

Die

Finanz- und Verkehrspolitik

der

nordamerikanischen Eisenbahnen.

Von

Dr. Alfred von der Leyen,

Geh. Oberregierungsrath, vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage.



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

1895.

Die

Finanz- und Verkehrspolitik

der

nordamerikanischen Eisenbahnen.

Von

Dr. Alfred von der Leyen,

Geh. Oberregierungsath, vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage.



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

1895.

ISBN 978-3-662-24152-3 ISBN 978-3-662-26264-1 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-662-26264-1

Softcover reprint of the hardcover 2nd edition 1895

Vorwort zur ersten Auflage.

Zu der Zeit, als im Sommer 1893 das Deutsche Reich auf der Kolombusausstellung grossartige Triumphe feierte und zahlreiche Deutsche auf den prachtvoll ausgestatteten Luxuszügen zwischen Newyork und Chicago die amerikanischen Eisenbahnen von ihrer glänzendsten Aussenseite kennen lernten, hat das europäische und auch das deutsche Kapital mit diesen Bahnen recht trübe Erfahrungen gemacht. Dem aufmerksamen Beobachter konnte allerdings der Zusammenbruch so vieler der dortigen Eisenbahnen kaum überraschen. Er konnte höchstens über den Zeitpunkt zweifelhaft sein, denn man glaubte vielfach, dass die reichen Einnahmen aus dem Weltausstellungsverkehr die Eisenbahnen wieder einige Zeit über Wasser halten würden. Eine Finanz- und Verkehrspolitik, wie sie die amerikanischen Eisenbahnen nun schon seit vielen Jahren betreiben, wäre in einem Lande mit weniger reichen Hilfsquellen als Amerika, selbst für kurze Zeit nicht aufrecht zu erhalten gewesen; aber auch in Amerika, das hat der vergangene Sommer gezeigt, wachsen die Bäume nicht in den Himmel. — Wenn nun ein Amerikaner, der die Finanzpolitik seiner Bahnen kennt, gleichwohl sein Geld in ihren Werthen anlegt, so weiss er recht gut, welche Gefahr er dabei läuft. In Deutschland haben grosse Kreise davon kaum eine Ahnung. Der deutsche Privatmann, ja selbst der Geschäftsmann, hält die Sicherheit amerikanischer Eisenbahnunternehmungen für nahezu dieselbe, wie die guter deutscher Privatbahnen. Wenn er also z. B. amerikanische Bonds kauft, so glaubt er, er besitze Prioritäten, während die überwiegende Mehrzahl dieser auf den deutschen Märkten ge-

handelten Eisenbahnfonds thatsächlich nichts anderes sind als Aktien, deren Erträge durch die schwankenden Tarife, den wilden Konkurrenzkampf der Unternehmungen, auf das lebhafteste in Mitleidenschaft gezogen werden. — Die Tarifwirthschaft ist ein zweites chronisches Uebel, an dem die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten kranken. In Deutschland weiss man allenfalls, dass die amerikanischen Durchschnittstarife im Güterverkehr niedriger, im Personenverkehr höher sind, als die deutschen. Man weiss nichts, oder will nichts wissen von der Unsicherheit, Unklarheit, dem ewigen Wechsel der Frachtsätze, den heimlichen Begünstigungen einzelner Orte und Personen durch die Eisenbahnen, obgleich diese Missstände nicht nur den ganzen Verkehr des Landes lähmen, sondern vielleicht mehr noch als andere Unzuträglichkeiten die Finanzverwaltung beeinflussen, die fortwährenden Schwankungen hervorrufen und die Reinerträge herabdrücken.

Wenngleich die Volkswirtschaftslehre sich nur die Aufgabe stellen kann, diese Verhältnisse wissenschaftlich zu untersuchen, — und für die Wissenschaft sind sie besonders anziehend, weil sie in keinem Lande so, wie in den Vereinigten Staaten, gleichsam in Reinkulturen gezüchtet sind — so kann es doch vielleicht nicht schaden, dass hier einmal die wissenschaftliche Erkenntniss zu praktischen Folgerungen verwerthet wird. Ich habe mich daher entschlossen, die nachfolgende, zuerst im Archiv für Eisenbahnen erschienene Abhandlung auch in einem besonderen Abdruck zu veröffentlichen. Möglicher Weise wird sie doch einen oder den anderen Kapitalisten, der bisher den Werth amerikanischer Eisenbahnpapiere lediglich nach ihrem Börsenkurse, höchstens etwa einmal nach den Rathschlägen seines Banquiers, beurtheilte, bestimmen, in Zukunft ihren inneren Werth etwas genauer zu prüfen, und die deutschen Verfrachter darüber belehren, dass die amerikanischen Tarife ein nachahmenswerthes Muster für uns nicht sind.

Meine Darstellung beruht ausschliesslich auf amerikanischen Quellen, vornehmlich dem reichen, thatsächlichen Material, das die oberste Eisenbahnaufsichtsbehörde seit Jahren mit Fleiss und Mühe gesammelt und verarbeitet hat. Ich würde es mit besonderer Freude begrüßen, wenn meine Mittheilungen dazu an-

regten, dass diese Quellen selbst, nicht bloss die schlechten und unvollständigen Auszüge, die unsere Presse zuweilen daraus veröffentlicht, mehr, als das leider bis jetzt der Fall ist, auch bei uns gelesen und gewürdigt werden.

Charlottenburg, Anfang Januar 1894.

Vorwort zur zweiten Auflage.

Der Zweck dieser Schrift war, einen grösseren Leserkreis in Deutschland über die gegenwärtige Eisenbahnpolitik der Vereinigten Staaten und die wahre Bedeutung zahlreicher amerikanischer Eisenbahnwerthe aufzuklären. Der Absatz der ersten Auflage scheint darauf hinzudeuten, dass diese Absicht erreicht worden ist. Aber auch in den Vereinigten Staaten hat die Schrift — was ich kaum erwartet hatte — einiges Aufsehen erregt, nachdem zwei Vertreter der Union, der Generalkonsul in Frankfurt a. M. und der Konsul in Zürich, über die Beeinflussung des Marktes der amerikanischen Eisenbahnpapiere durch meine Schrift amtlich berichtet haben. Während in Amerika die Richtigkeit meiner Darstellung von keiner Seite angefochten, ja, in zahlreichen Zuschriften und Zeitungsartikeln ausgeführt worden ist, dass die Eisenbahnzustände dort eigentlich noch viel schlimmer seien, als ich sie geschildert, hat die von mir hochgeschätzte Zeitschrift, Railroad Gazette, in einer Besprechung mein Urtheil als ein zu abfälliges bemängelt. Es handle sich, meinte das Blatt, doch um Zustände, die der Vergangenheit angehörten, und mein Gesammturtheil über das dortige Eisenbahnwesen komme ihm so vor, als wenn ich den Kulturzustand eines Landes nach den dort vorhandenen Irrsinnigen und Verbrechern beurtheile. Demgegenüber glaube ich nachgewiesen zu haben, dass die gegenwärtigen Eisenbahnzustände sich von den vergangenen kaum

wesentlich unterscheiden; und wenn in einem Staate ein Viertel der Bevölkerung in den Irren- oder Zuchthäusern sässe, so würde das allerdings ein eigenthümliches Licht auf seinen Kulturzustand werfen.

In der zweiten Auflage erscheinen meine Untersuchungen völlig umgearbeitet und wesentlich erweitert. Als neue Abschnitte sind hinzugefügt eine Darstellung des geltenden amerikanischen öffentlichen Eisenbahnrechts mit dem Abdruck einer Uebersetzung des Interstate Commerce Law. Ausserdem habe ich versucht, die Eisenbahnfinanzpolitik an einigen Beispielen zu erläutern und als solche die Northern Pacific-Bahn und die beiden älteren Ueberlandbahnen gewählt, da mir für ihre Finanzgeschichte Quellen zur Hand waren, die in Deutschland wenig gekannt sind. Die statistischen Daten sind überall bis auf die Gegenwart ergänzt und die neuere Literatur ist sorgfältig benutzt. Auch die Kapitel über die amerikanische Eisenbahnstatistik im allgemeinen und über den Bau der Tarife und die Tarifunregelmässigkeiten sind erweitert, indem ich einzelne Abschnitte früherer, meist im Archiv für Eisenbahnwesen von mir veröffentlichter Abhandlungen, eingearbeitet habe.

In den letzten Wochen beginnt man in Deutschland und England die wirthschaftlichen Zustände und auch die Eisenbahnverhältnisse der Vereinigten Staaten wieder günstiger zu beurtheilen. Ein sachlicher Grund scheint mir hierfür nicht vorzuliegen. In der Verwaltung der Eisenbahnen insbesondere hat sich nicht das geringste geändert. Ich würde es als einen grossen Erfolg betrachten, wenn die nachfolgenden Ausführungen das deutsche Publikum davon abhielten, sein Geld wieder in so unsicheren Unternehmungen anzulegen, wie es die überwiegende Mehrzahl der den deutschen Markt aufsuchenden amerikanischen Eisenbahnen heute noch genau so sind, wie vor zwei Jahren.

Charlottenburg, Ende April 1895.

Dr. A. v. d. Leyen.

Inhaltsverzeichniss.

Erster Abschnitt.

Seite

Einleitung. Die rechtlichen Grundlagen der amerikanischen Eisenbahnpolitik.

I. Einleitung	1
II. Das Eisenbahnrecht der amerikanischen Bundesstaaten	8
III. Die Bundeseisenbahngesetzgebung	14

Zweiter Abschnitt.

Die Eisenbahnfinanzpolitik.

IV. Die Gründung und finanzielle Verwaltung der Eisenbahnen	19
V. Die Eisenbahnwerthpapiere	28
VI. Die Finanzen der Northern Pacific-Bahn	34
VII. Die Union- und die Central Pacific-Bahn	58
VIII. Die Eisenbahnfinanzpolitik im Lichte der Eisenbahnstatistik	72

Dritter Abschnitt.

Die Eisenbahnverkehrspolitik.

IX. Die Eisenbahntarife. Allgemeines	87
X. Die Wettbewerbtarife	97
XI. Die Durchschnittsfrachtsätze 1852 bis 1892	112
XII. Die Tarifunregelmässigkeiten. Die Tarifverbände (Pools)	121
XIII. Schlussbetrachtungen	139

Anlagen.

Anlage 1. Das Bundesverkehrsgesetz vom $\frac{4. \text{ Februar } 1887}{2. \text{ März } 1889}$	149
Anlage 2. Die Hauptbetriebsergebnisse der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in der Zeit vom 1. Juli 1891 bis 30. Juni 1893	163
Anlage 3. Quellen und Literatur	172

ERSTER ABSCHNITT.

Einleitung. Die rechtlichen Grundlagen der amerikanischen Eisenbahnpolitik.

I.

Einleitung.

Die wirthschaftlichen Zustände in den Vereinigten Staaten von Amerika sind in den letzten Jahren wenig erfreuliche gewesen. Die unklare und schwankende Währungspolitik, die Einführung übertrieben hoher Schutzzölle, die immer steigende Beutegier der gewerbsmässigen Volksvertreter und die Verschleuderung öffentlicher Gelder für persönliche Zwecke, diese und andere Vorgänge haben Handel und Verkehr in bedenklichster Weise beeinflusst. Von der Weltausstellung in Chicago im Jahre 1893 erhoffte man allgemein einen Aufschwung des Verkehrs, ein neues Leben in Handel und Wandel. Das Gegentheil ist eingetreten. Wie auf die Wiener Ausstellung des Jahres 1873 eine internationale Handelskrisis folgte, so trat schon während der Columbia-Ausstellung im Sommer 1893 in den Vereinigten Staaten zunächst eine akute Geldkrisis ein, die in einigen Wochen glücklich überstanden war; beinahe gleichzeitig aber brach eine Handelskrisis und eine Eisenbahnkrisis aus. Ungeachtet einiger schwachen Anläufe zur Besserung, waren diese Krisen nach 1½ Jahren, im Beginn des Jahres 1895, noch nicht überwunden, ja das amerikanische Volk und die amerikanische Regierung stehen ihnen zur Zeit vielleicht rathloser gegenüber, als bei ihrem Ausbruch. Wenn es auch ganz selbstverständlich ist, dass die Eisenbahnkrisis in ursächlichem Zusammenhang steht mit den krankhaften Erscheinungen auf den anderen Gebieten des wirthschaftlichen Lebens, so ist sie doch andererseits auch wesentlich bedingt durch die eigenthümliche, von der aller andern Ländern abweichende Entwicklung des Eisenbahnwesens

2 Die rechtlichen Grundlagen der amerikanischen Eisenbahnpolitik.

der Vereinigten Staaten. Diese Entwicklung ist erfolgt nach den Lehren der volkwirtschaftlichen Schulmeinung von den freien Gewährenlassen, der Staat liess den Eisenbahnen daher volle Freiheit in Bau, Betrieb und Verwaltung. In den freien Wettbewerb der Bahnen hat in den ersten 60 Jahren des Eisenbahnzeitalters die öffentliche Gewalt überhaupt nicht eingegriffen; und wenn sie auch seit dem Jahre 1887 eine gewisse Stellung zu dem Betriebe und dem Verkehr auf den Eisenbahnen genommen hat, in der Richtung, dass Eisenbahnaufsichtsbehörden eingesetzt sind und ihnen die Aufgabe zugewiesen ist, auf Beseitigung gewisser Missbräuche hinzuwirken, so hat man doch diesen Behörden weder das Recht, noch die Macht gegeben, in Betrieb und Verwaltung der Eisenbahnen wirksam einzugreifen. Wenn das Rezept richtig wäre, das ein berühmter deutscher Volkswirth vor nunmehr 30 Jahren für eine gesunde Eisenbahnpolitik gab, dass die Konkurrenz das allein richtige Förderungsmittel der Eisenbahnentwicklung sei, „die sich um so rascher vollziehe, je weniger man mit der öffentlichen Gewalt in das freie Spiel der wirtschaftlichen Kräfte einzugreifen sich bemühe“,¹⁾ wenn dieses Rezept ein richtiges wäre, dann müssten die Eisenbahnzustände der Vereinigten Staaten die vollkommensten der Welt sein. Die Geschichte der Eisenbahnen gerade dieses Landes aber liefert den Beweis, dass diese Theorie für die Eisenbahnen sicherlich eine ganz unhaltbare ist. Das freie Spiel der wirtschaftlichen Kräfte hat für die Eisenbahnen, ihre Direktoren, Aktionäre und Gläubiger einerseits, andererseits aber auch für das von ihnen bediente Publikum der Reisenden und der Verfrachter unerträgliche, von Jahr zu Jahr sich verschlimmernde Zustände herbeigeführt und man ruft in Amerika nach Mitteln zur Einschränkung, ja möglichst zur Beseitigung des freien Wettbewerbs, wie er sich im amerikanischen Eisenbahnleben herausgebildet hat.

Der freie Wettbewerb der Eisenbahnen artete mehr und mehr aus zu einem mit steigender Erbitterung geführten Kampf Aller gegen Alle. Die wirtschaftliche Krisis zeitigte die Folgen dieses Kampfes. Im Jahre 1893 sind nicht weniger als 74 Eisenbahn-

¹⁾ Otto Michaelis. Die Differenzialtarife der Eisenbahnen (geschrieben Ende Februar 1864, wieder abgedruckt in dessen Volkswirtschaftlichen Schriften I. S. 42 ff., insbesondere S. 90.)

gesellschaften mit einem Umfang von 29 340 Meilen (= 47 237 km) und einem Anlagekapital von 1 781 313 000 Dollars, d. h. über 7 Milliarden Mark in Vermögensverfall gerathen und in die Hände von Massenverwaltern gekommen. Darunter befinden sich einige der grössten Bahnen der Vereinigten Staaten, die zum Theil seit Jahrzehnten in ihrem Wirthschafts- und Verkehrsleben eine hervorragende Stellung einnehmen, so die Philadelphia and Reading (3944 Meilen einschl. der gepachteten Linien), die New-York Lake Erie und Western (1948 Meilen), die Northern Pacific Eisenbahn (4438 Meilen) die Union Pacific (7573 Meilen), die Atchison Topéca und Santa Fé-Eisenbahn (4882 Meilen), die San Luis und San Francisco Eisenbahn (1328 Meilen). Das Zwangsverwaltungsverfahren ist bei keiner dieser Bahnen bis jetzt zu Ende geführt, ja der Zeitpunkt einer Beendigung lässt sich noch nicht annähernd überblicken, so trostlos, so verworren sind die Verhältnisse. — Derartige Zahlungseinstellungen sind zwar eine sozusagen regelmässige Erscheinung in den Vereinigten Staaten, während sie in andern zivilisirten Ländern zu den Seltenheiten gehören, niemals aber sind sie bisher in solcher Massenhaftigkeit vorgekommen, wie im Jahre 1893. Das zeigt die folgende Tabelle über die in den Jahren 1884 bis 1894 eingeleiteten Zwangsverwaltungen:

J a h r	Anzahl der Bahnen	Länge der Bahnen (engl. Meilen)	Anlagekapital (Aktien und Obligationen) Dollars
1884	37	11 038	714 755 000
1885	44	8 386	385 460 000
1886	13	1 799	70 346 000
1887	9	1 046	90 318 000
1888	22	3 270	186 814 000
1889	22	3 803	99 664 000
1890	26	2 963	105 007 000
1891	26	2 159	84 479 000
1892	36	10 508	357 692 000
1893	74	29 340	1 781 046 000
1894	38	7 025	395 791 000
Zusammen in 10 Jahren	347	81 337	4 271 372 000

4 Die rechtlichen Grundlagen der amerikanischen Eisenbahnpolitik.

Wenn auch nicht alle diese Zwangsverwaltungen zu Zwangsverkäufen der Bahnen geführt haben — im Jahre 1893 sind 25 Bahnen in einer Länge von 1613 Meilen und mit einem Anlagekapital von 79924000 Dollars, im Jahre 1894: 42 Bahnen in einer Länge von 5643 Meilen und mit einem Anlagekapital von 318 999 000 Doll. öffentlich meistbietend versteigert worden — so ist doch die Zahl der Zwangsverkäufe von Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von je her eine bedeutend höhere gewesen, als in irgend einem anderen Lande. In der folgenden Tabelle sind die Zwangsverkäufe amerikanischer Eisenbahnen in den 19 Jahren von 1876 bis 1894 zusammengestellt:

J a h r	Anzahl der Bahnen	Länge in englischen Meilen	Anlagekapital (Aktien und Obligationen) Dollars
1876	30	3 840	217 848 000
1877	54	3 875	198 984 000
1878	48	3 906	311 631 000
1879	65	4 909	243 288 000
1880	31	3 775	263 882 000
1881	29	2 617	127 923 000
1882	16	867	65 426 000
1883	18	1 354	47 100 000
1884	15	710	23 504 000
1885	22	3 156	278 494 000
1886	45	7 687	374 109 000
1887	31	5 478	328 181 000
1888	19	1 596	64 555 000
1889	25	2 930	137 815 000
1890	29	3 825	182 495 000
1891	21	3 223	168 069 000
1892	28	1 922	95 898 000
1893	25	1 613	79 924 000
1894	42	5 643	318 999 000
Zusammen in 19 Jahren	593	62 926	3 528 125 000

Die Massenzwangsverwaltungen des Jahres 1893 haben schon im folgenden Jahre zu einer bedeutenden Vermehrung der Zwangsverkäufe geführt. Die grösseren Netze stehen aber einstweilen

noch unter Zwangsverwaltung, denn in Zeiten wirthschaftlichen Niedergangs verzichten die Gläubiger in der Regel lieber einige Jahre auf ihre Zinsen, als dass sie Gefahr laufen, den grössten Theil ihres Kapitals bei einem Zwangsverkaufe einzubüssen. Sie drängen daher nicht auf schnelle Beendigung des Zwangsverwaltungsverfahrens.

Dass solche Zustände erfreulich sind, wird Niemand behaupten. Wie hat nun aber der freie Wettbewerb auf den Verkehr eingewirkt? Unzweifelhaft ist seine Folge, dass die Gütertarife der amerikanischen Eisenbahnen, wenn man sie nach dem Durchschnitt der Erträge eines Tonnenkilometers auf dem Gesamtnetze des ganzen weiten Gebietes der Vereinigten Staaten beurtheilt, sehr niedrige, niedriger als in den meisten übrigen Ländern sind. Aber dieser Massstab für die Beurtheilung ist — ich werde später noch darauf zurückkommen — kein unanfechtbarer. Und wenn auch niedrige Tarife für Handel und Verkehr gewiss ein Segen sind, so ist es mit der Niedrigkeit der Frachtsätze allein nicht gethan. Gerade das aber, was der Handel heute in erster Linie von den Eisenbahnfrachtsätzen verlangt, dass sie gleichmässig, stetig, klar, übersichtlich und für Jedermann die gleichen sein sollen, das vermisst man bei den Gütertarifen der amerikanischen Eisenbahnen. Sie sind ungleichmässig, unsicher, unklar. Wo Wettbewerb ist, sind sie niedrig, wo ein solcher fehlt, sind sie oft unerschwinglich hoch. Sie wechseln, so oft es den Eisenbahnen passt, ohne dass auf eine ordnungsmässige Veröffentlichung der Aenderungen gerechnet werden kann. Vor Allem aber, sie sind nicht die gleichen für Jedermann. Das System heimlicher Tarifbegünstigungen ist in keinem Lande so ausgebildet, wie in den Vereinigten Staaten, nirgends ist es so oft, wie dort, vorgekommen, dass die Eisenbahnen durch ihre Tarife ganze Industrien, ganze Handelszweige, ja bedeutende Handelsplätze zum Vortheil anderer oder einzelner Personen auf das Aeusserste geschädigt haben. — Die Personentarife der amerikanischen Eisenbahnen aber haben nicht einmal den Vorzug der Niedrigkeit. Sie sind im Durchschnitt höher, als die vieler anderen Länder.

Das amerikanische Volk hat in seiner Mehrheit längst keine Freude mehr an der bisherigen Entwicklung der Eisenbahnen,

6 Die rechtlichen Grundlagen der amerikanischen Eisenbahnpolitik.

man ist bemüht gewesen, durch gesetzgeberische Massregeln die Entwicklung in gesunde Bahnen zu lenken und die Auswüchse der Eisenbahnfreiheit zu beseitigen. Der Erlass von Eisenbahngesetzen begegnete aber dort besonderen Schwierigkeiten. Die Vereinigten Staaten sind ein Bundesstaat. Das Recht der Eisenbahngesetzgebung liegt in erster Linie in den Händen der Einzelstaaten. Da die meisten, insbesondere die grösseren Eisenbahnen, das Gebiet von zwei oder mehr Staaten durchziehen, und da es kein Mittel giebt, die Staaten zum Erlass gleichlautender Eisenbahngesetze, noch weniger aber zur gleichartigen Handhabung der Eisenbahngesetze zu zwingen, so waren die Strecken derselben Eisenbahn, die in verschiedenen Staaten lagen, auch verschiedenen Rechtsnormen unterworfen. Andererseits steht aber nach Art. I, Abschnitt 8, § 3 der Verfassung auch dem Bunde als solchem eine gewisse Eisenbahnhoheit zu. Diese Bestimmung lautet: The Congress shall have power to regulate commerce with foreign nations and among the several States and with the Indian tribes, und weiter: to make all laws which shall be necessary and proper for carrying into execution the foregoing powers. Diese, dem Kongress verliehene Befugniss: To regulate commerce among the several States, d. h. den Verkehr zu regeln zwischen den verschiedenen Staaten, wird, obgleich die im Jahre 1789 in Geltung getretene Verfassung an Eisenbahnen noch nicht denken konnte, allgemein auch auf den Eisenbahnverkehr bezogen und dem Bundesstaat als solchem und seinen Organen die Befugniss zugestanden, Gesetze zur Regelung des Eisenbahnverkehrs zwischen den Staaten, zur Regelung des Interstate Commerce zu erlassen. Schon in früheren Zeiten hat der Bund von diesem Rechte Gebrauch gemacht. In einem Bundesgesetze vom 15. Juli 1866 werden die in einem Einzelstaate konzessionirten Eisenbahnen ermächtigt, gegen Entgelt Reisende und Frachtgüter von einem Staate zum andern zu fahren und sich mit den Eisenbahnstrecken in andern Staaten zu durchgehenden Linien zu vereinigen. Ein Gesetz vom 1. Oktober 1873 trifft Bestimmungen über die Beförderung von Vieh zwischen den Einzelstaaten, sei es zu Schiff, sei es auf der Eisenbahn. Das wichtigste dieser Gesetze ist das Bundesgesetz vom 4. Februar 1887 mit einer Novelle vom 2. März 1889 betreffend die Regelung des Verkehrs (Act to regulate

Commerce), die sog. Interstate Commerce Act (Bundesverkehrsgesetz). Hierher gehört endlich das Bundesgesetz vom 2. März 1893 betr. den Schutz der Eisenbahnbediensteten und der Reisenden durch Verpflichtung der am zwischenstaatlichen Verkehr beteiligten Eisenbahnen zur Ausrüstung ihrer Wagen mit selbstthätigen Buffern, und der Wagen und Lokomotiven mit selbstwirkenden, fortlaufenden Bremsen u. dgl. (sog. Safety appliance Act).

