

Meine Reise nach Amerika

Von Dr.-Ing. Herbert Kienzle

Infolge des neuen amerikanischen Zolltarifs vom Jahre 1922 sah sich die deutsche Uhrenindustrie plötzlich vor ungeheure Absatzschwierigkeiten für den Verkauf von Uhren nach den Vereinigten Staaten gestellt. Der Präsident einer der größten amerikanischen Uhrenfabriken, der über großen politischen Einfluß verfügte, hatte den neuen Zolltarif im Verein mit den anderen Uhrenfabriken zum Schutz der Uhrenindustrie vorgeschlagen, welcher in dieser Fassung, die äußerst raffiniert war, von der amerikanischen Regierung übernommen wurde. Für die billigeren Uhrensorten, wie Wecker und Taschenuhren, war damit eine Einfuhr ganz unmöglich gemacht. Dies hat man durch einen geschickt ausgedachten Stückzoll erreicht, der z. B. bei billigen Weckeruhren außer einem 45prozentigen Wertzoll 0,35 \$ je Stück beträgt, bei billigen Taschenuhren sogar 0,75 \$ je Stück. Damit war ein Zollschutz für die amerikanische Uhrenindustrie geschaffen, der für die deutsche Uhrenindustrie nur ein sehr kleines Betätigungsfeld übrigließ. Auch bei teureren Waren wirkt der Stückzoll von 3 \$ und der hohe prozentuale Wertzoll außerordentlich erschwerend.

Erst jetzt können wir in vollem Umfange den ungeheuren Schaden ermessen, den die zu billigen Verkäufe von deutschen Uhren in Papiermark nach dem Auslande der Uhrenindustrie und den in ihr tätigen Personen zugefügt hat. Gerade durch die spottbilligen Markverkäufe sah sich die amerikanische Uhrenindustrie zum Schutze vor der Ueberschwemmung des Marktes mit zum Teil minderwertigen Waren genötigt, den Zoll so in die Höhe zu treiben, daß für längere Zeit der amerikanische Markt für die meisten Uhrensorten für uns verloren ist.

Dazu kommt noch, daß durch die Unmenge deutscher Uhren schlechter Qualität, die in jener Zeit besonders durch Schieber nach Amerika verkauft wurden, der Amerikaner ein allgemeines Vorurteil gegen deutsche Uhren gefaßt hat, was heute auch beim Verkauf selbst erstklassiger deutscher Fabrikate hemmend wirkt.

Diese veränderte Lage sowie besonders schwierige Verhältnisse des Taxametermarktes zwangen mich zu einer Reise nach den Vereinigten Staaten.

Am 16. Oktober verließ ich Cuxhaven auf der „Resolute“, einem Dampfer der Vereinigten Hamburg-Amerika-Linie von 22000 t, auf dem die Mannschaft bis auf den Kapitän und zwei Offiziere, die Amerikaner sein müssen, Deutsche waren. Die Dampferliste bewies, daß die Reisenden zum größten Teil aus deutschen Geschäftsleuten bestanden, zu denen sich in Southampton und Cherbourg, wo der Dampfer kurz anlegte, wenige amerikanische Touristen gesellten. Einige Namen wie die des deutschen Botschafters in den Vereinigten Staaten, Dr. Wiedfeld, und des jungen Stinnes fielen auf.

Die Zwischendecker bestanden zum größten Teil aus Bewohnern östlicher Länder, insbesondere Polen, polnischen Juden und Russen, während sich in der zweiten Klasse mehrere deutsche Auswandererfamilien befanden. Auf hoher See redete mich plötzlich ein guter Schwabe bei Namen an, der in einem Stuttgarter Hotel Kellner war und mich dort gesehen hatte. Auch er hoffte, drüben sein Glück zu machen.

Von den an Bord reichlich gebotenen Genüssen konnte ich bedauerlicherweise meiner schwachen Seetüchtigkeit wenig Gebrauch machen. Wir hatten dauernd rauhes Wetter, so daß wir alle froh waren, als wir am 26. Oktober morgens das erste amerikanische Leuchtschiff erblickten. Einige Stunden lagen wir unter Quarantäne im Hafen von New York; während dieser Zeit nahmen die Offiziere der Einwanderungsbehörde und der Gesundheitskontrolle ihre

Prüfungen vor; schon mancher wurde auf Grund derselben wieder über den Ozean transportiert. Gegen Mittag legte der Dampfer am Dock der 23. Straße an. Verschiedene alte Bekannte von meinem früheren Aufenthalt in New York erwarteten mich. Nach der üblichen Zollrevision nahmen wir ein Taxicab zum Hotel; der Zufall fügte es, daß dies Taxicab mit einem unserer in Villingen hergestellten Taxameter versehen war, von denen in New York mehr als 2500 bei einer Gesamtzahl von 12000 im Gebrauch sind.

