele daaraan verbonden gewelddadigheden, werd verklaard. Die werkstaking is geëindigd met totale onderwerping der arbeiders en heeft dientengevolge de arbeiders-beweging onder de mijnwerkers grootelijks achteruit gezet. Hoe moeilijk het ook moge zijn voor een buiten-staander, om, na uitvoerige voorlichting van beide zijden, een oordeel uit te spreken, toch schijnt het mij toe vast te staan, dat de oorzaak van de strike, die door de mijnwerkers werd aangevangen om de stakende arbeiders van de smelterijen te steunen, aan bedenking onderhevig is. Dit rechtvaardigt echter niet het met geweld optreden der overheid om de werkgevers, die deze gelegenheid aangrepen om de labor-union der mijnwerkers den kop in te drukken, te steunen. Mijnwerkers, die weigerden op de aangeboden voorwaarden in dienst der werkgevers te treden, werden gewoon-weg uit hun woning gehaald en per spoor over de grens van Colorado gebracht in Kansas, vanwaar zij natuurlijk dadelijk naar Colorado-Springs of Denver terug spoorden. In Cripple Creek durfden zij echter niet terugkomen, omdat men dáár inmiddels niet-aangesloten mijnwerkers had aangesteld en die zoodanig tegen de aangeslotenen had opgezet, dat dezen hun leven niet zeker waren geweest, indien zij waren teruggekeerd.

Er zijn in die dagen gruweldaden gepleegd, die de eene partij ten laste van de andere brengt en waarvan het nu onmogelijk is na te sporen op wiens rekening zij moeten gebracht worden. Maar één ding staat m.i. vast, dat namelijk het hoofd van den Staat, de gouverneur, onbevoegd heeft ingegrepen, door het geheele gebied der mijnwerkers tijdelijk onder militair beheer te plaatsen en toen zonder vorm van proces de arbeiders, die zich niet aan de voorwaarden der patroons wilden onderwerpen, uit den Staat Colorado te laten verwijderen. In November a.s. treedt deze “gouverneur” af en moet een nieuwe gekozen worden. De kans, dat de tegenwoordige zal herkozen worden acht ik niet groot, na al hetgeen ik daaromtrent in verkiezingsvergaderingen heb gehoord. Ook de groote pers staat in deze aan de zijde der werklieden en doet mede om zijn val voor te bereiden.

Er zijn uit dezen strijd wijze lessen te putten, ook voor het vak-vereenigingsleven in ons land. Ik zal daarom in mijn volgend schrijven nog even op het verloop der staking terugkomen.

# V

*Oct. 1904.*

In mijn vorig schrijven zeide ik nog even op het verloop der staking onder de mijnwerkers in Colorado te zullen terugkomen. Te Cripple Creek, het centrum der goud- en zilvermijnen in Colorado, werken op het oogenblik ongeveer 30.000 mijnwerkers, waarvan geen enkele meer lid is van de Labor-Union en waarvan ieder voorzien moet zijn van een kaart, door den werkgever afgegeven, die zij steeds bij zich moeten dragen en als bewijs moet dienen, dat zij door een der leden van de werkgevers-vereeniging zijn aangesteld. Arbeiders zonder die kaart worden op de werken niet toegelaten. Eenige honderden stakers kregen na afloop der staking geen plaatsing, ook al verklaarden zij hun lidmaatschap van de Labor-Union te hebben opgezegd, omdat hun plaats reeds door anderen tijdens de staking was ingenomen.

Tot dit krasse optreden der werkgevers heeft in de eerste plaats bijgedragen, hun bekrompen opvatting omtrent de Labor-Unions. Daartegen bestaat onder de patroons in Amerika een ontzettende afkeer. Maar deze afkeer werd hier nog versterkt door de m.i. groote fout die door de leiders der staking werd gemaakt.

Die staking namelijk heeft 14 maanden geduurd en in dien tijd

vond het bestuur der Western Federation of miners het oogenblik geschikt om de politiek in de vakvereeniging te brengen. Dit bestuur had de leiding der staking. Bij de federatie zijn alle georganiseerde mijnwerkers (behalve die in de kolenmijnen) der Westersche Staten aangesloten, van welke politieke richting ook. Tijdens de staking nu, werd op voorstel van het federatief bestuur door de gezamenlijke vertegenwoordigers der aangesloten Labor-Unions bij meerderheid van stemmen besloten, het sociaal-democratisch program voor de federatie te aanvaarden. Echter begreep men, dat het niet aanging al de leden der Labor-Union tot sociaal-democraten te maken en bepaalde men daarom, dat de federatie als zoodanig het sociaal-democratische program aanvaardde en daarvoor onder de leden propaganda zou maken, maar dat de leden individueel vrij bleven om al of niet de beginselen dier partij te belijden. Op die wijze hield men de federatie der vakvereenigingen intact en worden de leden geleidelijk bij de soc. – dem. partij ingelijfd. In den Staat Montana echter heeft dit besluit reeds tot een ernstig conflict onder de georganiseerde arbeiders geleid. Van een voorstel tot het bespreken van candidaten, wilde de meerderheid in de Labor-Unions niets weten. Zij wenschte dat ieder vrij zou blijven in de politiek en in den godsdienst, opdat allen zich zullen kunnen vereenigen in de Labor-Unions, ter verbetering hunner economische positie. In andere Staten gaat het min of meer op dezelfde wijze toe, maar niet altijd met hetzelfde resultaat. In Utah bijv. gaven de georganiseerde arbeiders blijken van

groote onverschilligheid omtrent het al of niet stellen van een  
candidaat en werd daar, evenals in sommige andere Staten van  
het Westen, zonder veel debat de voorzitter der “Socialist Labor  
Party”, Eugene V. Debs, tot kandidaat voor het presidentschap  
van de Verenigde Staten van Amerika geproclameerd. Debs is  
een bekwaam volksredenaar, die een vergadering weet mede te  
slepen en door scherpe satyre voortdurende aandacht wekt. In  
een stampvolle vergadering hoorde ik hem gisteravond twee uur  
achtereen “de kapitalisten” geeselen, wat heel lang is voor een  
meeting in Amerika; en toen hij te kennen gaf te zullen eindigen  
omdat het reeds 10 uur was, riep men van alle kanten: “go on”,  
“go on”.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.