Diese Bundesgesetze regeln ausschliesslich den Verkehr, soweit er sich zwischen den einzelnen Staaten bewegt. Ihre Bestimmungen finden keine Anwendung auf den Verkehr innerhalb der Einzelstaaten. Nur der zwischenstaatliche Verkehr unterliegt, mit andern Worten, einheitlichen Normen für das ganze Bundesgebiet. Dem Bunde steht kein Recht zu, gesetzliche Bestimmungen für die Einzelstaaten zu treffen über den Verkehr innerhalb ihrer Grenzen. Hierfür sind die Einzelstaaten allein und ausschliesslich zuständig. Es unterliegt ihrem Belieben, ob und welche Eisenbahngesetze sie erlassen und welchen Inhalt sie diesen geben wollen. Einzelne, insbesondere der nach dem Bundesverkehrsgesetze erlassenen einzelstaatlichen Eisenbahngesetze stehen in sachlicher Uebereinstimmung mit dem Bundesverkehrsgesetze. Wo das der Fall, da ist die Verschiedenheit des einzelstaatlichen und des Bundeseisenbahnrechts eine nur formale, ein Umstand, der übrigens immer noch praktisch von Bedeutung werden kann, da die Anwendung des Gesetzes von verschiedenen, wieder von einander unabhängigen Behörden überwacht wird, und verschiedene Gerichte über die Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen zu befinden haben. Das öffentliche Eisenbahnrecht der meisten Staaten weicht aber auch sachlich von dem Bundesrechte ab. Durch diese, allerdings im Wesen des Bundesstaates begründete Trennung wird das Verständniss des amerikanischen Eisenbahnrechts erschwert, insbesondere für den Ausländer, der genöthigt ist, sich eine gründliche Kenntniss nicht nur des bundesstaatlichen, sondern auch aller einzelstaatlichen Bestimmungen anzueignen.

II.

Das Eisenbahnrecht der amerikanischen Bundesstaaten.

Ein erster Versuch, eine vollständige Uebersicht über die staatlichen Eisenbahnaufsichtsgesetze zu geben, findet sich in dem Berichte des Ausschusses, den auf Antrag des Senators Cullom im Jahre 1885 der Senat der Vereinigten Staaten eingesetzt hatte, um die Gründe für und wider den Erlass eines Bundesgesetzes zu untersuchen, dem sogenannten Cullom-Report.¹⁾ Neuerdings hat ein junger amerikanischer Gelehrter, Prof. Dr. Clark, unter Benutzung amtlichen Materials und mit Unterstützung der Staatsbehörden, eine den gegenwärtigen Stand dieser Gesetzgebung darstellende, klare und übersichtliche Abhandlung²⁾ veröffentlicht, nach der das Sachverhältniss zur Zeit das folgende ist: Die Vereinigten Staaten bestehen aus 47 Staaten und 2 Territorien. Von diesen haben keine Staatsaufsichtsgesetze die beiden Territorien Indian Territory und Oklahoma Territory, ferner die 13 Staaten Florida (das dort eine Zeitlang geltende Gesetz wurde im Jahre 1891 aufgehoben), Westvirginien, Maryland, Delaware, Tennessee, Louisiana, Nevada, Montana, Washington, Idaho, Wyoming, Utah und New-Mexiko. Es sind das zum grossen Theil die im fernen Westen und im Süden belegenen, der Kultur meist erst vor kurzem erschlossenen Gebiete mit einem noch dünnmaschigen Eisenbahnnetze. Die Staaten Maryland — mit dem grossen Seehafen Baltimore — Delaware, Westvirginien und Tennessee haben allerdings ein recht dicht verzweigtes Eisenbahnnetz. Gleichwohl haben sich bisher die dortigen Bahnen die unbequeme staatliche Einmischung fern zu halten vermocht.

Von den übrigen Staaten haben vier, Arkansas, Pennsylvania, New-Jersey und Louisiana, zwar Eisenbahngesetze und Eisenbahnbehörden. Die Befugnisse dieser Behörden sind aber sehr be-

¹⁾ Report of the Senate Select Committee on Interstate Commerce. Washington 1886. S. 64—137.

²⁾ Clark, Fr. C. Ph., Dr., State Railroad Commissions. London 1892. Nach mündlicher Mittheilung des Herrn Verfassers hat sich seit Herausgabe seines Buches bis zu Anfang des Jahres 1895 wesentliches nicht geändert.

schränkte, sie haben mit der eigentlichen Aufsicht über den Verkehr der Eisenbahnen nichts zu thun. Die Befugnisse des Eisenbahnamts in Pennsylvania besteht lediglich in der Sammlung und Bearbeitung statistischer Mittheilungen, die der drei übrigen Staaten haben mitzuwirken bei der Eisenbahnbesteuerung. Die Staaten New-Jersey und Pennsylvania gehören zu den mit Eisenbahnen am reichsten ausgestatteten. In Pennsylvania befindet sich der Sitz der mächtigsten und bestverwalteten Bahn der Vereinigten Staaten, der grossen Pennsylvania-Eisenbahn. Auch andere Hauptbahnen der Vereinigten Staaten durchziehen diese beiden Staaten und den Staat Indiana. Es ist wohl kaum anzunehmen, dass bei so entwickelten und ausgebildeten Verkehrsverhältnissen sich ein Bedürfniss nach wirksamer Ueberwachung der Bahnen im öffentlichen Interesse nicht fühlbar gemacht haben sollte. Jedenfalls haben auch die dort belegen Bahnen es zu verhindern gewusst, dass die Staatsgewalt sich mehr, als ihnen genehm war, um ihre Angelegenheiten kümmerte.

Es bleiben 30 Staaten mit Eisenbahngesetzen und Eisenbahnaufsichtsamtern. Diese lassen sich nach dem Inhalt der Gesetze und den Rechten der Eisenbahnbehörden in 2 Gruppen, die eine von 13, die andere von 17 Staaten theilen. Das erste Eisenbahnaufsichtsgesetz hat sich der Staat New-Hampshire im Jahre 1844 gegeben, also ungefähr zu derselben Zeit, zu der in England ein erster Versuch mit Eisenbahngesetzen gemacht wurde. Auch der äussere Anlass zu einer solchen Gesetzgebung war in beiden Ländern der gleiche. Mehrfache Eisenbahnunfälle liessen die Einsetzung einer Behörde nothwendig erscheinen, die den Eisenbahnbetrieb zu überwachen und für thunlichste Beseitigung der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Gefahren zu sorgen hätte. So war denn auch die Aufgabe des ersten Eisenbahnaufsichtsamts in New-Hampshire die regelmässige Untersuchung der Bahnen und die Berichterstattung hierüber an die gesetzgebenden Körper. Ein schwerer Eisenbahnunfall war im Jahre 1853 die Ursache, dass auch in Connecticut eine Eisenbahnbehörde mit ähnlichen Befugnissen eingesetzt wurde. Es folgten 1855 Vermont, 1858 Maine und 1877 Ohio mit gleichartigen Gesetzen. Der alleinige Zweck dieser Gesetze war, wie ein Bericht des Eisenbahnamts von Maine aus

dem Jahre 1884 bemerkt, „für die Sicherheit des Publikums Fürsorge zu treffen durch Einsetzung einer Behörde, deren Aufgabe es ist, zu untersuchen, ob alle Eisenbahnen des Staates und alles rollende Material sich in einem für die Sicherheit der Reisenden angemessenen Stande befindet“.

Gleichzeitig führte in denselben Gebieten ein anderer Umstand zur Einsetzung von Eisenbahnbehörden zunächst nur vorübergehend und für bestimmte Zwecke. Ihre Aufgabe war, im schiedsrichterlichen Verfahren Streitigkeiten zwischen dem Publikum und den Eisenbahnen und den Eisenbahnen unter sich zu schlichten, Gelände für Eisenbahnen abzuschätzen, sich an Festsetzung der Eisenbahnlinien zu beteiligen und Entschädigungen festzustellen. Gewöhnlich erfolgte zunächst die Bestellung derartiger Behörden von Fall zu Fall. Allmählich aber erwies es sich als zweckmässig, sie dauernd heizubehalten und ihre Befugnisse in den Staaten, in denen bereits Eisenbahnämter mit anderen Aufgaben bestanden, diesen Aemtern mit zu übertragen. Die erste Behörde, der die beiden Befugnisse sowohl der Aufsichtsführung, als der schiedsrichterlichen Prüfung und Entscheidung von Streitigkeiten, unter Verwerthung der bis dahin nach allen Richtungen hin gemachten Erfahrungen, übertragen wurde, ist das Eisenbahnamt des Staates Massachusetts, wie es im Jahre 1869 gebildet wurde. Nach seinem Muster bestehen jetzt in 13 Staaten Eisenbahnaufsichtsbehörden, und zwar nach der Zeit ihrer Einsetzung in folgenden: Connecticut (1853), Vermont (1855), Maine (1858), Ohio (1867), Massachusetts (1869), Rhode Island (1872), Michigan (1873), Wisconsin (1874), Virginia (1877), Newyork (1882), Kentucky (1882), Colorado (1885) und Arizona (1891).

Die Eisenbahnämter der zweiten Gruppe von 17 Staaten sind eingerichtet nach dem Vorbilde der im Jahre 1871 im Staate Illinois eingesetzten Eisenbahnbehörde. Ihre Befugnisse sind zunächst dieselben, wie die der vorgenannten 13 Behörden. Ausserdem haben sie aber das Recht der Mitwirkung bei Aufstellung der Eisenbahntarife. Die bekannten, mit der Granger-Bewegung bezeichneten agrarischen Unruhen im Beginn der siebziger Jahre führten dazu, dass die Freiheit der Eisenbahnen bei Aufstellung ihrer Tarife in einigen der westlichen Staaten eingeschränkt werden

musste. Die Landwirthe des Westens beschwerten sich bitter darüber, dass die dort soeben entstandenen Bahnen im Lokalverkehr unerschwinglich hohe, im Durchgangsverkehr übermässig niedrige Tarife erhoben, wodurch die Interessen der Landwirthschaft in hohem Masse geschädigt wurden.

Die gesetzgebenden Körper konnten nicht anders, als diesen Beschwerden Rechnung tragen. In einzelnen Staaten ging man aber darin zu weit. Es wurde in ihnen die Festsetzung der Tarife allein durch die Staatsbehörden angeordnet, die nun zum Theil so niedrige allgemeine Frachtsätze einführten, dass die Eisenbahnen dabei nicht bestehen konnten. Ein solches Recht des Staates Privatgesellschaften gegenüber liess sich nicht aufrecht erhalten und wurde denn auch später dahin eingeschränkt, dass den Eisenbahnämtern, deren einige zu diesem Zwecke erst eingesetzt wurden, die Befugniss zur Mitwirkung bei den Tarifen übertragen wurde, d. h. also zur Genehmigung der Tarife, der Klassifikation, gewisser Ausnahmefrachtsätze und dergl. In folgenden Staaten bestehen z. Z. solche Behörden: New-Hampshire (1844), Illinois (1871), Minnesota (1874), Missouri (1875), California (1876), Iowa (1878), Georgia (1879), Alabama und Südkarolina (1881), Kansas (1883), Mississippi (1884), Nord-Dacota, Süd-Dacota und Nebraska (1885), Oregon (1887), Texas und Nord-Carolina (1891).

Weisen hiernach auch diese Eisenbahngesetze der 30 Bundesstaaten gewisse gemeinsame Züge auf und lassen sich auch in der Bildung, der Zusammensetzung und den Befugnissen der Eisenbahnaufsichtsämter manche gleichartige Bestimmungen nicht verkennen, so liegen doch andererseits weit mehr Verschiedenheiten vor. Die Zahl der Mitglieder der Behörden schwankt zwischen einem und fünf. Die Ernennung erfolgt theils durch den Gouverneur des Staates, theils durch die gesetzgebenden Körper, theils durch Volkswahl; ihre Amtsdauer schwankt zwischen zwei und sechs Jahren, in einzelnen Staaten verlangt man von ihren Mitgliedern gar keine Fachbildung, in andern ist eine solche vorgeschrieben; so wird in drei Staaten verlangt, dass der Vorsitzende Jurist, von den Beisitzern beide Techniker, oder der eine Techniker, der andere Kaufmann sein muss. Die Gehälter des Vorsitzenden und der Mitglieder sind in den einzelnen Staaten ver-

schiedene, in einigen besteht die Bestimmung, dass die Mitglieder Kautionen (5000 Doll. bis 30 000 Doll.) bestellen müssen, die Mehrzahl der Gesetze verbietet den Mitgliedern der Behörden den Besitz von Eisenbahnaktien, sowie die Annahme von Geschenken und dergl.

Die Befugnisse dieser Behörden sind gleichfalls verschieden. In allen Staaten haben sie das Recht, Beschwerden unter Eid entgegenzunehmen, in vielen Staaten sind sowohl die Parteien, als auch etwaige Zeugen bei Strafe verpflichtet, vor dem Amt zu erscheinen, in andern besteht eine solche Verpflichtung nicht. Nur in einzelnen Staaten hat das Eisenbahnamt auch das Recht, selbständig die Durchführung einzelner Entscheidungen oder seiner Anordnungen zu erzwingen, so in Wisconsin, Colorado, Kansas, Minnesota, Nebraska. In den übrigen Staaten liegt es entweder in dem Belieben der Beteiligten, ob sie den Anordnungen des Amts Folge leisten wollen, oder das Amt hat sich wegen Ausführung an den Staatsanwalt zu wenden oder die Gerichte zu Hilfe zu rufen. Etwas weiter gehen die Befugnisse bei Prüfung der Rechnungen, Einsicht der Bücher, Anordnung der Formen für die Rechnungen, der Jahresberichte u. s. w. Doch weichen auch hier die Staatsgesetze in vielen einzelnen Bestimmungen unter einander ab.

Die Verpflichtungen der Aemter bestehen in der Untersuchung von Beschwerden, entweder von Amts wegen oder nur auf Anrufen der Parteien, in der regelmässigen (jährlichen oder halbjährlichen) Untersuchung des Eisenbahnkörpers, sowie der Prüfung der Finanzverhältnisse der Bahnen, Alles dies in den einzelnen Staaten wieder in verschiedenem Umfang und nach verschiedenen Gesichtspunkten. Die Aemter haben dann entweder jährlich, oder alle zwei Jahre (in Vermont, Wisconsin, Mississippi und Oregon) an den Gouverneur oder an die Legislative zu berichten.

Von besonderer Wichtigkeit ist die Mitwirkung der Eisenbahnaufsichtsämter bei der Wahrnehmung der staatlichen Tarifrechte. Wo solche bestehen, d. h. wo durch Gesetz den Staaten die Feststellung, sei es der Tarifsätze, sei es wenigstens der Höchstsätze, sowie gewisser Vorschriften für die Bildung und die Veröffentlichung der Tarife, übertragen ist, oder wo sie durch Gesetz ermächtigt sind, gewisse Unregelmässigkeiten (Differenzialtarife, be-

stimmte Tarifverbände) zu verbieten, da werden meist diese Befugnisse durch die Eisenbahnaufsichtsämter wahrgenommen. Das Bild dieser staatlichen Tarifhoheitsrechte ist aber ein sehr buntes und verworrenes. Von den 47 Staaten und 2 Territorien der Union haben 32 über Gütertarife und 25 über Personentarife der Eisenbahnen gar nichts zu sagen. Bei den übrigen besteht das Recht, Höchsttarife (und zwar sehr hohe Höchsttarife) im Personenverkehr, oder im Güterverkehr allgemein, meistens aber nur bei einzelnen Gütern oder auf einzelnen Bahnen festzustellen. Eine Veröffentlichung der Tarife ist in 21 Staaten und den beiden Territorien überhaupt nicht, die vorherige Veröffentlichung von Tariferhöhungen ist nur in 13, die von Tariferhöhungen nur in 8 Staaten vorgeschrieben. Die Veröffentlichungsfristen betragen bei Tariferhöhungen 10 Tage in 8 Staaten, 30 Tage in 2 Staaten, 60 Tage und 6 Monate in je einem Staate; bei Tariferhöhungen 10 Tage in 6 Staaten, 30 Tage in einem Staate. Der Staat Georgia hat sowohl für Tariferhöhungen als auch für Tariferhöhungen eine Veröffentlichungsfrist von einem Tage festgesetzt. Das Verbot der Differenzialtarife besteht in allen bis auf 10 Staaten, die beiden Territorien kennen ein solches gleichfalls nicht. In einzelnen Staaten ist die Verschmelzung parallel laufender oder sonst in Wettbewerb stehender Bahnen an besondere Bedingungen geknüpft, ebenso enthalten einzelne Staatsgesetze Bestimmungen über das Verbot der sogen. Verwässerung des Aktienkapitals. Gesetzliche Beschränkungen für den Bau von Eisenbahnen sind nur in 6 Staaten erlassen. In Massachusetts und Connecticut muss das Eisenbahnaufsichtsamt eine Bescheinigung ausstellen, dass ein öffentliches Bedürfniss und die allgemeine Wohlfahrt den Bau der Eisenbahn verlangen, in dem kleinen Staate Rhode Island bedarf es zum Bau oder zur Erweiterung einer Eisenbahn eines Gesetzes.

Diese Ausführungen¹⁾ werden genügen, um einen Begriff von der Verworrenheit des öffentlichen Eisenbahnrechts in den Einzelstaaten der Union zu geben. Erwägt man nun noch die Unzuverlässigkeit zahlreicher öffentlicher Behörden in den Vereinigten Staaten,

¹⁾ Die vorstehenden Einzelheiten sind theils dem Buche von Clark, theils dem vorangeführten Cullom-Report entnommen.

dass die Anzahl der Beamten ohne Fachbildung und von dem jeweiligen politischen Einfluss abhängig sind, dass sie nur auf kurze Zeit gewählt werden, dass ihre Beeinflussung durch die Eisenbahnen durch keine Gesetze verhindert werden kann, dass aber auch die öffentliche Meinung ihrer Mitbürger nichts darin sieht, wenn sie ihre bescheidenen Gehälter durch andere Einnahmen erhöhen, so darf man sich nicht wundern, dass die Eisenbahnen, vornehmlich die grossen und mächtigen Gesellschaften, sich durch solche Gesetze und solche Behörden in ihrer freien Bewegung nicht hindern lassen. Nur zeitweise, wenn einmal die öffentliche Meinung durch irgend ein auffallendes Ereigniss besonders erregt ist, werden die Behörden denn auch, wie die bisherige Erfahrung gezeigt hat, einmal unbequem. In der Regel thun sie scheinbar ihre Pflicht, veröffentlichen die vorgeschriebenen, mit Zahlen reichlich angefüllten Berichte und lassen im Uebrigen den Dingen ihren Lauf.

III.

Die Bundeseisenbahngesetzgebung.

Das Bundesgesetz vom 4. Februar 1887 über Regelung des zwischenstaatlichen Verkehrs ist nach langen, schwierigen Kämpfen zustande gekommen. Seine Bestimmungen über die Einsetzung eines Bundesverkehrsamts sind sofort nach der Verkündigung, die übrigen am 5. April 1887 in Kraft getreten, sie stehen also nunmehr ungefähr 8 Jahre in Geltung. Durch eine Novelle vom 2. März 1889 wurden einige Bestimmungen, insbesondere solche über die Veröffentlichung und die äussere Gestaltung der Tarife, über Bestrafung der Refaktien und dergl. geändert. Eine Uebersetzung des bei uns noch wenig bekannten und daher vielfach unrichtig beurtheilten Gesetzes in der durch die Novelle geänderten Fassung ist in der Anlage 1 abgedruckt.¹⁾

¹⁾ Selbst ein so tüchtiger Kenner der amerikanischen Eisenbahn- und Wirtschaftszustände wie Dr. Levy v. Halle hat sich offenbar das Gesetz kaum ordentlich angesehen. In seinem Bericht über industrielle Unternehmer- und Unternehmungsverbände in den Vereinigten Staaten (LX. Band der Schriften des Vereins für Sozialpolitik) hätte er sonst

Die Bestimmungen der 24 Paragraphen des Gesetzes sind zweierlei Art. Sie betreffen theils das materielle Eisenbahtrecht, insbesondere die Eisenbahntarife, theils die Einsetzung eines Bundesamtes für den zwischenstaatlichen Verkehr (Interstate Commerce Commission, Bundesverkehrsamt). Der § 1 enthält die Festsetzung, dass das Gesetz sich nur auf den zwischenstaatlichen Verkehr, d. h. den sich zwischen den Bundesstaaten bewegenden, also nicht auf den Verkehr innerhalb der Bundesstaaten bezieht; dass ferner alle Fracht- und Gebührensätze vernünftig und billig (reasonable and just — eine der englischen Eisenbahnsprache entnommene Ausdrucksweise) sein müssen; im § 20 werden die Mittel für Ausführung des Gesetzes (jährlich zunächst 100 000 Dollars, später 225 000 Dollars, mit denen das Amt bisher ausgekommen ist) angewiesen, im § 24 der Zeitpunkt seines Inkrafttretens festgesetzt.

Die tarifarischen Bestimmungen befinden sich vornehmlich in den §§ 1 bis 7 und 22, ausserdem auch in den §§ 8 bis 10. Die, wie bemerkt, vernünftigen und billigen Tarife sind ordnungsmässig zu veröffentlichen — über die Form der Veröffentlichung, sogar über die Grösse der Buchstaben der öffentlichen Bekanntmachungen, ferner die Plätze, wo sie zu Jedermanns Einsicht aufliegen müssen u. s. w. sind die genauesten Festsetzungen getroffen. — Erhöhungen müssen 10 Tage, Ermässigungen 3 Tage vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht werden (§ 6.) Die Anwendung nicht veröffentlichter (geheimer) Frachtsätze, durch die einzelne Versender begünstigt oder geschädigt werden, ist bei strenger Strafe untersagt (§§ 2, 3, Abs. 1, 6 Abs. 4.) Ausserordentliche Fracht- und Fahrpreiserhöhungen für öffentliche und gemeinnützige sowie milde Zwecke, Zeitkarten, Rückfahrkarten, Rundreise-

nicht auf S. 123 bemerken können, das Gesetz enthalte u. A. folgende Bestimmung: „3. Der Tarif unterliegt, soweit Erhöhungen beabsichtigt sind, der Genehmigung der Kommission (d. h. der Interstate Commerce Commission), welche jederzeit nach eigenem Ermessen Veränderungen verordnen darf.“ In dem Gesetz steht nur, dass Tarifierhöhungen 10 Tage vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht werden müssen. Dass sie an die Genehmigung des Amtes gebunden sind, und dass dieses die Tarife nach eigenem Ermessen ändern könne, davon enthält es kein Wort. Soweit sind die Amerikaner noch lange nicht.

karten u. s. w. bleiben jedoch erlaubt (§ 22.) Im § 4 wird untersagt, dass auf derselben Linie unter wesentlich gleichen Verhältnissen nach einer vorliegenden Station mehr an Gesamtfracht erhoben werden darf, als nach dem darüber hinausliegenden Bestimmungsorte. Ausnahmen von dieser Regel darf das Bundesverkehrsamt jedoch unter Umständen gestatten. Es ist dies die sog. Long and short haul clause, die anfänglich von den Eisenbahnen viel umstritten, deren praktische Durchführung sogar für unmöglich erklärt wurde. Nach und nach hat man sich, wie es scheint, daran gewöhnt, oder man setzt sich, in dem Vertrauen, dass die Aufsichtsbehörde nichts merkt, darüber hinweg. Ueber das Verhältniss der Eisenbahnen unter einander setzen die §§ 3 (Abs. 2), 7 und 8 fest, dass in der Regel für die Beförderung auf Anschlussbahnen in zweckmässiger Weise Sorge getragen werden muss, dass es untersagt ist, Vereinbarungen zu treffen, durch die ein zwischenstaatlicher Transport an den Grenzen der Einzelstaaten unterbrochen, damit zu einem innerstaatlichen gemacht und den Bestimmungen des Gesetzes entzogen wird. Der § 5, die sog. Anti-pooling Clause, erklärt Vereinbarungen der im Wettbewerb stehenden Frachtführer über Theilung des Verkehrs oder der aus den verschiedenen Verkehren gezogenen Einnahmen für verboten und strafbar. Jeder Tag, an dem eine derartige Vereinbarung gleichwohl fortbesteht, bildet den Gegenstand einer besonderen Uebertretung.