Für jemand, der schon von früher her Amerika kannte, war das Auffallendste der fabelhaft gesteigerte Automobilverkehr in den Straßen New Yorks. In vielen Hauptstraßen schiebt sich ein dreifacher Strom von Autos nebeneinander und dicht aufeinanderfolgend. An einer Straßenecke im Herzen New Yorks an der fünften Avenue und 42. Straße werden täglich über 50000 Automobile gezählt. Trotz strengster Regelung durch Tausende von besonderen Verkehrsschutzleuten wird das Autoproblem für die Straßen New Yorks täglich schwieriger. Durch Signaltürme mit verschiedenen Lichtern wird der Verkehr in den Straßen so geregelt, daß eine Farbe, z. B. gelb, den Nordsüdverkehr freigibt, eine zweite, grün, den Ostwestverkehr und das Aufleuchten einer dritten Farbe zu sofortigem Halten zwingt. Inmitten jeder Straßenkreuzung steht ein Verkehrsschutzmann, dessen Anordnungen unbedingt gehorcht wird. Trotz dieser Regelung sollen, wie die Statistik zeigt, monatlich über 300 Personen infolge Ueberfahrens durch Autos in den Straßen New Yorks getötet werden. Wer in diesen Zeiten der größten Verkehrsdichte auf kurze Entfernungen vorwärts kommen will, tut besser, zu Fuß zu gehen. Das Autoverkehrsproblem will man durch besondere Expreßstraßen regeln, die in Stockhöhe gelegt werden, wo die Automobile mit 60 bis 70 km Geschwindigkeit genau wie die Eisenbahn fahren dürfen. In Chicago wird sogar vorgeschlagen, im Geschäftsviertel der Stadt die Fußgänger von der Straße ganz wegzubringen, indem man Fußwege in Stockhöhe anbringt. Dadurch würde die Fahrstraße breiter; gleichzeitig könnte man eine weitere Reihe von Schaufenstern anbringen, ein echt amerikanischer Vorschlag zur Erhöhung der Kauflust. Pferdefuhrwerke sind in den Verkehrsstraßen der amerikanischen Großstädte überhaupt verschwunden. Dem raschen Verkehr innerhalb der Stadt und der Vororte dienen mehrfache Untergrund- und Hochbahnlinien mit Expreß- und Lokalzügen. Von einer Nachtruhe kann man bei dem dauernden Lärm überhaupt nicht sprechen; man braucht mehrere Tage, bis man sich an das unaufhörliche Getöse gewöhnt hat. Unter, neben und über einem ein Höllenlärm, dem zu entrinnen unmöglich ist.

Auch äußerlich hat sich das Bild New Yorks verändert. Die Zahl der Wolkenkratzer hat sich in den letzten Jahren stark vergrößert, da sich auf der schmalen Insel Manhattan, auf welcher der größte Teil New Yorks liegt, der Handel und Verkehr fast der ganzen Vereinigten Staaten zusammendrängt. Die Amerikaner sind stolz auf diese phantastischen, himmelansteigenden Gebäude ihrer Großstädte. Mir erscheinen sie als Symbol für die Auffassung des Durchschnittsamerikaners, der alles mehr nach äußerem Umfang als nach innerem Wert beurteilt. Es sei jetzt schon vorweg genommen, daß Bildung und Kultur des Amerikaners nicht mit der Entwicklung seiner fabelhaften Technik Schritt gehalten haben.

Nicht umsonst nennt man Amerika das Land der Gegensätze. Hier luxuriöse Hotelbauten mit prunkvollen Hallen mit über 30 Stockwerken und mit mehreren tausend Zimmern mit allen Errungenschaften der Technik und Hygiene versehen, — dort im Osten der Stadt unsaubere Massenquartiere der Aermsten des Landes, meist Einwanderer