Für die Uebertretung der verschiedenen Verbotsbestimmungen, insbesondere der Vorschriften über die Refaktien und die Pools sind in der dem englischen und amerikanischen Rechte üblichen, ins Einzelne gehenden Art und Weise in den §§ 8 bis 10 schwere Strafen, für jeden einzelnen Uebertretungsfall Geldstrafen bis zu 5000 Dollars oder Zuchthausstrafen bis zu 2 Jahren, oder sogar beide Strafen zusammen, festgesetzt. Ausserdem ist dem durch die Uebertretung Geschädigten Schadenersatz zu leisten.

Das Bundesverkehrsamt, über dessen Einsetzung, Organisation und Befugnisse die §§ 11 bis 21 des Gesetzes Bestimmung treffen, hat seinen Sitz in Washington, kann jedoch auch in andern Plätzen der Vereinigten Staaten Sitzungen abhalten. Es besteht aus 5 Personen, die auf die Dauer von je 6 Jahren vom Präsidenten der

Vereinigten Staaten ernannt werden und eine jede ein Gehalt von 7500 Dollar beziehen. Nicht mehr als 3 Mitglieder des Amts dürfen derselben politischen Partei angehören. Die Mitglieder dürfen kein Nebenamt bekleiden, es ist ihnen verboten, Aktien oder Obligationen von Eisenbahnen zu besitzen oder sonst mit Eisenbahnen in geschäftlichen Beziehungen zu stehen. Das Amt hat eine Geschäftsordnung zu erlassen und Bestimmungen für das Verfahren in den von ihm geführten Verhandlungen zu treffen. Es ist ihm ein Schriftführer beigegeben, auch kann es sonstige, zur Erledigung der Geschäfte nöthige Beamte anstellen. In den Jahresberichten wird die Anzahl und das Gehalt dieser Beamten stets mitgetheilt. In dem Berichte für 1893 finde ich 66 Beamte aufgeführt, die allerdings zum Theil nicht das ganze Jahr über beschäftigt waren und Gehälter und Tagegelder im Gesamtbetrage von 134 314 Doll. bezogen.

Das Amt hat einerseits die Pflicht, über die diesem Gesetze unterworfenen Eisenbahnen die Aufsicht auszuüben, andererseits das Recht, Beschwerden des Publikums über die Eisenbahnen entgegenzunehmen, zu prüfen und abzustellen, sowie auch selbständig auf Beseitigung der ihm bekannt gewordenen Missstände im Eisenbahnwesen hinzuwirken. Die Eisenbahnen haben ihm daher alljährlich Bericht über ihre gesammten finanziellen und Verkehrsverhältnisse zu erstatten, ihm alle ihre Tarife und die mit anderen Bahnen abgeschlossenen Verträge einzureichen. Die Formen, in denen diese Berichte zu erstatten sind, stellt das Amt fest. Es hat seinerseits, auf Grundlage dieser Mittheilungen, alljährlich bis zum 1. Dezember dem Staatssekretär des Innern einen Bericht zu erstatten, der dem Kongress vorgelegt wird. Bei Erlass des Gesetzes ging man wohl von der Annahme aus, dass alljährlich nur ein Bericht erstattet werde, der sich sowohl auf die Thätigkeit des Amts, als auch auf die Eisenbahnstatistik erstreckte. Sehr bald nach Einsetzung des Amts zeigte sich indessen, dass die Aufstellung einer einigermaßen brauchbaren Eisenbahnstatistik ohne umfassende Vorarbeiten nicht möglich war. Die beiden Berichte wurden daher getrennt, und nur der allgemeine Bericht (Annual Report) regelmässig pünktlich am 1. Dezember vorgelegt. Von diesen Berichten sind bisher 8, der letzte für das Jahr 1894, erschienen. Von den

Berichten über die Eisenbahnstatistik bezieht sich der erste, am 1. März 1889 herausgegeben, auf das Jahr 1887/88 (1. Juli 1887 bis 30. Juni 1888). Ihm sind bis jetzt 5 weitere gefolgt. Der letzte (sechste), unter dem 30. Juni 1894 erstattete, bezieht sich auf das Jahr 1892/93.

Wenn nun Beschwerde gegen eine Eisenbahn vor dem Amte erhoben wird, so ist dieses mit den nöthigen Befugnissen ausgestattet, um eine gründliche Untersuchung zu veranstalten. Es hat das Recht, die Bücher und die Urkunden der Eisenbahnen einzusehen, Augenschein einzunehmen, Zeugen und Sachverständige, nöthigenfalls mit Hülfe der Gerichte, zu vernehmen. Die Untersuchungen sind schriftlich zu führen, den Betheiligten ist das Ergebniss bekannt zu machen. Erweist sich die Beschwerde als begründet, so wird die Aufforderung an die Eisenbahn gerichtet, sie abzustellen. Thut sie dies, so ist die Sache erledigt. Weigert sich die Eisenbahn, fügt sie sich der Entscheidung des Amts nicht, so wird die Angelegenheit vor den ordentlichen Gerichten weiter verfolgt. Diese haben die Sache selbständig aufs Neue zu untersuchen, sie sind weder an die thatsächlichen Feststellungen, noch an die Rechtsausführungen des Bundesverkehrsamts gebunden. Tritt das Gericht der Auffassung des Amts bei, so können nunmehr von den zuständigen öffentlichen Behörden Zwangsmassregeln zur Ausführung der Anordnungen des Amts getroffen werden.

Diese letzteren Bestimmungen haben sehr bald dazu geführt, das Ansehen des Amts und das Gewicht seiner Entscheidungen zu untergraben. Die ersten Bestimmungen des Gesetzes von 1887 über die Bedeutung der Entscheidungen des Bundesamts für die Gerichte litten an Unklarheit, die man in der Novelle von 1889 durch redaktionelle Aenderungen zu beseitigen versuchte. Aber das hat auch nicht viel geholfen. Von Jahr zu Jahr sind die Fälle häufiger geworden, in denen die Eisenbahnen gegen ihnen unbecome Entscheidungen Berufung an die Gerichte einlegten. Wer die amerikanischen Richter der unteren Instanzen kennt, der weiss auch, dass diese nur in seltenen Fällen der Beeinflussung durch Parteien von solcher Stellung, wie sie die grossen Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten einnehmen, unzugänglich sind. Es sind

also wichtige Entscheidungen des Amtes von den Gerichten wiederholt umgestossen. Die ganze Bedeutung seiner Entscheidungen ist dadurch tief herabgedrückt. In den letzten Jahresberichten wird darüber bitterlich geklagt und eine Verbesserung des Gesetzes dahin angeregt, dass dem Amte die Befugniss zur eigenen Ausführung seiner Beschlüsse verliehen werde. Dass ein solcher Wunsch in Erfüllung geht, werden wir kaum erwarten dürfen.

ZWEITER ABSCHNITT.

Die Eisenbahnfinanzpolitik.

IV.

Die Gründung und finanzielle Verwaltung der Eisenbahnen.

Die Gesetzgebung sowohl der Einzelstaaten als des Bundesstaats über Eisenbahnwesen berührt nach dem Vorstehenden fast ausschliesslich den Verkehr und die Tarife. Die staatlichen und die bundesstaatlichen Aufsichtsbehörden sind wesentlich zur Wahrnehmung der staatlichen und bundesstaatlichen Hoheitsrechte auf diesen Gebieten eingesetzt. Nur ganz vereinzelte Staatsgesetze erstrecken sich auf die Anlage, den Bau, die Konzessionierung sowie auf die Ueberwachung der finanziellen Gebahrung die Eisenbahnen. Der Bundesstaat als solcher hat nur für einige mit Bundesunterstützung gebaute Eisenbahnen, hauptsächlich die Ueberlandbahnen, gesetzliche Bestimmungen über Bau, Betrieb und auch die Finanzverhältnisse erlassen, die indessen nur für diese Bahnen und daher keine allgemeine Giltigkeit haben. Diesen Eisenbahnen war denn auch vom Bunde eine Konzession, ein Charter (Freibrief) zu ertheilen.

Die Regel ist, dass die Gründung einer amerikanischen Eisenbahn in derselben Weise geschieht, wie die jeder anderen Aktiengesellschaft. Einer besondern staatlichen Konzession bedarf es dabei

überhaupt nicht. Es genügt, wenn eine Anzahl von Personen zu einer Gesellschaft zusammentritt, deren Zweck der Bau einer Eisenbahn ist; wenn die Gesellschaft das Aktienkapital dieser Bahn, die Anzahl und den Betrag der Aktien feststellt und alles dies in ein öffentliches Register eintragen lässt.

Ob die zu bauende Bahn nützlich, ob sie erwünscht, ob sie nothwendig ist, ob das Aktienkapital zu ihrer Herstellung ausreichend bemessen, ob seine Einzahlung gesichert ist, darum hat sich die Regierung in der Regel nicht zu kümmern. Ebenso wenig prüft sie, ob die Einzahlungen auf das Aktienkapital, in zahlreichen Fällen nicht mehr als ein Prozent der gezeichneten Summen, wirklich geleistet werden. Sie überlässt auch die Sorge hierfür ausschliesslich den Interessenten. Die Folge dieser rechtlichen Verhältnisse ist, dass man sich in den Vereinigten Staaten nach und nach daran gewöhnt hat, Einzahlungen auf die Aktien überhaupt nicht, oder nur in dem gesetzlich vorgeschriebenen Mindestbetrage zu leisten. Die Aktien sind also vorerst gänzlich oder fast gänzlich werthlose Papiere. Sie werden von den Gründern unter sich vertheilt, vielfach auch an solche Personen oder Körperschaften verschenkt, denen man, weil sie der Bahn vielleicht einmal nützlich werden können, ein Interesse für sie abgewinnen will. Insbesondere sind sie auch ein beliebtes Mittel zur Beeinflussung der Mitglieder gesetzgeberischer Körperschaften, wenn es darauf ankommt, Begünstigungen, z. B. Landschenkungen von der Regierung für den Bau der Eisenbahnen zu erlangen. Freilich nicht immer mit Erfolg. Man erzählt¹⁾ von der Antwort eines Mitgliedes einer gesetzgebenden Körperschaft, das auf das verlockende Anerbieten von 100 000 Dollars in Eisenbahnaktien den Kopf schüttelte und gleichzeitig sagte: „Gebt mir statt dessen lieber zehn Dollars baar.“ Vielfach hält man auch heute noch dafür, dass Kapitalsanlagen in gesetzgebenden Körperschaften gute Anlagen sind.²⁾

Für den Bau der Eisenbahnen kommen die Aktien hiernach so gut wie gar nicht in Betracht, dafür müssen andere Mittel

¹⁾ Stickney, The Railway Problem (1891) S. 11, 12.

²⁾ van Oss, American Railroads as investments, S. 42: „Money invested in a legislature was invested well.“

herbeigeschafft werden, und dies geschieht durch Herausgabe von Obligationen (Bonds, Prioritäten). Die Obligationen tragen feste Zinsen, zu ihrer Sicherung wird in der Regel die Eisenbahn verpfändet, daher der Name: Mortgage Bonds.¹⁾ Da eine noch gar nicht vorhandene Eisenbahn kein allzu sicheres Pfandstück ist, die Verzinsung der Bonds überdies nur aus den Erträgen der Eisenbahn erfolgen kann, so finden auch die Bonds in der Regel nur dann Abnehmer, wenn ihnen entweder sehr hohe Zinsen (6, unter Umständen 7 bis 8 Prozent) zugesichert sind, oder sie bedeutend unter dem Nennwerthe ausgegeben werden, wenn m. a. W. die Gesellschaft eine beträchtliche Risikoprämie auswirft. Reichen die ersten Bonds zum Bau der Eisenbahn nicht aus, so folgt eine zweite, dritte u. s. w. Reihe (first, second, third u. s. w. Mortgage Bonds), die, wie bei uns die Hypotheken, so bewerthet sind, dass immer die älteren den neueren vorangehen. Kann eine Eisenbahn ihren Verpflichtungen gegenüber den Gläubigern nicht nachkommen und wird sie zwangsweise verkauft, so wird der Erlös zur Befriedigung der Obligationen gläubiger nach der Reihe ihrer Pfandrechte verwendet. — Die amerikanischen Eisenbahnprioritäten sind, wenn man sich diese ihre Entstehung vergegenwärtigt, thatsächlich Dividendenpapiere, von denen sie sich nur dadurch unterscheiden, dass die Dividende keine schwankende, sondern eine feste ist — vorausgesetzt, dass sie überhaupt in der festgestellten Höhe verdient werden kann. Erwägt man nun noch, dass die Anfertigung genauer Kostenvoranschläge für eine neue Eisenbahn zu den Seltenheiten gehört, dass man sich meist begnügt mit allgemeinen, aus der Erfahrung bei andern Unternehmungen geschöpften Schätzungen, die man, um die Interessenten nicht von vornherein abzuschrecken, möglichst niedrig hält, so leuchtet ein, dass der Ankauf selbst von Eisenbahnobligationen nach unseren Begriffen eine sichere Kapitalanlage nicht genannt werden kann.

In dieser Art der Aufbringung des Eisenbahnanlagekapitals liegt noch eine weitere Gefahr für die Bondsbesitzer. Während,

¹⁾ Vgl. auch die im allgemeinen richtigen Ausführungen über die verschiedenen amerikanischen Eisenbahnwerthe bei Holdheim, Mortgage und Mortgage Bonds. Berlin 1895.

wie wir gesehen haben, sie es eigentlich sind, die die Eisenbahnen gebaut haben, besitzen sie gar keinen Einfluss auf die Verwaltung dieses mit ihrem Gelde hergestellten Unternehmens. Verwaltet wird die Eisenbahn von den Eigenthümern, den Aktionären. Diesen aber ist, soweit sie nicht selbst Bonds besitzen, das Wohl und Wehe der Obligationenbesitzer ziemlich gleichgültig. In der Regel zwar werden auch die Aktionäre Werth darauf legen, dass die Bahn etwas verdient, dass sie Dividenden zahlt, und eine Zahlung von Dividenden kann erst in Frage kommen, nachdem die Zinsen auf die Bonds gedeckt sind. Aber bei den zahlreichen Unternehmungen, die sozusagen ohne alles Aktienkapital gegründet sind, wird wenigstens in den ersten Jahren an die Zahlung einer Dividende überhaupt niemand denken. Die Eisenbahn ist nicht sowohl Selbstzweck, als ein Mittel, andere Zwecke zu erreichen. Sie ist gebaut, um den Werth gewisser Ländereien zu steigern, um das Monopol einer anderen Eisenbahn zu brechen, um durch ihre Tarife den Handel, die Industrie bestehender oder neu erstehender Verkehrsplätze zu beeinflussen u. dgl. Da nun die Aktionäre oder einige Hauptaktionäre an dem Grundbesitz, dem Handel, der Industrie, auf die durch die Eisenbahn eingewirkt werden soll, wieder stark bethelligt sind, so ist das erste Ziel ihrer Eisenbahnpolitik, diese ihre Interessen zu fördern; wenn das Interesse der Bondsbesitzer damit Hand in Hand geht, um so besser für diese, sobald aber die beiderseitigen Interessen einander widersprechen, gehen selbstverständlich die der Aktionäre vor und über die Gläubiger wird zur Tagesordnung übergegangen.

Ein solches Verfahren der Aktionäre wird wieder erleichtert durch das amerikanische Aktienrecht, nach dem jede Aktie eine Stimme giebt, nicht, wie bei uns mit der Grösse des Aktienbesitzes einer Person die Anzahl der Stimmen sich verhältnissmässig vermindert. Wer eine Aktie mehr, als die Hälfte aller Aktien besitzt, der verfügt in Amerika über die Mehrheit der Generalversammlung und übt diese seine Macht mit voller Rücksichtslosigkeit aus. Nach der Art der Ausgabe des Aktienkapitals wird es schon den Gründern leicht gemacht, die Hälfte der Aktien und damit die freie Verfügung über das Unternehmen für sich zu behalten. Gelingt dies nicht einer Person, so thut sich eine Anzahl von Freunden

zusammen, und so sind dann¹⁾ „fast alle Linien durch eine Klique oder durch eine einzelne Person beherrscht. In einem Falle besitzt die Klique oder der Einzelne thatsächlich die Mehrheit der Aktien, ein anderes Mal ist zwar die Mehrheit nicht die absolute, aber sie ist doch gross genug, um jeden Widerstand unmöglich zu machen, zumal die gewöhnlichen, insbesondere die kleineren Aktionäre meist geneigt sind, die Direktoren zu unterstützen. In beiden Fällen hat die Verwaltung willkürliche, weitreichende Befugnisse.“ Die wunderbaren Folgen dieses Verhältnisses werden deutlich veranschaulicht durch einige im zweiten Jahresbericht des Bundesverkehrsamts mitgetheilte Zahlen. Hiernach belief sich das gesammte Anlagekapital der 120 000 Meilen amerikanischer Eisenbahnen, die für das Jahr 1887/88 ihre Berichte an das Bundesverkehrsamt erstattet hatten, auf 6 976 271 156 Dollars, darunter befanden sich Aktien im Gesamtbetrage von 3 390 672 911 Dollars. „Die Hälfte dieser Aktien, d. h. 1 695 336 456 Dollars oder 24,30 % des gesammten Anlagekapitals,“ so erklärt der Bericht zutreffend, „ermöglicht die Beherrschung von 6 976 271 156 Dollars Eisenbahnkapital, angelegt in 120 000 Meilen Eisenbahnen. Das ist eine zwar häufig in der Presse mitgetheilte Thatsache, die aber niemals an Bedeutung verliert, da sie dem amerikanischen Eisenbahnsystem seinen wahren Charakter aufprägt.“

Ein gemeinsames Handeln der Bondsbesitzer kommt eigentlich nur in Frage bei nothleidenden Eisenbahnen, wenn die Interessen der Gläubiger gefährdet sind. Hier kann allerdings die Mehrheit aller oder gewisser Klassen von Bonds einen massgebenden Einfluss auf die Abwicklung der Geschäfte ausüben. Ein Zusammenschluss der Bondsinhaber wird dadurch erleichtert, dass die Bonds in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle durch Vermittlung der sog. Trust-Gesellschaften ausgegeben werden, die nun ihrerseits, als Bevollmächtigte der Gläubiger, deren Interesse gegenüber den Aktionären und der Direktion wahrnehmen. Ein wirkungsvolles Eingreifen der Trustees ist selbstverständlich nur möglich, wenn sie über eine erhebliche Anzahl von Bonds, thunlichst die Mehrheit der Bonds verfügen.

¹⁾ Vgl. van Oss a. a. O., S. 11.

Der Versuch, einen wirklichen klaren Einblick in die Finanzverwaltung einer einzelnen, geschweige denn der sämtlichen amerikanischen Eisenbahnen zu erhalten, wird einem ausserhalb der Verwaltung Stehenden kaum jemals gelingen. Die grösseren Eisenbahnen gehören in den Vereinigten Staaten zu den verwickeltesten, ja ich möchte lieber sagen verworrensten geschäftlichen Unternehmungen, die man sich überhaupt denken kann. Das Bestreben der Verwaltungen ist auch nicht selten darauf gerichtet, die thatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse, auf die es hier ankommt, so durcheinander zu mengen, dass nur eine geringe Anzahl der an der Spitze stehenden Persönlichkeiten sie einigermaßen übersehen kann. Es möge daher genügen, auf einige der wichtigsten Punkte hier aufmerksam zu machen.

Die meisten, insbesondere grösseren Eisenbahngesellschaften treiben neben dem Transportgewerbe noch andere kaufmännische oder industrielle Geschäfte. Sie besitzen Kohlengruben und betreiben Bergbau, sie haben ein Getreidekommissionsgeschäft mit zahlreichen, an ihren Strecken gelegenen Lagerhäusern, den bekannten Silospeichern, sie betreiben See-, Fluss- und Kanalschiffahrt, sie verwalten neben der eigenen auch noch andere, unter Umständen in ganz entfernten Gebieten belegene Eisenbahnen. Andererseits wird das Transportgewerbe nicht allein von der Eisenbahn betrieben. Bekannt sind die grossen Expressgesellschaften, die nicht nur den gesammten Päckerei- und Eilgutverkehr auf der Eisenbahn besorgen, sondern vielfach auch gewöhnliche Frachtgüter fahren und an die Eisenbahnen ein Bahngeld für die Benutzung ihrer Strecke zahlen; ferner die grossen Wagenbau- und Wagenvermietungsgeschäfte, ein Pullman, ein Wagner, die mit ihren Wagen entweder auf der Eisenbahn fahren, oder der Eisenbahn ihre Wagen vermieten, oder in anderer Form an dem Personenbeförderungsgeschäft betheiligt sind. Auch an diesen Unternehmungen sind dann wieder die Eisenbahnen vielfach als Aktionäre oder Geschäftstheilhaber interessirt. Endlich kommt es häufig vor, dass umfangreiche Bahnhofs-, Hafenanlagen u. dgl., die von mehreren Bahnen benutzt werden, auch in dem gemeinschaftlichen Eigenthum oder der gemeinsamen Verwaltung der Eisenbahnen stehen. Hieraus entwickelt sich ein wahrer Rattenkönig durch-

einander laufender Geschäfte, und die Buch- und Rechnungsführung wird so undurchsichtig, die Aufstellung der Bilanzen so schwierig, dass man oft über die scheinbar einfachsten thatsächlichen Verhältnisse vergeblich Aufklärung sucht.¹⁾

Diese Art des Geschäftsbetriebes hat vor allem auch zur Folge, dass das sogenannte Anlagekapital der Eisenbahnen sich fortwährend ändert und dass unter den Aktiven und Passiven der Eisenbahnen sich zahlreiche Posten befinden, die mit dem Eisenbahnbetrieb als solchem in gar keinem Zusammenhang stehen. In dem zweiten Jahresbericht des Bundesverkehrsamts finden sich hierüber folgende bemerkenswerthe Aeusserungen: „Es muss angenommen werden, dass die Fälle verhältnissmässig selten sind, in denen das Aktienkapital unserer Eisenbahngesellschaften, so wie es heute angegeben wird, thatsächlich gegen baare Einzahlung gutgläubiger Aktionäre ausgegeben ist. In manchen Fällen sind Eisenbahnen gebaut durch Ausgabe von Aktien an die Erbauer oder Bau- gesellschaften; häufig durch Obligationen, deren Erlös beinahe oder vollständig zur Deckung der thatsächlichen Herstellungskosten genügte. In diesem Falle hat das Aktienkapital die Natur einer Zugabe (eines bonus) oder eines besonderen Vortheils oder es wird verwendet als Entschädigung für Dienstleistungen oder Ausgaben, die neben den eigentlichen Herstellungskosten vorkommen. Infolge von Zwangsverkäufen sind dann oft die ursprünglichen Obligationen entwerthet und der Anspruch der ursprünglichen Aktionäre rechtlich beseitigt. In derartigen Fällen wird hier und da durch eine neue, von den Bondsbesitzern gebildete Gesellschaft wieder ein Aktienkapital ausgegeben, in anderen Fällen eine gänzliche Umgestaltung vorgenommen und für frühere Obligationen verschiedener Klassen Aktien verschiedener Art und von verschiedenem Werthe eingetauscht. Dazu kommen dann die durch Verschmelzungen mehrerer Gesellschaften und durch andere Umstände bedingten Aenderungen des Gesellschaftskapitals.“

„Die meisten Eisenbahnen erklären infolge dessen, sie seien thatsächlich ausser Stande, mit einer auch nur annähernden Zuverlässigkeit das wirklich eingezahlte Aktienkapital und die Art

¹⁾ Vgl. auch Holdheim a. a. O. S. 38.

und Weise seiner Einzahlung anzugeben. Solche Angaben könnten nur gemacht werden auf Grund sorgfältiger Durchsicht ihrer Bücher oder auch der Bücher früherer, längst nicht mehr bestehender Gesellschaften, sie hingen oft ab von der Kenntniss, die zum Theil längst nicht mehr lebende Beamte über frühere geschäftliche Vorgänge gehabt hätten.“

Eine vor allem in den früheren Zeiten, als die Eisenbahnen noch glänzende Erträge erzielten, häufig vorkommende Art der Aenderung des Anlagekapitals ist die sogenannte „Verwässerung“ (Watering the stock). Wenn die Dividenden der Bahnen eine bestimmte Höhe (meist 10 Prozent) überschritten, so waren nach einigen älteren Staatsgesetzen die Eisenbahnen verpflichtet, ihre Tarife zu ermässigen. Aber auch, wo eine solche gesetzliche Verpflichtung nicht bestand, kam es vor, dass das Publikum erklärte, es müsse Schutz gegen die Ausbeutung durch die Bahnen haben, und das Verlangen einer Herabsetzung halsabschneiderischer Frachtsätze stellte. Um solchen Ansprüchen zu entgehen, bezahlten dann die Bahnen den Aktionären statt der Dividenden in Gestalt von besonderen Prämien (bonus) neue Aktien, je nachdem auch Bonds aus und vermehrten also ihr Anlagekapital. Die Zahlung von Kapitaldividenden (Stock-Dividends) ist aber nur eine der Formen der Verwässerung. Als andere in Amerika übliche oder wenigstens vorgekommene Formen der Verwässerung bezeichnet man:

Die betrügerische Verausgabung von Aktien und Obligationen zu spekulativen Zwecken. Das ist natürlich ein reiner Schwindel. Die berühmte Eriebahn soll unter dem Regiment von Fisk und Gould in den Jahren 1868 bis 1872 ihr Aktienkapital auf diese Weise von 17 auf 78 Millionen Dollars vermehrt haben. Die neuen Aktien warf man dann mit Vorliebe auf den europäischen Markt, wo nicht so scharf nach dem Ursprunge der Werthe geforscht werden konnte. Aehnliche Schwindeleien sind bei der Finanzierung der Newyorker Hochbahnen verübt. Der von mir mehrfach angeführte englische Gewährsmann erzählt,¹⁾ bei seinem Aufenthalt in den Vereinigten Staaten habe ihn ein Freund gebeten, sich nach dem

¹⁾ van Oss a. a. O. S. 125.

Werthe einzelner Eisenbahnbonds zu erkundigen, die er von seinem Vater geerbt habe. Das Ergebniss der Erkundigungen ging dahin, dass die Linie, auf der die Bonds angeblich eingetragen sein sollten, wahrscheinlich niemals vorhanden gewesen war.

Ferner verwässert man das Aktienkapital durch Zahlung zu hoher Preise für den Bau der Eisenbahn. Diese Form ist ja auch bei uns vorgekommen; selbstverständlich ist den Amerikanern auch das Verfahren nicht fremd, dass die Bauunternehmer dieselben Personen sind, wie die Eisenbahndirektoren, dass die Eisenbahndirektoren die Herstellung der Bahn thatsächlich an sich selbst vergeben, und durch die Preise, die sie sich zahlen, die an dem Geschäfte nicht beteiligten Aktionäre schädigen. Die geradezu haarsträubende Wirthschaft der ersten Ueberlandbahnen mit diesen Mitteln werden wir später kennen lernen. — Sodann kommt es vor, dass man Ländereien für Eisenbahnzwecke, oder überflüssige, entbehrliche Konkurrenzlinien zu übertrieben hohen Preisen ankauft, oft wiederum von den Direktoren, die das Eigenthum zuvor für sich zu billigen Preisen erworben haben. Während solche Arten der Verwässerung des Aktienkapitals recht bedenklich sind, lässt sich, insbesondere bei neuen Unternehmungen, die Ausgabe der Aktien oder Bonds unter dem Nennwerthe nicht vermeiden. Wenngleich auch hierdurch unzweifelhaft eine Verwässerung des Anlagekapitals bewirkt wird, so würde es doch fast unmöglich sein, in Amerika Gelder zu Eisenbahnzwecken ohne den Anreiz zu Kursgewinnen, der mit der Ausgabe von Werthen unter dem Nennwerthe verbunden zu sein pflegt, aufzubringen.

Wieviel derartiges Wasser oder Wasser der verschiedenen Arten in dem amerikanischen Eisenbahnanlagekapital enthalten ist, das lässt sich natürlich genau nicht nachweisen. Die Ansichten über die Höhe des Betrages gehen auch sehr weit auseinander. Das Eisenbahnjahrbuch von Poor für 1884 — Poor ist ein entschiedener Freund des amerikanischen Eisenbahnsystems, von dem man sich der Schwarzmalerei wohl nicht versehen kann — schätzt, dass sich das Eisenbahnanlagekapital in den Jahren 1881 bis 1883 um 2 093 433 054 Dollars vermehrt habe, darunter 999 387 208 Dollars in Aktien. Diesen Gesamtbetrag der Aktien, und ausserdem etwa 200 Millionen Dollars Obligationen, erklärt Poor für Wasser. Von

anderer Seite wird folgende Schätzung gemacht. Die durchschnittlichen wirklichen Herstellungskosten der Eisenbahnen belaufen sich nach sachverständiger Annahme auf rund 40 000 Dollars die Meile, in der Statistik erscheinen die Kosten aber mit 60 bis 65 000 Doll. Hiernach würden die rund 176 500 Meilen Eisenbahnen, die am 1. Juli 1893 vorhanden waren, rund 7 Milliarden Dollars gekostet haben, wogegen sie in der Statistik mit 10 506 235 410 Dollars erscheinen, also etwa $3\frac{1}{2}$ Milliarden Dollars Wasser enthielten. Legt man Poor's Annahme, dass die wirklichen Anlagekosten durch die fundirte und die schwebende Schuld dargestellt werden, zu Grunde, so würde sich das Wasser gar auf 4 668 935 418 Dollars belaufen. Einzelne Schriftsteller gehen noch weiter, sie nehmen an, dass volle zwei Drittel des in der Statistik erscheinenden Anlagekapitals Wasser sind.¹⁾

Man sieht, wie in so vielen Dingen, so leisten die Amerikaner auch in dieser Beziehung Grossartiges. Auch in anderen Ländern ist es ja vorgekommen und kommt es heute noch vor, dass grosse Unternehmungen mit fingirtem Kapital arbeiten. Aber eine derartige systematische und gründliche Ausbildung dieser Wirthschaft sucht in der That ihres Gleichen. Dass die Erklärung von Kapitaldividenden oft eine klare Umgehung der Gesetze ist, habe ich bereits bemerkt. Die Verwässerung reizt aber auch mittelbar an zur Erhebung übermässiger Tarife, zur Bildung monopolistischer Vereinigungen. Dadurch wieder verleitet sie zum Bau von Konkurrenzbahnen, zu Tarifkriegen; sie verschlechtert die finanzielle Lage einer Bahn, vermindert ihren Kredit und steigert das Misstrauen des Publikums gegen die Eisenbahnwerthe.

V.

Die Eisenbahnwerthpapiere.²⁾

Schon aus den vorstehenden Erörterungen ergibt sich, wie schwer es ist, den Werth einer amerikanischen Eisenbahn nach

¹⁾ Vgl. auch v. d. Leyen, Die nordamerikanischen Eisenbahnen. S. 10, 11. van Oss a. a. O. S. 132/133.

²⁾ Vergl. auch Bernard, F., Les valeurs de chemins de fer aux États unis. Paris. 1894.

ihrem Anlagekapital zu beurtheilen. Geht man nun noch einen Schritt weiter und zergliedert das Anlagekapital in seine einzelnen Bestandtheile, so ergeben sich neue Schwierigkeiten und Verwicklungen. Denn wenn auch die Eintheilung in Aktien und Obligationen im allgemeinen aufrecht erhalten wird, so haben andererseits die Amerikaner eine geradezu überraschende Findigkeit in der Ausgabe und Bildung verschiedener Klassen von Aktien und Obligationen bewiesen.

Die Aktien werden in Common und in Preferred Shares, in Stammaktien und Stammprioritätsaktien, eingetheilt. Die meines Wissens bei uns unter dem System Stroussberg zwar nicht erfundenen, aber doch zuerst in grösserem Umfange ausgegebenen Stammprioritäten kommen in den Vereinigten Staaten bei Gründung der Eisenbahnen verhältnissmässig selten vor. Stammprioritätsaktien sind auch dort solche Aktien, die den Anspruch auf eine Vorzugsdividende geniessen. Die Stammaktien nehmen erst Theil an den Erträgen, nachdem die Stammprioritäten ihre Dividende voll erhalten haben. Kommt die Vorzugsdividende nicht ganz heraus, so wird sie entweder aus den Erträgen späterer Jahre ergänzt, bevor die Stammaktionäre an die Reihe kommen, oder eine solche Ergänzung findet nicht statt, und in jedem neuen Jahre wird die Dividende neu berechnet. In Amerika geht man zur Bildung von Stammprioritäten meist erst dann über, wenn man sich in dem Geldbedarf beim Bau oder in den ersten Betriebsjahren verrechnet hat. Dann wird entweder ein Theil des ursprünglichen Aktienkapitals mit Vorzugsrechten ausgestattet und nunmehr an den Markt gebracht, oder es werden neue, bevorzugte Aktien ausgegeben, die sich, nachdem ein Theil der Bahn fertig ist, zu Gelde machen lassen. Der Kapitalist hat dann wenigstens schon einzelne Unterlagen zur Beurtheilung des inneren Werthes des neuen Unternehmens. Das Aktienkapital der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, über die das Bundesverkehrsamt berichtet, belief sich am 30. Juni 1893 auf 4 668 935 418 Dollars, darunter waren Stammaktien 3 982 009 602 Dollars und Stammprioritätsaktien 686 925 818 Dollars, d. h. das Verhältniss der Stammaktien zu den Stammprioritätsaktien war nicht ganz das von 6 zu 1.

Sehr verschieden sind in ihrer Bezeichnung und in ihrem

innern Werth auch die Schulden der Eisenbahnen. Die regelmässige Form der Schulden, die Obligationen, bei uns Prioritäten, in Amerika Bonds genannt, haben das Gemeinsame, dass als Sicherheit für sie die Eisenbahnen Werthgegenstände, die in ihrem Besitz sind, in den meisten Fällen den Bahnkörper und die baulichen Anlagen, verpfänden. Die Verpfändung geschieht, wie oben bereits bemerkt, meist durch Vermittlung der Trust- (Treuhand-) Gesellschaften, denen die Pfandobjekte überwiesen werden, und die hiernach die Schuldtitel verausgaben. Der Werth eines Bonds hängt also in erster Linie ab von dem Werth des verpfändeten Gegenstandes und der Höhe der Gesamtschuld, für die dieser haften soll; denn auch die Bonds werden, wie die Aktien, in Theilbeträgen (zu 1000, 500 Dollars) verausgabt. Nun ist es insbesondere für den Ausländer sehr schwierig, den innern Werth eines in Amerika belegenen Pfandobjekts zu beurtheilen, zumal diese Pfänder ganz verschiedener Art sind und auch mit Ausdrücken bezeichnet werden, deren Bedeutung vielfach sehr unklar ist. Man unterscheidet beispielsweise: Consolidated oder General mortgage Bonds, Division Bonds und Extension Bonds, je nachdem für die Bonds haftet die Gesamtheit des Unternehmens, oder bloss ein Theil (eine Division) einer vorhandenen Eisenbahn, oder eine neu zu bauende Erweiterungsstrecke. Jeder dieser Bonds kann dann wieder in solche der ersten, zweiten, dritten Stelle zerfallen, auch kommt es vor, dass die Arten durcheinander rangiren, z. B. die General mortgage Bonds auch Ansprüche an den Divisions oder Extensions haben, entweder vor oder neben oder nach den Division- und Extension-Bonds. Wer in solchen Fällen wirklich klar sehen will, dem bleibt nichts übrig, als das einzelne Unternehmen auf das Genaueste zu prüfen.

Eine weitere besondere Art sind die Bonds, für deren Sicherheit das rollende Material der Eisenbahn und sonstiges bewegliches Inventar verpfändet ist, Equipment Bonds, oder auch Car Trust Certificates. Die letzteren werden meist ausgestellt für den allmählichen Erwerb von Betriebsmitteln, die auf diese Weise bezahlt werden. Sodann giebt es Landgrant Bonds, Bonds, denen die der Bahn gehörigen, von der Regierung geschenkten Ländereien verpfändet sind. Ferner findet man noch die Collateral Trust Bonds.

Die meisten der grösseren Eisenbahnen sind, wie wir gesehen, selbst Besitzer von Werthpapieren anderer Unternehmungen. Im Jahre 1892/93 waren von der Gesamtsumme aller fest angelegten Eisenbahnwerthe im Betrage von 9 173 318 580 Dollars nicht weniger als 1 563 022 233 Dollars, und zwar 1 135 784 339 Dollars Aktien und 427 237 894 Dollars Obligationen im Besitze von Eisenbahngesellschaften. Die Pennsylvania-Eisenbahn allein soll gegen 150 Millionen Dollars in anderen Werthen angelegt haben. Brauchen diese Eisenbahnen Geld, so stellen sie gegen Verpfändung dieses Besitzes Bonds aus. Endlich kommen noch hie und da vor sogen. Prior lien Bonds. Sie werden ausgegeben, wenn die Eisenbahn Verbindlichkeiten hat, die noch den Mortgage Bonds vorgehen. Werden diese Verbindlichkeiten durch Ausstellung von Bonds beglichen, so haben diese den Vorrang vor allen anderen Schulden.

Nur dem Namen nach Bonds sind die sog. Income Bonds. Es sind dies Bonds, für die lediglich die Reineinnahmen der Bahn verpfändet sind, d. h. die Einnahmen, die übrig bleiben nach Abzug der Betriebskosten und der sämtlichen Verbindlichkeiten, Bondszinsen u. s. w. Die Zinsen auf diese Bonds sind also eigentlich nichts als Dividenden; sie werden auch nicht bezahlt, wenn Dividenden nicht verdient sind; die Bonds aber sind eine Art von Preferred Shares erster Klasse. Auch die Income Bonds werden in verschiedene Klassen nach der Reihenfolge ihrer Ansprüche eingetheilt, in der Bilanz der Philadelphia-Reading-Bahn z. B. finden sich First, Second, Third Income Bonds. Welche Sicherheit diese, wie das Bundesverkehrsamt sich ausdrückt, armseligste Gattung von Eisenbahnwerthen bieten, das bedarf keiner Ausführung. Zu ihrer Ausgabe wird eine Bahn nur schreiten, wenn ihr übriger Kredit nahezu erschöpft ist, und es wirft ein helles Licht auf die Eisenbahnfinanzwirthschaft der Vereinigten Staaten, dass sich die Summe dieser Bonds von 76 933 818 Dollars im Jahre 1889/90 auf 324 288 290 Dollars im Jahre 1890/91 vermehrt hat.¹⁾

¹⁾ Fourth Annual Report on the Statistics of Railways. S. 58. 59. In den beiden folgenden Jahren ist der Betrag der Bonds wieder herabgegangen, und zwar 1891/92 auf 303 205 522 Dollars und 1892/93 auf 248 132 730 Dollars. Es hängt dies augenscheinlich mit dem Sinken der Dividenden und damit der Sicherheit dieser Papiere zusammen.

Zu den Schulden einer Eisenbahn gehören dann noch die Debentures und die Current Liabilities. Die ersteren sind gewöhnliche, auf feste runde Beträge ausgestellte Schuldscheine mit in der Regel kurzer Umlaufzeit, die zur vorübergehenden Geldbeschaffung ausgestellt werden, die letzteren die laufenden Schulden und Verbindlichkeiten. Für beide ist Pfandsicherheit nicht bestellt. Ihr Gesamtbetrag belief sich im Jahre 1892/93 bei den nordamerikanischen Bahnen auf 611 610 171 Dollars. Da sie Geschäftsschulden darstellen, die bezahlt werden müssen, auch wenn nichts verdient ist, so gehen sie den Income Bonds vor.

Nach ihrer Sicherheit lassen sich die Schuldpapiere wie folgt klassifizieren:

An erster Stelle stehen die Prior lien Bonds.

Es folgen die Mortgage Bonds, die wieder unter- und nebeneinander rangiren je nach dem Gegenstande, der ihnen verpfändet ist, und der Stelle, die sie am Pfand einnehmen.

Darauf kommen die Debentures und die laufenden Verbindlichkeiten.

An die letzte Stelle treten die Income Bonds.

Erst wenn ein Unternehmen seine Betriebskosten gedeckt und alle diese Schuldzinsen bezahlt hat, kann an Dividende gedacht werden, zunächst für die Stammprioritätsaktien, und, wenn dann noch etwas übrig bleibt, für die Stammaktien.

Während es die Regel ist, dass der solide amerikanische Geschäftsmann mit sozusagen offenen Karten spielt und seinen Geschäftsfreunden und Gläubigern einen klaren Einblick in seine Verhältnisse gestattet, scheint bei vielen Eisenbahnunternehmungen genau das Gegentheil der Fall zu sein. Sie lieben es, einfache Verhältnisse zu verdunkeln, den Einblick in den Sachverhalt dem Nichteingeweihten zu erschweren. Das zeigt sich auch bei dieser Bildung verschiedenster Arten von Eisenbahnschulden. Dass die überwiegende Mehrzahl dieser Bonds keine Anlage- sondern Spekulationspapiere sind, brauche ich nicht mehr zu sagen. Auch das ist aber in den Augen vieler Amerikaner kein Fehler, die gern, ja leidenschaftlich spekuliren, und denen es daher nur erwünscht sein kann, wenn die Anzahl der Papiere, in denen spekulirt wird, keine zu beschränkte ist. Eine andere Frage, die ich nur stellen will, ohne

dass ich sie dem deutschen Leser zu beantworten brauche, ist die, ob Eisenbahnwerthe überhaupt ein angemessenes Objekt der Börsenspekulation bilden.

Die vorgeschilderte eigenthümliche Aufbringung und Zusammensetzung des Anlagekapitals hat natürlich auch ihren Einfluss auf die Finanzverwaltung. Das ganze Bestreben der Eisenbahnen muss dahin gerichtet sein, ausser den Betriebskosten soviel zu verdienen, dass die festen Zinsen für die verschiedenen Schuldposten bezahlt werden können. Um dies in den ersten Betriebsjahren zu ermöglichen, werden nicht selten einige Millionen Dollars Bonds von den ersten Ausgaben zurückbehalten, nach und nach veräussert und von dem Erlös die Zinsen der verausgabten Bonds gedeckt. Wenn aber eine Bahn in der glücklichen Lage ist, über die Schuldzinsen hinaus noch etwas zu verdienen, so werden diese Ueberschüsse schleunigst als Dividenden ausgeschüttet. Die Regel ist, dass die amerikanischen Bahnen ihre Dividenden nicht jährlich, sondern halb- oder vierteljährlich bezahlen. „Mit wenigen Ausnahmen,“ so bemerkt ein hervorragender Kenner der amerikanischen Eisenbahnen,¹⁾ „leben die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten buchstäblich von der Hand in den Mund.“ Was sie verdienen, brauchen sie für den täglichen Bedarf. Dazu reicht aber der Verdienst fast nie aus, Rücklagen zu machen, Reserve- oder Erneuerungsfonds zu errichten. Ebensowenig pflegen die Eisenbahnen Abschreibungen vorzunehmen für die Abnutzung des Bahnkörpers, der Gebäude, der Betriebsmaterialien. Soweit kleine Verbesserungen nicht aus den laufenden Einnahmen bestritten werden, macht man eben neue Schulden, um den Oberbau verbessern, neue Betriebsmittel anschaffen, neue Gebäude errichten zu können. Dafür müssen dann auch wieder die Zinsen verdient werden. „Eine so verderbliche Finanzwirthschaft,“ so bemerkt derselbe Gewährsmann,¹⁾ „hat zur Folge, dass sich grosse schwebende Schulden mehr und mehr anhäufen, und dass die Erschütterung eines einzigen schlechten Jahres, die das Einkommen oder den Kredit beeinflusst, sofort Zahlungsunvermögen herbeiführt. Und dann zeigt sich sofort, dass zwischen der Eisenbahn und ihren Gläubigern kein

¹⁾ Simon Sterne. Recent Railroad failures and their lessons. The Forum. März 1894. S. 19 ff. insbes. S. 26, 28.

v. d. Leyen, Nordamerik. Eisenb. 2. Aufl.

Buffer in Gestalt eines Reservefonds oder eines wirklich eingezahlten Aktienkapitals vorhanden ist, um die mit der Einnahmeverminderung verbundenen Stösse aufzufangen.“

VI.

Die Finanzen der Northern Pacific-Bahn.

Besser noch, als durch allgemeine Betrachtungen, lässt sich ein Urtheil über die Finanzverhältnisse der nordamerikanischen Eisenbahnen gewinnen, wenn man ein einzelnes Unternehmen für sich ins Auge fasst. Freilich ist dabei die Voraussetzung, dass es gelingt, einen einigermaßen klaren Einblick in ein solches Unternehmen zu gewinnen. Es genügt nicht, sich aus den bekannten Sammelwerken die dort mitgetheilten Thatsachen zusammenzustellen. Man muss in der Lage sein, aus den Geschäftsberichten selbst sich zu unterrichten, und diese Geschäftsberichte müssen aufrichtig, sie müssen durchsichtig und wahrheitsgetreu abgefasst sein. Einen solchen Einblick habe ich erhalten in die finanzielle Entwicklungs- und Leidensgeschichte der grossen nördlichen Ueberlandbahn, der Northern Pacific Railway. Ich habe mit einer grossen Gesellschaft geladener Gäste der festlichen Fahrt zur Eröffnung dieses Unternehmens im August und September des Jahres 1883 beige-wohnt, die Verwaltung hat mir damals alle Geschäftsberichte bis zum Jahre 1883 mitgetheilt und die späteren Berichte bis zu dem letzten ausführlichen über das Jahr 1891/92 und ein Auszug aus dem Bericht über das Jahr 1892/93 liegen mir vor. Im August 1893 ist die Northern Pacific-Bahn in Zahlungsschwierigkeiten gerathen, sie hat ihren Verpflichtungen nicht mehr nachkommen können und steht seitdem unter gerichtlicher Zwangsverwaltung. Grosse Summen ihrer Werthe sind in deutschem und englischem Besitze. Seit Einleitung des Zwangsverwaltungsverfahrens haben nur die Gläubiger der ersten Priorität noch ihre Zinsen gezahlt erhalten, die Zinsen aller übrigen Obligationen sind ausgefallen.¹⁾

¹⁾ Die folgende Darstellung ist in der Hauptsache entnommen aus einem von mir in der Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt, VI. Jahrgang (1893), Heft 38 und 39 (S. 645 ff. und 669 ff.) veröffentlichten Aufsätze.

Nach dem am 20. Oktober 1892 von der Verwaltung erstatteten Berichte über das Geschäftsjahr vom 1. Juli 1891 bis 30. Juni 1892 erstreckte sich die Hauptlinie der Northern Pacific-Eisenbahn von Ashland (am oberen See) in westlicher Richtung nach Wallula und Portland (in Oregon) in einer Länge von 3440 Kilometern. An diese Hauptlinie schliessen sich eine grössere Anzahl von Zweigbahnen, die ihr von Süden und Norden den Verkehr zuführen, in einer Gesamtlänge von 1945 Kilometern; im Pachtbetrieb der Gesellschaft befinden sich 3043 Kilometer, und sie hat ein Mitbetriebsrecht auf verschiedenen Bahnhöfen auf Gleisen in einer Länge von 38 Kilometern. Das von der Northern Pacific-Gesellschaft betriebene Eisenbahnnetz hatte also damals eine Gesamtausdehnung von 8456 Kilometern, die sich seitdem nicht wesentlich geändert haben wird. Vermittelst der von ihr gepachteten Linien, hauptsächlich der St. Paul and Northern und der Wisconsin Central-Eisenbahn, hat die Bahn unmittelbaren Anschluss an die grossen Verkehrsplätze: St. Paul, Minneapolis, Milwaukee, Chicago; sie bildet also eine durchgehende Linie von Chicago nach dem Stillen Ocean, mit einem grösseren Ausläufer nach Canada hin (Winnipeg in der Provinz Manitoba) und einem besonders dicht verzweigten Netz von Zufuhrbahnen aller Art in den Staaten Oregon und Washington.

Dieses Unternehmen hat eine lange lehrreiche Geschichte, die ich an anderer Stelle vor Jahren ausführlich erzählt habe,¹⁾ und aus der für den vorliegenden Zweck folgendes bemerkt werden mag. Die Anregung zum Bau einer das Festland der Vereinigten Staaten in der Gegend zwischen dem 46. und 47. Breitengrade von Osten nach Westen durchziehenden, New-York mit dem Stillen Ocean verbindenden Eisenbahn geht zurück bis in die ersten Jahre des Eisenbahnzeitalters, die Jahre 1833 und 1834. Einer der Hauptförderer der amerikanischen Ueberlandbahnen, der bekannte Asa Whitney, empfiehlt zehn Jahre später in erster Linie gleichfalls die Anlage einer Ueberlandbahn in diesen Gegenden. Ihre Konzession

¹⁾ v. d. Leyen, die nordamerikanischen Eisenbahnen (Leipzig 1885), S. 61 bis 119; vergl. auch E. V. Smalley, History of the Northern Pacific-Railroad (New-York 1883).

erhielt die Bahn von der Bundesregierung der Vereinigten Staaten durch den Freibrief vom 2. Juli 1864, nachdem zwei Jahre vorher aus politischen Gründen die erste Ueberlandbahn (die Union-Pacificbahn) in den mehr südlich gelegenen Gebieten des Landes zur Verbindung des Ostens mit dem Staate Californien genehmigt war. In dem Freibrief erhielt die Northern Pacific-Bahn eine sehr bedeutende Landschenkung. Mit dem Bau der Bahn wurde aber erst sechs Jahre später, im Sommer 1870, begonnen, als es den Gründern gelungen war, eine Finanzkraft ersten Ranges, den angesehenen Banquier Jay Cooke für die Bahn so weit zu interessiren, dass er die Beschaffung der Baugelder übernahm. Hier nun erst beginnt die Finanzgeschichte des Unternehmens.

In der, wie oben gezeigt, schon damals üblichen Art wurde ein einigermaßen genauer Kostenanschlag nicht entworfen, man begnügte sich mit ganz allgemeinen Veranschlagungen. Ebenso wenig dachte man an Vermessungen, an, wie wir sagen, allgemeine oder gar ausführliche Vorarbeiten. Der Anfangs- und der Endpunkt der Bahn waren in dem Freibriefe dahin festgesetzt, dass die Linie der Northern Pacific-Bahn von einem Punkte am Oberen See im Staate Minnesota oder Wisconsin in westlicher Richtung nördlich vom 45. Breitengrade nach einem Punkte am Puget Sund mit einer Zweigbahn im Thal des Columbia-Flusses nach Portland (Oregon) sich erstrecken sollte. Das Aktienkapital hatte man auf eine schöne runde Summe von 100 Millionen Dollars festgestellt. Diese 100 Millionen wurden eingetheilt in eine Million Aktien von je 100 Dollars. Zwei Millionen Dollars mussten innerhalb zweier Jahre nach Ertheilung des Freibriefes gezeichnet, und davon 10 % eingezahlt sein. Mit anderen Worten, der Kongress der Vereinigten Staaten hielt eine Bahn in der Länge von rund 3500 km für finanziell genügend sichergestellt, wenn ganze 200 000 Dollars (rund 800 000 M) für ihren Bau bereit gestellt waren, eine Summe, die noch nicht einmal entfernt ausreichte zur Deckung der gewöhnlichsten Gründungskosten! Ob selbst diese bescheidene Summe jemals thatsächlich eingezahlt ist, lässt sich nicht mehr genau feststellen. Der erste Gründer der Bahn, ein gewisser Josiah Perham, bemühte sich vergeblich, Geldmittel für ihren Bau aufzubringen, und verkaufte dann seine Rechte aus dem Freibriefe an ein Kon-

sortium, das nun die 100 Millionen Aktien in zwölf Theile theilte und jeden Theil für eine baare Summe von 8500 Dollars, die später auf 12 500 Dollars erhöht wurde, einschätzte und an Liebhaber verkaufte. Die glücklichen Besitzer dieser zwölf Theile nannten sich aber Eigenthümer des Aktienkapitals (Owners of the Stock). Jay Cooke, der neue Finanzminister der Bahn, machte nicht einmal den Versuch, das Aktienkapital besser zu verwerthen. Er erwarb für sich nur so viele Antheile, dass er die Mehrheit der Aktien in seiner Hand vereinigte und beschloss, zum Bau der Bahn Obligationen im Betrage von 100 Millionen Dollars auszugeben, die 7,3 % Zinsen erhalten sollten. Kostenanschläge hielt auch er nicht für nöthig. Da die Obligationen unter ihrem Nennwerthe herausgegeben wurden (Jay Cooke erhielt sie zum Course von 88 %), so hätte die Bahn nach Jay Cooke's Annahme ausser den Betriebskosten weit über 8 % ihres Baukapitals herauswirthschaften müssen, eine Bahn, die durch eine vollständige Wildniss ohne allen Verkehr gebaut werden sollte! Die hohen Zinsen übten gleichwohl eine bedeutende Anziehungskraft aus; es sind von den Obligationen mehr als 30 Millionen Dollars in den Vereinigten Staaten untergebracht. Von dem Erlöse, rund 27 Millionen Dollars, sind 555 Meilen, 450 im Osten vom Oberen See bis zum Missouri, 105 Meilen im Westen, von Kalamazoo nach Tacoma, gebaut; die Meile hat also etwa 50 000 Dollars gekostet.

Als dieses Werk vollendet war, brach im September 1873 die furchtbare Handelskrise in den Vereinigten Staaten aus, die Jay Cooke und Northern Pacific-Eisenbahn zu Falle brachte. Im Jahre 1875 erfolgte ihre finanzielle Reorganisation, nachdem sie kurze Zeit unter gerichtlicher Verwaltung gestanden hatte. Bei dieser griff man wieder auf die Aktien zurück. Die 100 Millionen Dollars Aktien wurden eingetheilt in 49 Millionen Stamm- und 51 Millionen Stamm-prioritätsaktien. Die letzteren erhielten das Recht auf eine Vorzugs-dividende von 8 Prozent. Den bisherigen Aktionären wurde freigestellt, ihren Besitz in neue Stammaktien umzutauschen, die Stamm-prioritäten aber wurden verwendet zur Einlösung der Jay Cooke-Obligationen. Die Besitzer erhielten für je 1000 Dollars Obligationen den gleichen Betrag in Stamm-prioritäten nebst 8 Prozent Zinsen für fünf Jahre im Voraus (vom 1. Juli 1873 bis dahin 1878), also 1400 Dollars.

Hiermit war über rund 42 Millionen Dollars der Stammprioritäten verfügt, die noch übrigen 9 Millionen beabsichtigte man nach und nach zu verkaufen und mit dem Erlös den Bau der Bahn langsam fortzusetzen. Um weitere Fonds zu beschaffen, behielt man sich in dem Reorganisationsplane die Ausgabe anderer 6prozentiger Obligationen vor, die aber nur im Höchstbetrage von 25 000 Dollars für jede fertig gestellte Meile ausgegeben werden sollten und deren Inhaber ein Pfandrecht an der ganzen Bahn mit ihrem Zubehör, ihren Privilegien und ihren Ländereien erhalten sollten. Die ersten dieser Obligationen sind in Höhe von 6 Millionen Dollars ausgegeben, nachdem im Jahre 1879 der Weiterbau der Bahn im Osten bei Bismarck (am Missouri), im Westen bei Ainsworth, wieder in Angriff genommen und im Ganzen 350 Meilen (125 Meilen im Westen in der Bauabtheilung des Pend'oreille-See, 225 Meilen im Osten in der Missouri-Bauabtheilung) vollendet waren. Diese Obligationen führen die Bezeichnung Pend'oreille- und Missouri-Bonds, sind nur in Amerika im Verkehr und gelten als ein sicheres Anlagepapier. Durch Tilgung waren sie am 1. Juli 1893 auf 2 545 000 Dollars herabgemindert und haben bisher regelmässig ihre Zinsen erhalten.

Der Reorganisationsplan war entworfen und durchgeführt von Frederik Billings, einem früheren Rechtsanwalte und Politiker, dem reiche Erfahrungen und Kenntnisse auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zur Verfügung standen. Er nahm seitdem auch an der Verwaltung der Northern Pacific-Eisenbahn theil und wurde 1879 zu ihrem Präsidenten gewählt. Als solchem gelang ihm, im November 1880 mit einem Banquierkonsortium ein weiteres Anlehen von 40 Millionen Dollars abzuschliessen, für welchen Betrag 6prozentige Obligationen, zu 25 000 Dollars für die Meile, mit dem weiteren Fortschreiten des Bahnbaues ausgegeben werden sollten. Billings hoffte mit dieser Summe die Bahn fertigzustellen. Das Anlehen sollte ausserdem verwendet werden zur Einlösung der Missouri- und Pend'oreille-Bonds, eine Verwendung, die aber nicht stattgefunden hat. Diese 40 Millionen Dollars bilden die erste Priorität, die General First Mortgage Bonds. Sie werden allmählich durch Auslösung zum Course von 110 Prozent zurückgezahlt.

Billings ist es nicht vergönnt gewesen, die Bahn zu vollenden.

Diese Aufgabe hat Henry Villard gelöst, der am 15. September 1881 zum Präsidenten der Bahn gewählt wurde, und der es fertig gebracht hat, die um jene Zeit noch vorhandene Lücke von 857 Meilen zwischen dem östlichen und westlichen Abschnitte der Bahn in nicht ganz zwei Jahren auszubauen. Am 8. September 1883 wurde in den Felsengebirgen das Fest der Einschlagung des letzten Schienennagels, des sogen. Golden Spike in glänzender, grossartiger Weise gefeiert. Freilich hatte die Northern Pacific-Bahn auch damals noch keinen selbständigen Endpunkt am Stillen Ocean. Ihre Schienen lagen ununterbrochen von Duluth am Oberen See bis Ainsworth. Von dort bis Portland führte die Hauptlinie der Oregon Railway and Navigation Company. Die westliche, von Jay Cooke schon gebaute Strecke von Kalama nach Tacoma, lag ganz ausserhalb des Hauptbahnnetzes der Northern Pacific, die Verbindungsstrecke von Portland nach Kalama war erst im Bau.

Henry Villard (Heinrich Hilgard), ein Deutscher nicht nur von Geburt, sondern auch von Gesinnung und Charakter, hat mit der schleunigen Vollendung einer neuen Schienenstrasse zwischen dem Atlantischen und Stillen Ocean durch die nordwestlichen Gebiete der Union einen genialen Gedanken verwirklicht. Er hatte reiche Erfahrungen gesammelt und glänzende wirtschaftliche und finanzielle Erfolge erzielt bei der Neuschöpfung eines grossen Netzes von Verkehrsmitteln (Eisenbahnen und Wasserstrassen) in den Staaten Oregon und Washington, den nordwestlichsten der Union. Diese Verkehrsmittel waren in den Händen einer grossen Anzahl von Unternehmern, die sich gegenseitig bekämpften, beinahe zu Grunde gegangen. Villard, einem genauen Kenner und scharfen Beobachter der wirtschaftlichen Zustände in jenen Gebieten, gelang es, die entgegenstehenden Interessen zu vereinigen und die verschiedenen Unternehmungen in eine zusammenzulegen, die alsbald grossartige Leistungen aufwies. Was diesem Verkehrsnetze noch fehlte, war ein unmittelbarer Anschluss nach dem Osten der Vereinigten Staaten. Ein solcher wäre am schnellsten zu erreichen gewesen durch Verbindung mit der Union Pacific-Bahn, deren damaliger Leiter (der bekannte Jay Gould) aber nichts davon wissen wollte. Da richteten sich Villard's Blicke auf die im Bau begriffene Northern Pacific-Bahn. Auch ihre Verwaltung zeigte wenig Ent-

gegenkommen, und nun ging Villard, gestützt durch das unbegrenzte Vertrauen seiner Freunde und die begeisterte Theilnahme einer grossen Schaar von Anhängern, daran, der Northern Pacific-Bahn seinen Willen aufzuzwingen. Seine Gedanken erweiterten sich zu dem Plane der Schöpfung einer grossen, unabhängigen neuen Verkehrsstrasse durch das ganze Gebiet der Union, die unter einer kraftvollen und zielbewussten Leitung einheitlich bewirthschaftet werden sollte. In erster Linie dachte dabei Villard an die Erschliessung der unermesslichen Hilfsquellen in den von der Bahn durchzogenen, bisher ausserhalb allen Verkehrs gelegenen Gebieten. Hierdurch musste der Werth der der Bahn gehörigen Ländereien gleichzeitig erhöht und damit ihre Finanzen auf eine sichere Grundlage gestellt werden. Ferner aber konnte es seiner Meinung nach nicht ausbleiben, dass der Güter- und Personenverkehr sich schnell und nachhaltig so entwickelte, dass aus diesem Verkehr den Bahnen Erträge zuflossen, die zur Verzinsung ihrer Obligationen und allmählich auch zur Zahlung von Dividenden auf das Aktienkapital ausreichten. Die erste Bedingung zur Verwirklichung solcher Gedanken war aber die Selbständigkeit und Unabhängigkeit der neuen Linie, ihre Sicherung insbesondere gegen den Wettbewerb der bestehenden und neuer Verkehrsstrassen. Villard gründete zu diesem Zweck eine neue Gesellschaft, die Oregon and Transcontinental Company, die sich durch Besitz einer genügenden Anzahl von Aktien der Northern Pacific und der Oregon Railway and Navigation Company den nöthigen Einfluss bei der Verwaltung der beiden Gesellschaften sichern und ausserdem den Bau der Zufuhrbahnen übernehmen sollte, die nöthig waren, um dem Eindringen anderer Bahnen in das Verkehrsgebiet der Northern Pacific vorzubeugen. Daneben aber war Villard darauf bedacht, die dauernde und alleinige Verbindung zwischen Portland und San Francisco, die bisher nur durch die Dampfschiffahrtslinie der Oregon Railway and Navigation-Gesellschaft hergestellt wurde, sich dadurch zu sichern, dass er sich den erforderlichen Einfluss bei der im Bau begriffenen Oregon und California-Eisenbahn verschaffte.

Ueber die Grossheit dieses Planes will ich kein Wort verlieren. Sie springt heute noch mehr in die Augen, als vor zwölf

Jahren. Man kann wohl sagen, dass, wenn er so ausgeführt wäre, wie er Villard vorschwebte, die Northern Pacific schwerlich am Rande des Bankrotts stünde. Und der Plan war auch kein phantastischer. Er war ausführbar unter drei Voraussetzungen. Einmal mussten die Berechnungen des Geldbedarfs für die Vollendung der Northern Pacific-Bahn richtig sein, sodann mussten die Interessenten an den Unternehmungen, die Gläubiger und Aktionäre, die Geduld und das Vertrauen auf Villard's Leitung nicht verlieren und drittens musste um jeden Preis verhütet werden, dass die mit Mühe und Noth zusammengebrachten Unternehmungen wieder auseinanderfielen. Alle die Voraussetzungen sind — ohne Verschulden Villard's — nicht eingetreten; die Berechnungen erwiesen sich als unrichtig, Villard wurde nach Vollendung der Northern Pacific aus ihrer Verwaltung herausgedrängt und seine Nachfolger trennten die Northern Pacific von der Oregon Railway und Navigation-Gesellschaft. Die Techniker, auf die sich Villard, ein Jurist und Geschäftsmann, bei Anfertigung der Voranschläge verlassen musste, berechneten die Kosten der Vollendung der Northern Pacific-Bahn auf 20 773 900 Dollars. Dieser Betrag stand, als Villard Präsident wurde, noch zur Verfügung. Aber die Kosten stellten sich tatsächlich auf 39 657 656 Dollars, d. h. nicht viel weniger als den doppelten Betrag. Die Beschaffung der fehlenden Summen machte unsägliche Schwierigkeiten. Eine offene Darlegung dieser Schwierigkeiten wäre gleichbedeutend gewesen mit dem Verzicht auf die Vollendung der Bahn; denn schon Anfangs 1883 tauchten für den Kenner die ersten Anzeichen einer Geldkrise am Horizont auf. In einem solchen Zeitpunkte an den Geldmarkt herantreten mit Forderungen für ein immerhin unsicheres Eisenbahnunternehmen von fragwürdiger Vergangenheit war einfach undenkbar, zumal der unheilvolle Einfluss der Krise von 1873 auf Jay Cooke's Pläne noch lange nicht vergessen war. Wollte Villard also seinen ganzen Plan nicht aufgeben, so musste er versuchen, auch die nicht vorhandenen Mittel für die Vollendung der Bahn aufzubringen. Er that dies unter Einsetzung seines ganzen persönlichen Kredits und mit Hilfe einiger weniger von ihm ins Vertrauen gezogener Freunde. Die Bahn wurde vollendet und nun liessen sich die finanziellen Schwierigkeiten, an denen sie krankte, nicht länger verheimlichen.

Es gelang aber auch jetzt Villard, noch im November 1883, zur Deckung der schwebenden Schulden ein Anlehen von 20 Millionen Dollars zu 6% aufzunehmen, das als zweite Hypothek auf die Northern Pacific-Bahn eingetragen wurde. Die Stammprioritätenbesitzer genehmigten zu diesem Zweck mit 362 428 gegen 63 Stimmen die Ausgabe von Mortgage-Bonds über den Betrag von 25 000 Dollars für die Meile hinaus. Es liess sich gleichwohl nicht verhindern, dass die Course der Papiere sowohl der Northern Pacific-Bahn als der mit ihr verschvisterten Unternehmungen tief herunter-sanken, z. B. die Stammaktien der Northern Pacific von 52% im Juli auf 23% im Oktober 1883, in denselben Zeiten die Prioritätsstammaktien von 90 auf 56%, die Aktien der Oregon & Transcontinental sogar von 83 auf 34%. Die hiermit verbundenen Verluste erschütterten das Vertrauen auf Villard, und dieser, der selbst einen grossen Theil seines Vermögens eingebüsst hatte, legte im Winter 1883/84 nach und nach alle seine Stellen in der Verwaltung der Unternehmungen nieder und verliess Amerika, um zwei Jahre lang in seinem deutschen Vaterlande zu leben.

An Villard's Stelle trat als Präsident der Direktion Robert Harris, bisher einer der Direktoren der New-York Lake Erie and Western-Bahn. Als Villard im Spätherbst 1886 nach New-York zurückkehrte, wurde er sogleich dringend ersucht, sich an der Leitung seiner früheren Unternehmungen wieder zu betheiligen. Ende 1887 wurde er wieder in den Verwaltungsrath der Northern Pacific gewählt, in der Generalversammlung vom 17. Oktober 1889 erfolgte seine Wahl zum Präsidenten des Verwaltungsrathes, aus dem Harris nunmehr austrat. Seitdem, bis kurz vor Eintritt der Katastrophe, lag wieder der Schwerpunkt der eigentlichen Verwaltung, insbesondere der Finanzverwaltung, in den Händen Villard's, während der Betrieb geleitet wurde von Thomas F. Oakes, einem Eisenbahnfachmann, der übrigens schon zur Zeit der ersten Villard'schen Präsidentschaft mit an leitender Stelle gestanden hatte und seitdem ununterbrochen, soviel mir bekannt, an der Verwaltung der Bahn betheilligt war.

Die Gesamtlänge der von der Northern Pacific-Bahn betriebenen Unternehmungen ist von 2547 englischen Meilen am 30. Juni 1884 auf 5262 am 30. Juni 1892 gestiegen, hat sich also in diesen

acht Jahren mehr als verdoppelt. Der mächtigste Zuwachs im Westen ist die sogenannte Cascade Branch, eine direkte Linie von Wallula durch die Cascadengebirge nach Tacoma nebst zahlreichen Zweigbahnen an die übrigen Hafenplätze des Puget-Sund (vor allem das im glänzenden Aufblühen begriffene Seattle) und nach dem Stillen Ocean. Durch den Bau dieser Linie erhielt die Northern Pacific-Bahn eine von der Oreon Railway and Navigation Company unabhängige, allerdings bedeutend längere Linie auch nach Portland. Im Osten ist die wichtigste Ausdehnung die nach Chicago durch Pachtung der Wisconsin Centralbahn und der Bau einer Zweigbahn nach Winnipeg zum Anschluss an die Canadian Pacific-Bahn und zur Erschliessung der reichen Weizengebiete von Manitoba auch zum Vortheil der Northern Pacific-Bahn.

Bildet also die Northern-Pacific-Bahn jetzt für sich allein ein geschlossenes Ganzes, von dessen Verbindung mit New-York durch Vermittelung der Baltimore and Ohio-Eisenbahn sogar einmal ernstlich die Rede war, so ist andererseits ihre Beziehung zu den früher befreundeten Nachbarbahnen vollständig gelöst. Die Oregon and Transcontinental-Gesellschaft hat nach und nach liquidirt. Die Oregon Railway and Navigation Company ist von der Union Pacific-Eisenbahn gepachtet und durch die Oregon Short Line mit deren Netz verbunden. Dieselbe grosse Ueberlandbahn hat durch die Utah and Northern Eisenbahn von Utah und dem Mormonengebiet an den Salzseen aus eine Verbindungslinie nach Butte City geschaffen und ist damit in das ganze westliche Gebiet der Northern Pacific eingedrungen, hat nebenbei auch die ihr bis dahin fehlende, selbständige Verbindung mit dem Stillen Ocean in Portland und durch die anschliessende Schiffahrtslinie in San Francisco erreicht. Die Oregon and California-Bahn ist in den Pachtbesitz des grossen Netzes der Southern Pacific-Bahn übergegangen, die hiermit gleichfalls nach Portland gelangt ist. In Portland also begegnen sich jetzt drei grosse Ueberlandbahnen, die sich in den westöstlichen Verkehr theilen, während 1883 dieser ganze Verkehr allein und ausschliesslich der Northern Pacific zufiel.

Auch im Norden der Northern Pacific sind seit 1883 zwei grosse neue Ueberlandbahnen erstanden, zunächst die Canadian

Pacific-Bahn, die Ende 1885 fertig war, und zwar nicht unmittelbar das Verkehrsgebiet der Northern Pacific berührt, aber deren Pläne, eine selbständige Schifffahrtsverbindung von der nordamerikanischen Westküste nach Asien (China und Japan) zu errichten, ihrerseits in die Hand genommen und ausgeführt, und dadurch diesen Verkehr, den Personen- und Güterverkehr zwischen Asien und dem nordamerikanischen Festlande, der Northern Pacific abgenommen hat. Die zweite ist die Great Northern-Eisenbahn, eine Fortsetzung der St. Paul, Minneapolis und Manitoba-Eisenbahn, deren Linien sich jetzt von St. Paul, Minneapolis und Duluth bis nach Tacoma erstrecken, fast alle grossen, an der Northern Pacific gelegenen Verkehrspunkte, insbesondere auch Helena, Butte City, Spokane Falls, Seattle u. s. w. berühren, auf einzelnen Strecken in Entfernung weniger Meilen geradezu parallel mit der Northern Pacific laufen, so z. B. vom See Pend'oreille nach Spokane Falls und weiter. Mit dieser Bahn ist der Northern Pacific ein Mitbewerber um ihren gesammten lokalen und durchgehenden Personen- und Güterverkehr erstanden.

Wenn sich hiernach die Northern Pacific zwar zu einem in sich geschlossenen Netz ausgebildet hat, so besitzt sie dagegen nicht mehr ein alleiniges Verkehrsgebiet, sie muss sich in den Verkehr, den sie 1883 zusammen mit den verbündeten Unternehmungen allein und ausschliesslich ausbeutete, mit vier mächtigen und ebenbürtigen Unternehmungen theilen.

In finanzieller Beziehung sind in dem Jahrzehnt von 1884 bis 1893 zwei grosse Massnahmen getroffen. Ende 1887 wurde eine dritte, wiederum 6prozentige Prioritätsanleihe gegen Verpfändung der Bahn in Höhe von 12 Millionen Dollars aufgenommen. Etwas über ein Drittel dieser Summe, nämlich 4 640 821 Dollars, wurde verwendet zur Einlösung der im Jahre 1881/82 den Stammprioritätsbesitzern als angeblich in sechs Jahren verdiente Dividende ausgehändigten Dividend-scrips, zu deren Einlösung die dafür in Aussicht genommenen Erträge nicht verwendet waren, weil man sie für andere Zwecke gebraucht hatte. Der Rest der Anleihe diente wohl zur Bezahlung der Cascade Branch. Nur beiläufig sei hier darauf hingewiesen, dass die eigentlichen Baukosten der Northern Pacific-Bahn ziemlich genau den Betrag erreicht haben,

der in dem Freibrief von 1864 und von Jay Cooke im Jahre 1870 angenommen wurde, nämlich 100 Millionen Dollars.

In runden Summen sind nachstehende Gelder für den Bau der Bahn aufgebracht:

	Millionen Dollars
1. Anleihe von Jay Cooke, später umgewandelt in Stamm- prioritäten	30
2. Missouri- und Pend'oreille-Bonds	6
3. Anleihe von Billings (I. Mortgage-Bonds)	40
4. Anleihe von Villard (II. Mortgage-Bonds)	20
5. Anleihe von Harris (III. Mortgage-Bonds) ² / ₃ mit . . .	8
Zusammen . . .	<u>104</u>

Hierzu kommt etwa nur noch der Erlös der 1875 nach dem Reorganisationsplan im Besitz der Gesellschaft verbliebenen Stamm-prioritäten im Nennwerthe von 8 bis 9 Millionen Dollars, während andererseits die Anleihen unter dem Nennwerth begeben sind. Hiernach hat man merkwürdigerweise bei der Schätzung beinahe das Richtige getroffen.

Die zweite grosse Finanzoperation war die Ausgabe der 5prozentigen sogenannten Consolidated Mortgage-Bonds, die im Jahre 1889 beschlossen wurde. Dieser Plan beruhte auf dem eigensten Gedanken Villard's. Seine Begründung findet sich in dem am 17. Oktober 1889 den Aktionären vorgelegten Jahres-berichte. In dieser Versammlung wurde auf Vorschlag der Direktion und des Verwaltungsrathes die Ermächtigung zur Auf-nahme einer 5prozentigen, nach 100 Jahren zum Nennwerth zurück-zuzahlenden Anleihe von 160 Millionen Dollars ertheilt, die wie folgt verwendet werden sollte:

	Millionen Dollars
1. Zur Einlösung der sämmtlichen ausstehenden Mortgage- Bonds aller drei Emissionen	75
2. Zur Einlösung der für den Bau von Zweigbahnen aus- gegebenen Bonds	26
3. Zum Bau neuer Zweiglinien	20
Uebertrag	<u>121</u>

	Uebertrag 121
4. Zur Erweiterung der Bahnhofsanlagen, Beschaffung von Betriebsmitteln, grösseren Verbesserungs- und Erneuerungsarbeiten	20
5. Zu Prämien für die Einlösung höher verzinslicher Bonds	10
6. Insgemein (for general purposes)	9
Zusammen . . .	160

Wäre dieser Plan ausgeführt, so hätte Villard das Ziel erreicht, das ihm dabei vor Augen schwebte, er hätte die Gesellschaft auf eine feste finanzielle Grundlage gestellt. Das Leben aus der Hand in den Mund, das fortwährende Wirthschaften mit schwebenden Schulden, mit Banquierskrediten, wäre dann zu Ende gewesen, die Gesellschaft hätte die Mittel in Händen gehabt, die Bahn technisch zu vollenden und für absehbare Zeiten fertig auszubauen. Gleichzeitig wären die Lasten durch Herabsetzung der Bondszinsen um ein volles Prozent und Beseitigung der Tilgungspflicht erheblich vermindert und es hätte sich die Möglichkeit eröffnet, etwaige Reinerträge den Aktionären zu Gute kommen zu lassen.

Der Plan hatte aber zwei sehr schwache Seiten. Einmal lag, wie dies übrigens die bei Ausgabe des Anlehens veröffentlichte Begründung zugiebt, keine Möglichkeit vor, die Besitzer der 6prozentigen Bonds zum Eintausch ihrer Werthe gegen die Consolidated Bonds zu zwingen. Man hoffte, dass ein Reiz zum Umtausch in der Zahlung der Umtauschprämien und sodann darin liegen werde, dass die 5prozentigen Bonds eine sichere Verzinsung in dieser Höhe (sie wurden zu 92 Prozent ausgegeben, brachten also fast $5\frac{1}{2}$ Prozent Zinsen) für volle 100 Jahre gewährleisteten, während die 6prozentigen Bonds meist in 30 Jahren rückzahlbar waren. Diese Hoffnung hat sich aber nicht verwirklicht.

Soviel verlautet, ist nicht ein einziger Bond der drei Hauptprioritätsanleihen gegen die neue Anleihe eingetauscht. Nur bei einem Theil der Zweigbahnbonds, bei denen die Rechtsverhältnisse anders lagen, ist der Umtausch erfolgt. Das zweite Bedenken war, dass der Besitz grösserer Geldmittel zu unnützen, übereilten Ausgaben verleiten konnte; dass man zu schnell und über den Bedarf

hinaus Zweigbahnen und Anlagen, insbesondere Bahnhofsanlagen herstellte, die Erträge nicht lieferten. Auch dies ist geschehen, und die Folge davon war, dass die erhoffte Verminderung der Lasten nicht eintrat, dass im Gegentheil die Verzinsung der neuen Bonds die Lasten erhöhte, ohne dass die Erträge der Bahn sich entsprechend vermehrten.

Nach dem Jahresberichte für 1891/92 hatte die Gesellschaft bis zum 30. Juni 1892 für 58 561 000 Dollars konsolidirte Bonds ausgegeben, wovon übrigens noch 11 150 000 in ihrem Besitze waren, so dass sie nur 47 411 000 Dollars zu verzinsen hatte.

Auf der Passivseite der Bilanz der Gesellschaft stehen ausser den 49 Millionen Stammaktien (reines Wasser) und noch 36 140 131 Dollars Stammprioritäten (die übrigen sind getilgt) 43 393 000 erste, 19 216 000 zweite, 11 461 000 dritte Prioritäten, fast drei Millionen Missouri- und Pend'oreille-Prioritäten und obige 47 411 000 konsolidirte 5prozentige Prioritäten.

Ein richtiges Bild von der finanziellen Lage der Gesellschaft gewinnt man aber erst, wenn man auch den grossen, ihr, — ausser der Bahnanlage selbst — zur Verfügung stehenden Aktivposten betrachtet, die ihr geschenkten Ländereien. Die Gesamtschenkung hat einen Umfang von rund 47 Millionen Acres (= 190 000 Quadratkilometer). Davon waren bis zum 30. Juni 1892 (über etwaige spätere Verkäufe ist mir nichts bekannt geworden, sie werden indes nicht sehr erheblich sein) verkauft 8 307 444 Acres, also etwa der sechste Theil, wofür ein Reinerlös von rund 27 Millionen Dollars erzielt ist. Der bei weitem grösste Theil dieses Erlöses ist verwendet zur Einziehung der Stammprioritäten (14 852 869 Dollars) und der verschiedenen Bonds (6½ Millionen Dollars), da nach den Bestimmungen des Reorganisationsplanes von 1875 bei Landverkäufen die Stammprioritäten zum Nennwerthe, nach den Bestimmungen verschiedener Anleihen diese sogar mit einem höheren, als dem Nennwerthe in Zahlung genommen werden müssen. Sollte es gelingen, in absehbarer Zeit den Rest der Ländereien zu einem annähernd gleichen Preise zu veräussern, so würden damit etwa 120 bis 130 Millionen Dollars erlöst und die Gesellschaft wäre dann in der glücklichen Lage, nicht nur alle ihre Stammprioritäten, sondern auch den grössten Theil ihrer Obligationen heimzahlen

zu können. Auf ein so erfreuliches Ereigniss ist aber nicht zu rechnen, vielfach wird sogar behauptet, dass der Theil des Landbesitzes, der überhaupt Werth habe, veräussert sei und dass der Rest in ertrag- und werthlosen Gebieten bestehe. Die Erfahrungen der letzten Jahre sprechen jedenfalls dafür, dass nur eine ganz allmähliche Verwerthung des Landbesitzes erwartet werden darf. Im Jahre 1886 machte die Gesellschaft zuletzt ein grösseres Geschäft, indem sie 2 430 000 Acres angeblich schlechter Ländereien in Dacota an ein Konsortium zu Besiedelungszwecken, den Acre zu 2 Dollars, zahlbar in Stammprioritäten zu dem damaligen Course von 61 Prozent verkaufte. In den letzten Jahren sind dagegen nach den Jahresberichten verkauft (in runden Zahlen):

Jahr	Acres	Anzahl der Käufer	Durchschnitts- grösse der von einem Käufer erworbenen Fläche in Acres
1886/87	310 335	1720	180
1887/88	392 256	2213	177
1888/89	573 214	2545	225
1889/90	277 837 ¹⁾	2089	133
1890/91	187 153 ¹⁾	1717	109
1891/92	553 879 ²⁾	1626	176

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich eine rückläufige Bewegung der Landverkäufe seit 1888/89, die wohl ihren Hauptgrund hat in den wirthschaftlichen Verhältnissen der Vereinigten Staaten, der Zurückdrängung der Einwanderung u. dergl. Nach einem Auszug aus dem Geschäftsbericht für 1892/93 waren in diesem Jahre nur noch 280 571 Acres verkauft, dagegen Verkaufsverträge über 201 415 Acres, weil die Käufer ihren Verpflichtungen nicht nachkamen, rückgängig gemacht. Immerhin aber stellen die der

¹⁾ Diese beiden Zahlen sind von mir berechnet nach der Anzahl der Käufer und der Grösse der von ihnen erworbenen Fläche.

²⁾ Hierin sind inbegriffen 175 336 Acres, über deren Besitztitel seit 1876 ein Streit war, der im Jahre 1892 zu Gunsten der Northern Pacific-Bahn entschieden ist. Bei den Zahlen in den beiden folgenden Spalten sind diese Ländereien, sowie die in Minnesota verkauften Waldungen nicht mitgerechnet.

Gesellschaft noch gehörigen 38 $\frac{1}{2}$ Millionen Acres einen werthvollen Besitz und eine beachtenswerthe Reserve dar.

Betrachten wir nun endlich die Erträge der Bahn, die Einnahmen, die Ausgaben, die Ueberschüsse, so liegt die Thatsache klar vor Augen, dass seit 1883 bis zu der Einsetzung des Receiver die Bahn allen ihren Verpflichtungen nachgekommen ist. Sie hat die Zinsen und die Tilgungsbeträge für alle ihre Bonds, sie hat ferner für die Zeit vom 1. Oktober 1889 bis 30. September 1891, also zwei Jahre lang, je 4 Prozent Dividende auf die Stammprioritäten gezahlt. Ob freilich diese Zahlungen aus den Betriebserträgen, aus den Ueberschüssen der Verkehrseinnahmen über die Ausgaben erfolgt sind, das wird sich schwerlich ermitteln lassen.

Ein Blick auf die Bilanzen der Bahn bestätigt das, was ich oben über die Geschäftsführung der amerikanischen Bahnen im Allgemeinen gesagt habe. Einnahmen und Ausgaben vertheilen sich auf so viele Posten, die Besitzverhältnisse der Bahn, die rechtlichen Beziehungen zu den gepachteten Strecken, die Verpflichtungen gegenüber den in Mitbetrieb stehenden Bahnen, die Berechtigungen und Verpflichtungen aus anderen, mit dem Bahnbetrieb nicht zusammenhängenden Geschäften u. s. w. sind so verwickelte, dass ein ausserhalb der Verwaltung Stehender aus den blossen in den Jahresberichten mitgetheilten Zahlen sich ein klares Bild weder über die Höhe noch über die Verwendung der Erträge wird machen können. Die Roheinnahmen aus dem eigentlichen Verkehr haben ihren höchsten Stand im Jahre 1890/91 mit 25 151 544 Dollars erreicht. Sie sind

	Dollars
im Jahre 1891/92 auf	24 651 457
„ „ 1892/93 „	23 920 109
„ „ 1893/94 „	16 764 308

gesunken. In der zweiten Hälfte des Jahres 1894 wird eine geringe Steigerung, etwa 40—50 000 Dollars monatlich gemeldet.

Die reinen Ueberschüsse, d. h. die Reineinnahmen, abzüglich der sogenannten festen Lasten (Pachtgelder, Garantiezahlungen, Zinsen auf die Obligationen u. s. w.), sind allerdings trotz der

hohen Roheinnahmen für ein so grosses Unternehmen von je her recht sehr bescheidene gewesen. Sie betrug (rund):

	Dollars
1885/86	111 200
1886/87	65 707
1887/88	518 685
1888/89	481 478
1889/90	2 059 891
1890/91	1 910 752
1891/92	834 888.

1892/93 tritt an die Stelle des Reinüberschusses ein Fehlbetrag von 889 256 Dollars, der sich in dem Jahre 1893/94 auf 6 503 004 Dollars gesteigert hat.

Die Ueberschüsse der Jahre 1889/90 bis 1891/92 sind zu kürzen um die in diesen Jahren gezahlten Dividenden auf die Stammprioritäten.

Zeigen diese Zahlen, dass die Northern Pacific-Bahn schon Jahre vor ihrem finanziellen Zusammenbruch sozusagen auf der Schneide des Messers gestanden hat, so kommt noch hinzu, dass sie fortwährend mit einer stets wachsenden schwebenden Schuld arbeitete. Diese betrug 1890/91 6 Millionen, 1891/92 9 Millionen Dollars, seitdem ist sie um reichlich das Doppelte gewachsen. Ihre genaue Höhe ist m. W. nicht festgestellt. Diese schwebende Schuld hat den Hauptanstoß zu dem Zusammenbruch des grossen Unternehmens gegeben.

Ueber die Ursachen, den unmittelbaren Anstoß und den Verlauf der Katastrophe hat sich Villard in einem Briefe vom 15. August 1893 ausgesprochen. Ausserdem hat eine Untersuchung durch zwei Bevollmächtigte der Deutschen Bank in den Monaten Oktober und November 1893 stattgefunden, deren wesentliche Ergebnisse s. Z. den verschiedenen Interessenten mitgeteilt sind. Jeder dieser Bevollmächtigten hat einen besonderen Bericht erstattet, deren einer allerdings kaum ernst zu nehmen ist.¹⁾

¹⁾ Dieser Berichterstatter, ein Schriftsteller ohne Eisenbahnfachkenntnisse, hat in der Zeit vom 24. Oktober bis 9. November, also in 16 Tagen, die Strecke von St. Paul nach Portland und zurück, d. h.

Dass die Bahn sich in finanziellen Verlegenheiten befand, war schon im Herbst 1892 in New-York bekannt. In der Generalversammlung vom 20. Oktober 1892 beschlossen bereits die Aktionäre die Einsetzung eines besonderen Ausschusses, der den Auftrag erhielt: „Die Bücher, Rechnungen, Forderungen und Schulden der Gesellschaft zu prüfen, ihre bisherige Geschäftsführung sorgfältig zu untersuchen und darüber möglichst bald den Aktionären zu berichten.“ Diese Untersuchung hat stattgefunden, aber wesentlich neue und bedenkliche Thatsachen nicht zu Tage gefördert. Vorsichtigen Leuten genügten übrigens jene Vorkommnisse, um sich ihres Besitzes an Northern Pacific-Werthen in aller Stille zu entäussern. Später verlautete dann, dass die Verwaltung der Bahn selbst die Nothwendigkeit anerkenne, die schwebende Schuld aus der Welt zu schaffen. Es wurden darüber Verhandlungen mit Banken eingeleitet, die sich auch bereit zeigten, die Summe gegen Verpfändung von Werthpapieren der Northern Pacific-Bahn vorzuschüssen, und diese wollte sich selbst wieder durch Herausgabe von Collateral Trust-Bonds bezahlt machen. Ueber die Bedingungen der neuen Anleihe erhoben sich Meinungsverschiedenheiten zwischen Villard und anderen Interessenten, die dazu führten, dass Villard im Sommer 1893 aus dem Verwaltungsrath ganz austrat. Gleichwohl gelang es nicht, die Vereinbarungen über Tilgung der schwebenden Schuld zum glücklichen Ende zu führen. Gleichzeitig tauchten Gerüchte auf über bedeutende Mindereinnahmen der Bahn, in einem Monat über 600 000 Dollars; es wurde die Möglichkeit erwogen, ob sie dessungeachtet ihren Verpflichtungen werde genügen können, es wurde hin und her in den Zeitungen geschrieben und telegraphirt, Gerüchte über Einsetzung eines Receivers in Umlauf gesetzt und widerrufen, das Ende vom Lied war die Einstellung der Zahlungen, die am 15. August 1893 auf Antrag einer Anzahl von Gläubigern erfolgte. Die Verwaltung der Bahn musste selbst zugeben, dass sie zur Zeit ausser Stande sei, ihre Verbindlichkeiten zu erfüllen, und dass der Versuch, durch die Collateral

über 5000 km Tag und Nacht durchfahren und giebt auf Grund der bei dieser Gelegenheit gemachten Untersuchungen ein Urtheil über die technischen Zustände, die wirthschaftlichen Verhältnisse und die weitere Entwicklung der Bahn ab!

Trust-Hypothek die schwebenden Schulden zu fundiren, gescheitert sei.

Von Villard und dem deutschen Sachverständigen wird nun übereinstimmend als einer der Gründe des Zusammenbruchs der Northern Pacific angegeben, dass nach Ausgabe der konsolidirten Bonds zu schnell und zu viel gebaut sei. Villard rechtfertigt dies damit, dass die Verwaltung geglaubt habe, der Verkehrsaufschwung der Jahre 1888 bis 1890 in den Staaten Oregon und Washington werde ein dauernder sein, und dass man Konkurrenzbauten der Union Pacific und der Great Northern-Bahn habe zuvorkommen wollen. Uebrigens seien seit zwei Jahren Neubauten nicht mehr in Angriff genommen. Dazu komme, dass die Erträge schon seit 1891 gesunken seien. Die Gründe dafür lägen in dem mehr und mehr sich verschlechternden Geschäftsgang, hauptsächlich in den Staaten Oregon und Washington, deren Handel mit Südamerika gestört, deren zwei grosse Verkehrsplätze Seattle und Spokane Falls durch verheerende Feuersbrünste geschädigt seien. Ausserdem habe die Bergwerksindustrie in Idaho und Montana schwer gelitten unter der Silberkrisis. Dazu seien die Konkurrenzen der Union Pacific und der Great Northern getreten, endlich aber habe die seit Monaten in den Vereinigten Staaten herrschende Finanzkrisis auf Handel und Wandel längs der ganzen Northern Pacific-Bahn, besonders aber auf den gesammten Getreideverkehr, eine geradezu lähmende Wirkung geübt.

Das Gewicht dieser letzteren Gründe wird von dem deutschen Sachverständigen nicht verkannt. Er hält aber dafür, dass der zu schnelle Ausbau der Bahn durch wenig rentirende Zweiglinien nicht zu rechtfertigen, und dass die Bahn sich durch Uebernahme von Pachtverträgen und Garantien schwere, dauernde Lasten auferlegt habe, die sie nicht zu tragen im Stande gewesen. Besonders die Verträge mit der Wisconsin Central- und der Chicago und Northern Pacific-Bahn, durch die die Northern Pacific sich einen Ausgangspunkt nach Chicago sichern wollte, werden sehr abfällig beurtheilt. Durch beide Verträge sollen der Northern Pacific Ausgaben von fast 2 Millionen Dollars jährlich erwachsen sein, für die keine Deckung vorlag. Dieses ist nach seiner Meinung der grösste Fehler der Verwaltung gewesen, unter diesen Lasten ist sie, als

die allgemeine wirtschaftliche Lage der Union sich verschlechterte, zusammengebrochen.

Wenn ich auch das Gewicht aller dieser Umstände nicht verkenne, so liegen doch die eigentlichen Gründe des dem Unternehmen widerfahrenen Schicksals tiefer. Ein so grosses, weitverzweigtes Unternehmen, wie die Northern Pacific-Eisenbahn, kann auf die Dauer selbst in den Vereinigten Staaten nicht fortbestehen auf einer so schwachen, unsicheren und unklaren Finanzunterlage. Wir haben gesehen, wie sich die Bahn eigentlich fortwährend, von Anbeginn ihres Baues an, in Geldverlegenheiten befand, wie sie mehrfach ernste Krisen mit knapper Noth überstanden hat, wie alle ihre finanziellen Massnahmen bis auf die letzte grössere nur bezweckten, vorher eingegangene Schulden zu decken, wie Jahr für Jahr alle Einnahmen aufgebraucht wurden, wie Reserven, abgesehen von dem nicht liquiden Landbesitz, gänzlich fehlten. Der Plan Villard's, hier endlich Luft zu schaffen, misslang in der Ausführung. Ja er schädigte die Bahn weiter dadurch, dass die Verwaltung die ihr zufließenden Gelder nicht mit der nöthigen Umsicht und Sparsamkeit verwendete. Schon ein geringer Stoss genügt, um ein auf so schwachen Füßen stehendes Gebäude ins Wanken zu bringen.

Ferner halte ich es für einen grossen Fehler der im Jahre 1884 auf Villard folgenden Verwaltung, dass sie dessen mit so grossem Geschick eingeleiteten Plan, der Northern Pacific-Bahn das von ihr durchzogene Gebiet zur alleinigen und ausschliesslichen Ausbeute zu sichern, leichtem Herzens aufgab. Ein geradezu verhängnissvoller Schritt war der viel zu früh begonnene Bau der Zweiglinie durch das Cascadengebirge. Dadurch wurde das freundschaftliche Verhältniss zu der Oregon Railway and Navigation Company erschüttert und nachher gelöst. Als Villard in die Verwaltung zurücktrat, war es zu spät, um diesen Riss wieder zu stopfen, so redlich Villard auch seine Kräfte daran setzte, noch im letzten Augenblick diesen Fehler wieder gut zu machen. Und damit hatte die Northern Pacific gerade in ihren fruchtbarsten Gebieten einen ersten, mächtigen Konkurrenten, die Union Pacific-Bahn. Sie entzog ihr durch die Oregon Short Line, die Oregon Railway and Navigation Company, die Utah and Northern einen

beträchtlichen Theil des Verkehrs in Oregon, Washington, Idaho und Montana; sie beeinflusste aber weiterhin ihre ganze Tarifpolitik. Die lohnenden Frachtsätze mussten ermässigt werden. Weniger schädigend scheint der Eintritt der Southern Pacific-Bahn von San Francisco aus auf den Oregon and California-Strecken gewirkt zu haben, weil es sich hier nur um ein verhältnissmässig kleineres Gebiet handelte, der Schwerpunkt der Southern Pacific auch in anderen Richtungen liegt.

Kaum begreiflich ist es aber wieder, dass die Verwaltung, wie es den Anschein gewinnt, nicht einmal den Versuch gemacht hat, sich mit der Great Northern-Eisenbahn rechtzeitig zu verständigen, dass sie bis in die letzten Monate diesen gewaltigen Gegner in seiner Bedeutung gänzlich verkannt hat. Diese Bahn geht, wie oben bemerkt, fast vollständig parallel mit der Northern Pacific, durchzieht die besten Weizengebiete von Minnesota und Dacota, hat eine Zweigbahn ins Herz von Montana hinein bis nach Helena und Butte, geht bei Spokane Falls vorbei und erreicht Tacoma von da auf kürzerem Wege, als die Cascadenlinie der Northern Pacific. Nebenbei ist die Bahn eine der finanziell kräftigsten der Union, wird vortrefflich verwaltet und befindet sich in musterhaftem baulichen Zustande. Ihr Gründer, Verwalter und Hauptbesitzer ist James J. Hill, ein Mann, der sich aus niedrigster Stellung durch eigene Kraft zu einem der reichsten Männer in den Vereinigten Staaten heraufgearbeitet hat.¹⁾ Sohn eines kleinen Landmannes, war er zunächst Handlanger auf den Werften am Mississippi in St. Paul, dann Fuhrmann in Diensten der Hudson Bay-Gesellschaft, erwarb sich nach und nach kleine Ersparnisse, die er dazu verwendete, in Gemeinschaft mit zwei kanadischen Finanzleuten, die heute noch eine grosse Rolle bei der kanadischen Ueberlandbahn spielen, Lord Mound Stephen und Sir Donald Smith, die mehrfach bankerott gewordene St. Paul and Pacific-Eisenbahn zu reorganisiren, die ganz überwiegende Mehrzahl ihrer in holländischem Besitz befindlichen Werthe allmählich zu erwerben und sie 1879 in die St. Paul Minneapolis and Manitoba-Eisenbahngesellschaft umzuwandeln. Unter Hill's Leitung nahm diese Bahn

¹⁾ American Railroads S. 653 ff.

eine glänzende Entwicklung, zahlte auf ihr Aktienkapital hohe Dividenden (1882/83 schon $9\frac{1}{2}\%$) und vertheilte auch in den folgenden Jahren reiche Erträge. Trotz starker Verwässerung des Aktienkapitales und Ausgabe von Obligationen als Bonus an die Aktionäre hat sie seit 1883 niemals unter 6% ausgeschüttet. Sie ist dabei so gut gebaut, dass ihr Betriebscoefficient nie über 56% stieg, in der Regel unter 51% blieb. Diese Bahn machte sich seit Mitte der achtziger Jahre daran, langsam und geräuschlos ihre Linien immer weiter nach Westen vorzuschieben. Im Frühjahr 1893 hat sie den Stillen Ocean erreicht; ihre Gesamtlänge betrug am 1. Juli 1893 5971 km. Sie hat dann ihren ganzen Besitz auf 99 Jahre an die im Februar 1890 gegründete Great Northern-Bahn verpachtet. Ueber ihr Verhältniss zu der Northern Pacific aber bemerkt schon ein Mann, wie v. Oss, 1892: „Gegen die Northern Pacific tritt sie in einen kraftvollen Wettkampf ein, der in Anbetracht der übermässigen Verschuldung und der höheren Betriebsausgaben der Villardbahn unter entschieden günstigen Bedingungen für die Great Northern-Bahn beginnt.“

Man kann ein Gefühl des Erstaunens nicht unterdrücken, wenn man dem gegenüber folgende kühle Bemerkungen in dem Berichte des Präsidenten Oakes vom 17. Oktober 1892 (!) an die Aktionäre der Northern Pacific liest: „Ein Wettbewerb der ihrer Vollendung entgegensehenden Great Northern wird sich der Northern Pacific nur fühlbar machen in Spokane und Seattle. Ich bin fest überzeugt, dass die weitere Ausdehnung der Geschäfte beider Orte genügen wird, um den Verkehr zu ersetzen, der auf die neue Linie abgelenkt wird; das war ja auch das Ergebniss des Baues der Great Northern-Bahn nach Helena und Butte. Sollte es anders kommen, so vertraue ich darauf, dass der Gewinn aus dem Personenverkehr in Folge der Weltausstellung so gross sein wird, dass er diesen Verlust ausgleicht, wenn irgend ein Verlust eintreten sollte.“ An einer anderen Stelle des Berichts (S. 18, 19) wird sogar darauf hingewiesen, dass der Bau der Great Northern einen ausserordentlich günstigen Einfluss auf die Ländereien der Northern Pacific haben werde, da sie mehr als 2500 000 Acres, die zur Zeit nicht zugänglich seien, dem Verkehr erschliesse.

Die Antwort der Great Northern auf diese liebenswürdigen

und herablassenden Worte war die Eröffnung einer Konkurrenz schon im Juni 1893. Die Railroad Gazette vom 23. Juni 1893 meldete, dass die Great Northern sogleich nach Vollendung ihrer Linie bis nach Tacoma am 18. Juni die Personentarife um folgende Beträge ermässigt habe:

Von St. Paul	I. Klasse	II. Klasse
nach Seattle	35 Dollars	25 Dollars
„ Spokane	30 „	20 „
„ Helena und Butte	25 „	18 „

Das sind weit mehr als 25 %. Gleichzeitig sind die Gütertarife von St. Paul nach Dakota und Montana um 1 Dollar, nach der Küste des Stillen Oceans um 3 Dollars für 100 Pfund (= 45 kg), d. h. 88 und 264 M für die Tonne ermässigt.

Am 19. Juni ermässigte die Northern Pacific ihre Personentarife um denselben Betrag, am 21. Juni zeigte sie an, dass sie im durchgehenden Verkehr in I. Klasse um 10 Dollars, in II. Klasse um 7 Dollars billiger fahren werde, als die Great Northern.

Das war schon damals ein regelrechter Tarifkrieg, der unzweifelhaft nicht wenig, vielleicht das meiste dazu beigetragen hat, dass die Einnahmen der Northern Pacific vom Juni 1893 an so bedeutend herabgegangen sind.

Hält man diese verschiedenen Umstände zusammen, so ist es nur zu begreiflich, dass die in den Vereinigten Staaten herrschende Geschäfts- und Finanzkrisis ein Unternehmen, wie die Northern Pacific zu Fall bringen musste, zumal die Columbus-Ausstellung nicht entfernt die glänzenden finanziellen Ergebnisse gehabt, nicht entfernt den wirtschaftlichen Aufschwung herbeigeführt hat, den man erhoffte. Die Verwaltung der Bahn kann mit vollem Recht sagen, dass sie für diese Umstände nicht verantwortlich ist. Wie weit sie im Uebrigen von einer Mitschuld an der jetzigen Lage des schönen Unternehmens nicht freigesprochen werden kann, das ergiebt die vorstehende Erörterung. Die Missgriffe, die meines Erachtens gemacht sind, wird man aber um so milder beurtheilen müssen, als die Verwaltung nicht selbstsüchtige Zwecke verfolgt, sondern das Beste der Aktionäre und der Gläubiger zu fördern

geglaubt, und bei jeder neuen Massnahme die Verhältnisse der Bahn offen und wahrheitsgetreu dargestellt hat.

Das weitere Schicksal der Northern Pacific-Bahn hat sich bis jetzt viel ungünstiger gestaltet, als man im Herbst 1893 annahm. Der Bevollmächtigte der Deutschen Bank liess wenigstens die Hoffnung durchblicken, dass man im Frühjahr 1894 die Verhältnisse so klar durchschauen werde, um an eine Neugestaltung des Unternehmens herangehen zu können; auch glaubte man damals an eine baldige Beendigung der wirthschaftlichen Krisis in der Union. Diese Krisis aber hat sich seitdem eher verschlimmert und auf Handel und Verkehr einen niederdrückenden Einfluss ausgeübt. So hat denn die Northern Pacific-Bahn das Jahr 1893/94 mit einer Minder-Roheinnahme von über 7 Millionen Dollars gegenüber 1892/93 abgeschlossen. Seit dem Herbst 1894 haben allerdings die Mindereinnahmen gegenüber dem Vorjahre aufgehört, es sind sogar in einzelnen Monaten geringe Mehreinnahmen von 40—50 000 Dollars erzielt. Aber was will das sagen bei solchen Ausfällen. Bei dieser Sachlage ist keine Rede davon gewesen, dass für die zweiten und die diesen nachstehenden Bonds die Zinsen bezahlt wurden. Ja, am 1. Juli 1894 reichten die baaren, aus den Einnahmen herrührenden Mittel nicht aus, um die Zinsen der ersten Priorität zu zahlen, und es musste, um den Zwangsverkauf und den, wie vielfach behauptet wurde, hierdurch bedingten Verfall der Landschenkungen zu vermeiden, ein Anlehen aufgenommen werden, das aus den Betriebseinnahmen der folgenden Monate gedeckt wurde. Am 1. Januar 1895 waren die Mittel zur Zahlung dieser Zinsen vorhanden. Auch die Kurse der Northern Pacific-Werthe sind, bis auf die der 1. Priorität, noch weiter herunter gegangen. Es notirten an der Berliner Börse:

	1891/92	1893 August	1895 Februar
die Stammprioritäten	75—80 0/0	20 0/0	15—16 0/0,
die I. Prioritäten	116—117 0/0	98—100 0/0	110 0/0,
„ II. „	112—115 0/0	85 0/0	83 0/0.
„ III. „	100—105 0/0	60—65 0/0	54 0/0,
konsolidirte 5prozentige Anleihe	75—80 0/0	30—35 0/0	25—26 0/0.

Die I. Prioritäten sind im Jahre 1885 zu 108 0/0, die III. Priori-

täten im Jahre 1888 zu $89\frac{1}{2}\%$, die konsolidirten 5prozentigen Bonds im Jahre 1890 zu 92% in Berlin ausgegeben worden.

Die zahlreichen deutschen Besitzer dieser nordamerikanischen Eisenbahnwerthe haben also erhebliche Zins- und Kapitalsverluste erlitten. Und dabei gehört die Northern Pacific-Eisenbahn ganz unzweifelhaft zu den besseren amerikanischen Eisenbahnen. Weder bei der Gründung noch bei der Verwaltung ist mit ungewöhnlichem Leichtsinne verfahren. Wenn auch vielleicht in den Jahren 1864 und 1872 die Zeit für den Bau eines solchen Riesenunternehmens noch nicht gekommen war, so lagen doch zu Beginn der 80er Jahre die Bedingungen für das wirtschaftliche Gedeihen der Bahn in vollem Maasse vor und die Northern Pacific-Bahn hat mächtig dazu beigetragen, den zum Theil ausserordentlich fruchtbaren Nordwesten der Union der Besiedelung und der Kultur zugänglich zu machen. Trotz alledem konnte ein solches Unternehmen finanziell nicht gedeihen, es konnte den Eigenthümern keine nennenswerthen Erträge bringen, ja es kann jetzt die Mehrzahl seiner Gläubiger nicht einmal befriedigen!

VII.

Die Union- und die Central Pacific-Bahn.

Das Bild von der Gründung und Finanzverwaltung der Northern Pacific-Bahn, so wenig erfreulich es an sich ist, hebt sich doch noch recht vortheilhaft ab, wenn man es vergleicht mit den Vorgängen, die sich bei der Gründung und Anlage der beiden ältesten nordamerikanischen Ueberlandbahnen, der Union- und der Central Pacific-Bahn, in den Jahren 1862 bis 1869 zuge tragen haben. Die Union-Pacific-Bahn hatte nach langen und erbitterten Kämpfen im Kongress durch Gesetz vom 1. Juli 1862 ihren Freibrief erhalten, der sie berechnigte und verpflichtete, „eine durchgehende Eisenbahn und Telegraphenlinie von einem durch den Präsidenten der Vereinigten Staaten zu bestimmenden, auf dem 100. Meridian westlicher Länge von Greenwich im damaligen

Territorium Nebraska, südlich vom Platte-Fluss und nördlich vom Republican-Fluss gelegenen Punkte in möglichst gerader Linie nach Westen zu bis zur Westgrenze des Territoriums Nevada zu bauen, um dort mit der Central Pacific-Bahn von Californien zusammenzutreffen“.

Wie wir gesehen, bestand die alleinige, der Northern Pacific-Bahn von der Regierung gewährte Unterstützung in der Schenkung eines grossen Gebiets von Staatsländereien, die im Jahre 1864 fast nur eine Wildniss darstellten. Mit einer solchen Unterstützung war die Union Pacific-Bahn nicht zufrieden, sie verlangte ausserdem Geld, und zwar möglichst viel Geld und rechtfertigte diese Forderung damit, dass eine Bahn, wie die ins Auge gefasste, Jahrzehnte lang Erträge nicht liefern könne, dass man also dem Privatkapital nicht zumuthen dürfe, für wesentlich allgemeine wirtschaftliche und militärische Zwecke so bedeutende Opfer zu bringen, wie sie mit dem Bau dieser Bahn verbunden waren. Das Verlangen wurde von der Regierung und dem Kongress als ein berechtigtes anerkannt und durch das vorgedachte Gesetz wurden der Bahn einmal bedeutende Landschenkungen bewilligt, ausserdem aber der Schatzsekretär ermächtigt, sechsprozentige, in dreissig Jahren zurückzuzahlende Bundesobligationen im Höchstbetrage von 50 Millionen Dollars auszugeben und den Erlös zu einer finanziellen Unterstützung der Union Pacific-Bahn zu verwenden. Die Bahn sollte erhalten 16 000 Dollars für jede Meile östlich von den Felsen-Gebirgen und westlich von der Sierra Nevada, 48 000 Dollars für je 150 Meilen westlich von dem westlichen Fuss der Felsen-Gebirge und östlich von dem westlichen Fuss der Sierra Nevada und 32 000 Dollars für jede Meile der zwischen diesen letzteren Strecken belegenen Linie. Soweit diese Bahnlinie von der damals schon bestehenden, nach den Gesetzen von California begründeten Central Pacific-Eisenbahn gebaut wurde, die übernommen hatte, von San Francisco aus in östlicher Richtung der Union Pacific-Bahn entgegen zu bauen, fielen ihr diese Unterstützungen zu. Diese sehr bedeutende Beihülfe sollte indessen nicht ein Geschenk, sondern ein Darlehen sein, das zur Zeit der Fälligkeit der Bundesobligationen mit Zinsen zurückzuzahlen war. Für Kapital und die von den Vereinigten Staaten gezahlten Zinsen

wurde ein erstes Pfandrecht der Vereinigten Staaten auf die Bahnen nebst Zubehör bestellt. Sollten die Bahnen ihrer Verpflichtung zur Zurückzahlung der Summen am Fälligkeitstage nicht nachkommen können, so war der Schatzsekretär ermächtigt, „zum Nutzen und Vortheil der Vereinigten Staaten von den Bahnen Besitz zu ergreifen“. In dem Gesetze war ausserdem vorgesehen, dass die Bahnen Truppen, Munition, Kriegsproviant u. s. w. für die Regierung zu denselben Tarifen, wie für Private, befördern mussten. Die hierfür von der Regierung zu zahlenden Frachten wurden aufgerechnet gegen die Regierungsbeihilfe und die Bahnen verpflichteten sich, nach ihrer Fertigstellung mindestens 5 % ihrer Reineinnahmen zu einem Reservefonds zurückzulegen, der gleichfalls zur Sicherheit der Rückzahlung der Regierungsschuld dienen sollte.

Diese Unterstützung genügte aber der Union Pacific-Bahn nicht. Es wurde zwar, um dem Verfall des Freibriefes vorzubeugen, eine Aktiengesellschaft innerhalb der in diesem vorgesehenen Frist gebildet, indessen nur 2 180 000 Dollars Aktien gezeichnet und 210 000 Dollars eingezahlt. Die Leute, die an der Bahn verdienen wollten, gingen gleichzeitig von neuem an den Kongress heran. Sie bewiesen, dass die Regierung grössere Opfer bringen müsse, wenn sie die wichtige Bahn haben wolle, und ihre zwei Jahre lang fortgesetzten Bemühungen hatten denn auch den Erfolg, dass durch ein Bundesgesetz vom 2. Juli 1864 das Gesetz vom 1. Juli 1862 in wesentlichen Punkten zu Gunsten der Bahn geändert wurde. Ursprünglich war das Aktienkapital von 100 Millionen Dollars in 100 000 Stück von je 1000 Dollars eingetheilt. Der neue Freibrief setzte den Betrag der Aktie auf 100 Dollars herab, und es waren also 1 Million Stück Aktien auszugeben, die man besser, als solche im Betrage von 1000 Dollars unterzubringen hoffte. Sodann wurde der Zeitpunkt für Fertigstellung der Bahn um ein Jahr hinausgeschoben und die Land-schenkungen vermehrt. Die Hauptsache aber war, dass der Bahn erlaubt wurde, ihrerseits Obligationen in gleicher Höhe, wie die in dem Freibrief von 1862 vorgesehenen Regierungsbonds auszugeben und dass die Regierung mit ihrem Pfandrecht hinter die von der Bahn verausgabten Obligationen zurücktrat. Die eigenen Obliga-

tionen der Bahn sollten m. a. M. die erste Priorität, die von der Regierung verbürgten die zweite Priorität bilden.¹⁾

Mit diesen Zugeständnissen waren die Gründer zufrieden, es wurde mit dem Bau der Bahn begonnen und die Vollendung der durchgehenden Linie erfolgte, wie dies hier sogleich bemerkt werden mag, viel früher, als der Freibrief verlangt hatte. In diesem war der 1. Juli 1876 als der Endtermin für Fertigstellung einer den Stillen mit dem Atlantischen Ozean verbindenden Bahn vorgesehen. Es trafen aber bereits am 10. Mai 1869 die Schienen der Union Pacific-Bahn mit denen der Central Pacific-Bahn in Ogden (Utah) zusammen. Verdient eine solche technische Leistung die grösste Anerkennung, so muss man andererseits staunen über die unerhörte Weise, in der einige wenige Personen sich durch den Bau der beiden Bahnen bereichert haben, und über die Mittel, die angewandt sind, um die bei diesen Bahnbauten verübte Verschleuderung öffentlicher Gelder zu verdecken. Das wirksamste Mittel war schon damals die Bestechung von Abgeordneten und Senatoren durch baares Geld oder durch Betheiligung an der Ausgabe von Aktien und Obligationen. Eine vom Kongress angeordnete Untersuchung stellte die Thatsachen ganz klar; natürlich aber konnte sich auch schon damals diese Versammlung ehrenhafter Politiker nicht zu dem Entschluss aufraffen, die Schuldigen auch zur Strafe zu ziehen. Durch die Untersuchung ist aber — und das erscheint auch heute noch von allgemeinerem Interesse — ferner erwiesen, wieviel der Bau der Union Pacific-Bahn wirklich gekostet hat und wieviel an die verschiedenen Unternehmersellschaften, die mit den Hauptaktionären und den Direktoren der Bahnen gemeinsame Sache machten, gezahlt ist. Die erste Untersuchung über die Finanzierung der Union Pacific-Bahn fand statt im Jahre 1873 durch das sog. Wilson Committee. Eine zweite Untersuchung, die sich auf alle von der Regierung der Vereinigten Staaten unterstützten Ueberlandbahnen erstreckte, wurde durch ein Gesetz vom 3. März 1887 angeordnet und wesentlich im Jahre

¹⁾ Die weiteren Einzelheiten über die Konzessionirung der Union Pacific-Bahn siehe bei John P. Davis. *The Union Pacific Railway*. Chicago. 1894, insbes. Kap. 4 S. 96—135.

1887 auch abgeschlossen. Diese letztere Untersuchung wurde von einer Kommission von drei Personen, Rob. E. Pattison, E. Ellery Anderson und David T. Littler vorgenommen. Sie war eine ausserordentlich gründliche. Die Kommissare haben die ganzen Vereinigten Staaten durchreist, überall Zeugen und Sachverständige vernommen, Urkunden und Bücher geprüft und das gesammte Material von Thatsachen in 7 Bänden dem Kongress vorgelegt. Der Zweck der Untersuchung war, Vorschläge zu machen, in welcher Weise die unterstützten Bahnen ihren Verpflichtungen gegenüber der Bundesregierung aus den Gesetzen vom 1. Juli 1862 und 2. Juli 1864 nachkommen könnten. Ueber solche Vorschläge konnten sich die drei Kommissare aber nicht einigen und es wurde daher ein Mehrheitsbericht von den Herren Anderson und Littler, und ein Minderheitsbericht von Herrn Pattison am 1. Dezember 1887 erstattet und beide Berichte von dem damaligen Präsidenten der Vereinigten Staaten Cleveland mittelst Botschaft vom 17. Januar 1888 dem Kongress vorgelegt. Eine Verhandlung des Kongresses über diese Berichte hat m. W. bisher nicht stattgefunden und die Vorschläge der Berichte haben daher auch z. Z. keine praktische Bedeutung mehr. Die Thatsachen aber, die durch alle diese Untersuchungen festgestellt sind, verdienen auch heute noch als ein sehr schätzenswerther Beitrag zur nordamerikanischen Eisenbahnpolitik die weiteste Verbreitung.

Die Länge der von der Regierung unterstützten Strecken der Union Pacific-Bahn beträgt rund 1039 Meilen, die der Central-Pacific 737,5 Meilen. Die erstere hat an Bonds 1. Priorität ausgegeben 27 213 000 Dollars, die Regierungsbonds der 2. Priorität belaufen sich auf 27 236 512 Dollars. Die Central-Pacific-Bahn hat einschliesslich der mit ihr später vereinigten, von der Regierung gleichfalls unterstützten Western Pacific-Bahn ausgegeben an Bonds 1. Priorität 27 853 000 Dollars, die Regierungsbonds, die hinter diesen stehen, belaufen sich auf 27 855 680 Dollars. Die Zinsen der Regierungsbonds, die, wie bemerkt, der Staat vorzuschliessen hatte, waren am 30. Juni 1894 angewachsen bei der Union Pacific und der mit ihr verschmolzenen unterstützten Bahnen auf 53 223 261 Dollars, bei der Central-Pacific-Bahn auf 43 505 553 Dollars. Die Regierungsbonds sind in den Jahren 1865 bis 1869 mit einer Umlaufszeit von 30 Jah-

ren ausgegeben; sie sind also vom Jahre 1895 ab zurückzuzahlen und zwar sind am 16. Januar 1895 die ersten 2 362 000 Dollars der Central-Pacific-Bahn fällig gewesen. — Um ihren Verpflichtungen einigermaßen entsprechen zu können, haben beide Bahnen auch die in den Freibriefen vorgesehenen Reservefonds angelegt. Die Bestimmungen der Gesetze vom 1. Juli 1862 und 2. Juli 1864 hierüber hatten sich indess als ungenügend und unklar erwiesen und durch ein Gesetz vom 7. Mai 1878, die sogen. Thurman Act, sind sie dahin geändert, dass die Sicherheiten für das Guthaben der Regierung nur wenig erhöht wurden. Nach den Angaben der Bahnen lagen in den Reserve- und Tilgungsfonds am 30. Juni 1893 bei der Union Pacific-Bahn 15 103 839 Dollars, bei der Central-Pacific-Bahn 13 671 558 Dollars. Seitdem werden beide Fonds noch um einige hunderttausend Dollars gewachsen sein. Rechnet man Kapital und Zinsen zusammen und zieht die Reservefonds von der Summe ab, so würde die Regierung eine in den nächsten Jahren fällige Forderung haben

an die Union Pacific-Bahn von	65 355 934	Dollars,
„ „ Central „ „ „	57 699 675	„

Die Forderung an die jetzige Gesellschaft der Union Pacific-Eisenbahn stellt sich um noch etwa 6 Millionen Dollars höher, weil diese nach und nach eine Anzahl kleiner Bahnen mit sich vereinigt hat, die gleichfalls Regierungsunterstützung erhalten haben.

Ob beide Bahnen im Stande sein werden, derartige Schulden zu bezahlen, darüber hat man in den Vereinigten Staaten seine grosse Bedenken, eigentlich zweifelt man nicht, dass sie es nicht können werden. Die Union Pacific-Bahn hat ihren Verpflichtungen zur Verzinsung ihrer sonstigen Obligationen im Herbst 1893 schon nicht nachkommen können und steht seitdem unter Zwangsverwaltung. Die Central Pacific-Bahn ist zwar seit dem Jahre 1885 von der mächtigen Gesellschaft der Southern Pacific-Bahn gepachtet und diese hat sich dabei verpflichtet, in gewisse Verbindlichkeiten der Central Pacific-Bahn einzutreten. Sie hat aber natürlich ernstlich wohl nicht daran gedacht, eine so grosse Schuld ihrerseits zu übernehmen. Ob die am 16. Januar d. J. fälligen Bonds von der Regierung zurückgezahlt und ihr Werth von der Bahn an die Re-

gierung erstattet ist, ist mir nicht bekannt geworden. Zur Zahlung dieser $2\frac{1}{3}$ Millionen Dollars hätte der Reservefonds wohl ausgereicht.

Seit Jahren steht die Frage, was aus diesen Forderungen der Regierung an den beiden grossen Eisenbahngesellschaften werden soll, auf der Tagesordnung. Die verschiedensten Vorschläge sind gemacht. Die Bahnen hätten natürlich am liebsten, wenn die Regierung ganz auf ihre Ansprüche, mindestens auf ihre Zinsansprüche verzichtete. Sie scheinen aber auch schon zufrieden zu sein, wenn ihnen eine recht lange Frist zur Rückzahlung der Schuld, mindestens 50 Jahre, gewährt wird und dabei eine Herabsetzung des Zinsfusses auf etwa 3% erfolgt. Die Gegner der Bahnen verlangen, dass die Regierung auf ihrem Schein besteht, es auf einen vollständigen Bankerott der Bahnen ankommen lässt und dann die Bahnen bei der Zwangsversteigerung für die ersten Prioritäten erwirbt. Auf diese Weise biete sich auch die Möglichkeit, eine grosse, leistungsfähige Bundesstaatsbahn zu erhalten und es einmal mit dem Staatsbahnbetrieb auf einer solchen Strecke zu versuchen. Der Kongress, in dem natürlich die beiden Gesellschaften in der üblichen Weise ihr Spiel treiben, hat bis jetzt keine Lust gezeigt, ein entscheidendes Wort zu sprechen. Ein Antrag, die Schuld der Union Pacific-Bahn zu konsolidiren und unter Herabsetzung des Zinsfusses und Gewährung besserer Sicherheiten auf längere Zeit zu befristen, ist dem am 4. März 1895 auseinander gegangenen Kongress vorgelegt, aber nicht zur Verhandlung gekommen. Die Frage muss also jetzt wieder bis zum Zusammentritt des neuen ordentlichen Kongresses im Herbst 1895 ruhen. Wie dieser sich aber dann noch, da die Schulden der Bahnen in stets wachsenden Beträgen fällig werden, um die Entscheidung drücken und welche Mittel dazu angewendet werden, darauf kann man neugierig sein.

In dem Bericht der Untersuchungskommission des Jahres 1887 war auch aus dem Grunde ein nachdrückliches Einschreiten gegen die Bahnen, und zwar sowohl von der Mehrheit als auch von der Minderheit, dringend befürwortet, weil die Gründer der Bahnen sich beim Bau so unerhört bereichert hatten, und es nicht mehr als gerecht erschiene, ihnen die damals gemachten Gewinne, soweit möglich, wieder zu entreissen. Ueber die Höhe dieser Gewinnste

ist folgendes ermittelt: Der Bau der Union Pacific-Bahn erfolgte durch eine von den Gründern gebildete besondere Unternehmergesellschaft, die den Namen Credit Mobilier of America führte.¹⁾ Diese Gesellschaft schloss für die verschiedenen Strecken mit drei Unternehmern Namens Hoxie, Ames und Davis Verträge ab. Die Unternehmer waren vorgeschobene Personen, die ihren Gewinn an die Gründer abgeben mussten, selbstverständlich nachdem sie auch ihrerseits etwas Erkleckliches verdient hatten. Die Höhe des Gewinnstes der Gründer ergibt sich, wenn man die wirklichen Herstellungskosten vergleicht mit den an die Unternehmer geleisteten Zahlungen. Der Bericht von 1887 macht hierüber folgende Rechnung:

Es zahlte die Eisenbahngesellschaft

an Hoxie	Doll. 12 974 416
„ Ames	„ 57 140 103
„ Davis	„ 23 431 768
	<hr/>
Zusammen	Doll. 93 546 287.

Die wirklichen Herstellungskosten betragen

bei Hoxie	Doll. 7 806 183
„ Ames	„ 27 285 142
„ Davis	„ 15 629 634
	<hr/>
Zusammen	Doll. 50 720 959
	<hr/>
Bleibt Gewinn	Doll. 42 825 328.

Hierzu kommt noch eine besondere Zahlung an den Credit Mobilier von . . . „ 1 104 000
Gesamtverdienst beim Bau der Bahn Doll. 43 929 328.

Nach einer anderen Rechnung hat der wirkliche Erlös aus dem Verkauf der ersten Priorität und der Regierungsbonds nach Abzug des Diskonts insgesamt betragen 50 863 172 Dollars. Da, wie oben gezeigt, die Herstellungskosten der Bahn 50 720 959 Dollars betragen, so reichten die Bonds allein aus zur Bestreitung der

¹⁾ Die Einzelheiten hierüber vergl. bei Davis a. a. O., Kap. 6 S. 163 ff.

Baukosten, sie liessen noch einen kleinen Ueberschuss von 142 213 Dollars. Der obige Gewinn von fast 44 Millionen Dollars besteht zum wesentlichen Theil in Aktien der Gesellschaft. Er entspricht nach dem damaligen Kurse, wie der Bericht weiter herausrechnet, einem Gewinn in baarem Gelde von 23 366 320 Dollars, in den sich Unternehmer und Gründer nach den von ihnen getroffenen Vereinbarungen getheilt haben.

In der Bilanz der Union Pacific-Bahn für das Jahr 1870 werden die Herstellungskosten auf 97 273 549 Dollars angegeben. Wenn auch in Betracht gezogen wird, dass die Bahn in den ersten Jahren keine Dividenden auf ihr Aktienkapital gezahlt hat, so liegt doch auf der Hand, um wie viel besser ihre ganze Finanzlage gewesen wäre, wenn die Herstellungskosten nur in dem thatsächlich aufgewendeten Betrage zu Buche gestanden hätten.

Aehnliche Dinge haben sich bei der Central Pacific-Bahn zgetragen. Zur Zeit des Erlasses des Gesetzes vom 1. Juli 1862 waren die Direktoren dieser, wie oben bemerkt, nach den Gesetzen von Californien gebildeten Bahn, die gleichzeitig über die Mehrheit ihrer Aktien verfügten, die Herren Leland Stanford, C. P. Huntington, Mark Hopkins und Charles Crocker. Sobald es entschieden war, dass die Bahn ein wichtiges Glied der ersten Ueberlandbahn werden sollte und die ersten Unterstützungen durch den Kongress zugesichert waren, trafen diese vier Herren ihre Maassregeln, um das Unternehmen für sich möglichst nutzbar zu machen. Am 24. Dezember 1862 trat Crocker aus dem Direktorium aus, am 26. Dezember 1862 fasste das Direktorium den Beschluss, den Bau der ersten Strecken an eine neu gebildete Baugesellschaft, Charles Crocker & Cie. zu vergeben. In den folgenden Jahren wurden noch weitere Verträge zwischen der Direktion und Charles Crocker & Cie. abgeschlossen. Die Baugesellschaft sollte für ihre Leistungen $\frac{5}{8}$ in baar, $\frac{3}{8}$ in Aktien erhalten, die ihr in dem ersten Verträge zum Kurse von 50 %, in den späteren zum Kurse von 30 % angerechnet wurden. Auf Grund dieser Verträge sind 138 Meilen gebaut, wofür die Gesellschaft 14 701 710 Dollars theils in baar, theils in Aktien, die letzteren zum vorstehenden Kurse berechnet, erhalten hat. Sie hat mit anderen Worten bekommen für die Meile über 100 000 Dollars und, wenn man die Aktien zum Ueber-

nahmekurs, 178000 Dollars rund, wenn man sie zum Parikurse in Rechnung stellt.

Im Dezember 1867 schloss das Direktorium auf Vorschlag von Stanford einen Bauvertrag für die restlichen 552 Meilen mit der Contract and Finance Company ab. Sie sollte für Herstellung dieser Strecken erhalten 23 726 000 Dollars in baar und ebenso viel in Aktien. Durch die Untersuchung ist festgestellt, dass die Haupttheilhaber sowohl von Charles Crocker & Cie., als von der Contract and Finance Company, die Herren Crocker, Stanford, Hopkins und Huntington waren. Dass diese Männer, die zum Schein natürlich auch ein paar andere Strohmänner in ihren Kreis aufnahmen, gewaltige Summen an den mit sich selbst abgeschlossenen Verträgen verdient haben, braucht nicht gesagt zu werden. Es ist aber der Untersuchungskommission nicht möglich gewesen, den Betrag dieser Summen so genau zu ermitteln, wie das bei der Union Pacific geschehen konnte. Als der Wilson-Ausschuss zur Untersuchung der Verhältnisse der letzteren Bahn eingesetzt wurde und seine Thätigkeit begann, waren die klar zu stellenden Angelegenheiten noch in vieler Gedächtniss. Im Jahre 1887 aber waren nur noch wenige Zeugen vorhanden, die Haupttheilnehmer verweigerten die Aussagen und die Geschäftsbücher von Crocker & Cie. und von der Finance and Contract Company waren verschwunden. Die Untersuchungskommission hält es für höchst wahrscheinlich, dass Hopkins sie eines Tages, schon im Jahre 1873, heimlich fortgenommen und vernichtet hat. Der Bericht (S. 74) bemerkt darüber folgendes: Die beiden Hauptbuchhalter der Unternehmungsgesellschaften haben auf das Bestimmteste erklärt, dass und wo sie die Bücher gesehen haben. Der eine Buchhalter, John Miller, hatte die Aufsicht über das Zimmer, in dem sie aufbewahrt waren und in dem sich ausser ihm nur noch ein anderer Buchhalter, William E. Brown, befand. Miller verliess eines Tages kurz nach seinem Eintritt in den Dienst der Gesellschaft im Herbst 1873 auf eine Stunde das Zimmer, um zu frühstücken. Bei seiner Rückkehr waren die Bücher verschwunden. Brown will — natürlich — davon nichts bemerkt haben. Crocker, der darüber vernommen ist, hat ausgesagt, dass seiner Meinung nach die Bücher wahrscheinlich von Hopkins als werthlos vernichtet seien. Ein anderer

Zeuge hat gesehen, dass Hopkins um diese Zeit eine Anzahl Bücher in Kisten einpackte. — Die Kommission nimmt — und wie mir scheint mit Recht — an, dass hier kein Zufall vorliege, sondern dass die Bücher absichtlich bei Seite geschafft seien. Schon einmal, im Jahre 1870, hatte die Besorgniss vorgelegen, dass diese Geschäftsbücher den 4 Gründern unbequem werden möchten. Eine Anzahl Aktionäre hatten einen Prozess gegen sie angestrengt wegen pflichtwidriger Handlungen in ihrer Eigenschaft als Direktoren bei Abschluss der Bauverträge. Es war ihnen damals gelungen, die Vorlage der Bücher zu vermeiden, indem sie die Sache so beilegten, dass den Klägern ihre Aktien zum Preise von 400 bis 1000 Dollars das Stück abgekauft und ihnen damit der Mund gestopft wurde. Indessen derartige Prozesse konnten sich wiederholen und dann war es vielleicht nicht so einfach und so billig, die Kläger los zu werden. Da war es schon besser, das Beweismaterial ganz aus der Welt zu schaffen. — Die Angaben der Hauptbetheiligten über die Höhe des von ihnen erzielten Gewinns gehen zu weit auseinander, als dass man aus ihnen Schlüsse über die wirklichen Herstellungskosten der Hauptlinie der Central Pacific-Bahn ziehen könnte. Huntington hat im Jahre 1873 den Gewinn der 4 Gründer auf die bescheidene Summe von je 1 Millionen Dollars in Aktien angegeben, Stanford hat 1887 bezeugt, dass jeder der Betheiligten 13 Millionen Dollars Aktien als Gewinnantheil eingestrichen hat.

In Ermangelung zuverlässiger thatsächlicher Unterlagen blieb der Kommission im Jahre 1887 nichts übrig, als die Herstellungskosten nach denen anderer Bahnen in ähnlicher Lage zu schätzen. Sie kommt zu dem Ergebniss, dass die hier in Frage stehenden 737½ Meilen der Hauptbahn nicht mehr als 36 Millionen Dollars gekostet haben können, das wären nicht ganz 50 000 Dollars die Meile. Gezahlt sind dagegen an die Unternehmer

Bonds	Doll.	3 000 000
Aktien	„	37 437 710
Baar	„	<u>33 968 495</u>
Zusammen	Doll.	74 406 205

so dass ein Gewinn von mindestens 38 406 205 Dollars für die Unternehmer übrig bleiben würde.

Nimmt man noch die übrigen, von denselben Leuten gegründeten und gebauten Bahnen, die mit der Hauptlinie der Central Pacific-Bahn zusammenhängen, hinzu, so ergibt sich nach Ansicht der (milden) Mehrheit der Untersuchungskommission (S. 82) folgende Rechnung:

Gezahlt für den Bau von rund 1340 Meilen:

Baar	Doll.	41 573 719
Bonds	„	18 713 000
Aktien	„	60 585 810
	Zusammen	<u>Doll. 120 872 529</u>
Herstellungskosten dagegen	„	<u>58 301 831</u>
Ueberschuss für die Gründer	Doll.	62 570 698
Hiervon sind Aktien . . .	Doll.	60 585 810
Bonds . . .	„	<u>1 984 888</u>
Zusammen wie oben	Doll.	62 570 698

„Dieser gesammte Betrag ist,“ so bemerkt der Bericht wörtlich, „gezahlt an Stanford, Huntington, Hopkins und Crocker, ist ihnen gezahlt, nachdem sie mit ihren eigenen Stimmen für die Auszahlung gestimmt haben.“

Der Minderheitsberichterstatter hält diese Schätzung noch für zu niedrig. Er nimmt (S. 139) an, die Gründer hätten 84 211 680 Dollars in die Tasche gesteckt.

Dass auch mit dieser Summe das Verdienst der genannten vier Männer — von denen meines Wissens nur noch Huntington als Präsident der Southern Pacific Railroad lebt — noch lange nicht erschöpft ist, bedarf keiner Ausführung. Die übernommenen Aktien, für die in den ersten Jahren bedeutende Dividenden bezahlt wurden, sind allmählich zu hohen Kursen von ihnen veräußert, ausserdem ist von den in den Jahren 1874 bis 1884 im Gesamtbetrage von 34 308 055 Dollars ausgeschütteten Dividenden ein erheblicher Theil in ihre Taschen geflossen, da sie bis 1877 thatsächlich die einzigen Aktionäre der Central-Pacific-Eisenbahn¹⁾ gewesen sind.

¹⁾ Auf die übrigen Ergebnisse der Untersuchung des Jahres 1887 näher einzugehen, liegt ausserhalb des Rahmens meiner Darstellung.

Die weitere Finanzgeschichte dieser beiden Ueberlandbahnen bietet in ihren Einzelheiten weniger allgemeines Interesse. Die

Ich kann aber nicht unterlassen, wenigstens in einer Anmerkung einen Vorgang zu erwähnen, der ein besonders bezeichnendes Licht auf die öffentlichen und die Eisenbahnverhältnisse der Vereinigten Staaten wirft. Er wird S. 84 ff. des Berichts mitgetheilt. In den Büchern der Central-Pacific-Bahn befand sich unter den Ausgaben ein Posten von 4818356 Dollars, der ganz ungenügend belegt war. Die Angestellten der Gesellschaft konnten über die Verwendung dieser Summe keine Auskunft geben. Die Direktion wollte sich nicht äussern. Sie erklärte sich indessen bereit, bei der Abrechnung mit der Regierung der Vereinigten Staaten den Betrag fallen zu lassen. Aus den Büchern ergab sich nur die nackte Thatsache, dass Stanford und Huntington aus den Beständen der Eisenbahn, über die sie frei schalten konnten, 4818356 Dollars entnommen hatten.

„Es kann nicht zweifelhaft sein“, so sagt nun der Bericht, „dass ein grosser Theil dieses Geldes verwendet ist zur Beeinflussung der gesetzgebenden Körperschaften, um zu verhüten, dass Massnahmen getroffen würden, die den Interessen der Bahn zuwiderlaufen, sowie auch zur Beeinflussung der Wahlen.“ Dies schliesst man aus Aeusserungen von Huntington und aus vorgefundenen Briefen, aus denen hervorgeht, dass Huntington einmal sagte, „er habe diese Gelder verwendet für Geschäfte der Gesellschaft bei den Behörden in Washington und im Kongress“. Da Huntington nicht sagen wollte, welcher Art Geschäfte dies gewesen, so müsse man, wie der Bericht schliesst, annehmen, es seien unsaubere Geschäfte gewesen. — Nun wurde Stanford bei seiner Vernehmung im Jahre 1837 auf den Kopf gefragt, ob diese Gelder zur Beeinflussung der Gesetzgeber verwendet seien. Er verweigerte die Antwort. Auch als man ihm eine Anzahl Quittungen vorlegte, in denen lediglich der Empfang von Geldsummen bescheinigt war und die er mit unterschrieben hatte, und ihn fragte, worauf sich diese Bescheinigungen beziehen, verweigerte er die Auskunft. — Die Untersuchungskommission beantragte darauf beim Vereinigten Staaten-Kreisgericht für Californien, Stanford zur Zeugnissablegung zu zwingen. Mit 3 gegen 1 Stimme wurde der Antrag vom Gericht abgelehnt. Eine derartige Entscheidung ist unanfechtbar und so war jede Möglichkeit abgeschnitten, diesen Vorgang aufzuhellen. Die Untersuchungskommission aber hält die Entscheidung für sachlich unrichtig, auch widerspreche sie den Entscheidungen anderer Vereinigten Staaten-Gerichte in ähnlichen Fällen. Wäre sie zutreffend, so würde das verfassungsmässige Recht des Kongresses zur Anordnung von parlamentarischen Untersuchungen über wichtige, der Aufklärung im allgemeinen Landesinteresse bedürftige Thatsachen, ohne alle Bedeutung sein, denn es könnten dann nur solche Zeugen vernommen werden, die sich freiwillig stellten. — Uebrigens lässt der Bericht der Untersuchungskommission durchblicken, dass das Kreisgericht von Californien wohl auch unter dem Drucke der mächtigen und einflussreichen Persönlichkeiten seine Entscheidung getroffen habe.

Union Pacific war die schwächere der beiden Unternehmungen. Sie hatte viel mit Konkurrenzen zu kämpfen und hatte das Unglück, dass der bekannte Jay Gould sie einige Jahre lang als einen würdigen Gegenstand seiner gewagten Spekulationen ansah und ihren Kredit und ihre Finanzen gründlich herunterbrachte. Vom Jahre 1884 an stand sie dann längere Zeit unter der Verwaltung eines der tüchtigsten Eisenbahnfachmänner der Union, Charles Francis Adams jr. Dieser hat sich, wie Grover Cleveland in seiner Botschaft an den Senat bemerkt, mit Ernst und Verständniss an die herkulische Aufgabe herangemacht, die Union Pacific-Bahn vor dem Bankerott, dem sie die Gould'sche Verwaltung nahe gebracht hatte, zu retten. Indessen hat er doch nur einige Jahre ausgehalten. Nach seinem Rücktritt hat sich die Verwaltung wieder verschlechtert, und im Herbst 1893 musste die Bahn, wie oben gesagt, ihre Zahlungen einstellen.

Die erheblich kräftigere, Jahre lang vom Wettbewerb anderer Verkehrsmittel nicht gestörte, von energischen Leuten verwaltete Central Pacific-Bahn hat viel bessere Geschäfte gemacht. Seit dem 1. April 1885 ist sie auf 99 Jahre verpachtet an die Southern Pacific-Company, eine der mächtigsten und gleichzeitig bestgehassten Bahnen der Vereinigten Staaten, deren eigentlicher Herrscher heute noch der einzige noch lebende der vier Gründer der Central Pacific-Bahn, Herr C. P. Huntington ist.¹⁾ Diese Bahn hat insbesondere den Verkehr von ganz Californien vollständig monopolisirt und beutet ihn in rücksichtslosester Weise aus. Bei ihrer Begründung — nach den Gesetzen des Staates Kentucky — ist mit grosser Vorsicht und Sachkenntniss verfahren. Ob ihre Finanzlage eine innerlich gesunde, entzieht sich meiner Beurtheilung. Mit ihrem Schicksal ist das der Central Pacific-Bahn unauflöslich verknüpft, die Southern Pacific-Bahn hat aber auch einen starken Einfluss im Kongress der Vereinigten Staaten, mit dessen Hilfe ihr bis jetzt gelungen ist, jeden Angriff ihrer Gegner erfolgreich zurückzuschlagen.

¹⁾ Vergl. auch Clark, der Stand der Eisenbahnfrage in Californien. Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik. 1894. S. 434 ff. — Leeds, The Transportation Problem in California, im 43. Jahresbericht der Handelskammer für San Francisco. S. 52 ff. (San Francisco 1892.)

VIII.

Die Eisenbahnfinanzpolitik im Lichte der Eisenbahnstatistik.

Ein Gesamtbild über die Finanzverhältnisse der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten giebt uns die Statistik.

Durch den § 20 des Bundesverkehrsgesetzes vom 4. Februar 1887 ist dem Bundesverkehrsamte in Washington die Ermächtigung ertheilt, jährliche Berichte von allen seiner Aufsicht unterworfenen gemeinen Frachtführern, also insbesondere auch den Eisenbahnen, über ihre gesammte Geschäftsführung und deren Ergebnisse einzufordern. Diese Berichte sollen u. a. enthalten das von den Eisenbahnen ausgegebene Aktienkapital, die Art und Weise seiner Aufbringung, die gezahlten Dividenden, die etwaigen Rücklagen, die Anzahl der Aktionäre, die Schulden und die dafür zu zahlenden Zinsen, Kosten und Werth der Eisenbahnanlagen und Betriebsmittel, Anzahl der Eisenbahnbediensteten, genaue Uebersichten über die Ausgaben und die Einnahmen, sowie die Unfälle im Eisenbahnbetrieb. Der Zweck dieser Bestimmung ist, eine brauchbare Eisenbahnstatistik für die Vereinigten Staaten zu erhalten. Bei der grossen Vorliebe der amerikanischen Geschäftswelt für Zahlen, für Statistiken, sollte es befremden, dass gerade über die Eisenbahnen, diesen in den Vereinigten Staaten so besonders wichtigen Geschäftszweig, eine zuverlässige Statistik bis zum Erlass des Bundesverkehrsgesetzes, also länger, als in den ersten sechzig Jahren des Eisenbahnzeitalters, fast ganz fehlte. Wer über die Eisenbahnen etwas erfahren wollte, war angewiesen auf deren sehr dürftige, schwer zu habende Jahresberichte, die überdies meist nur die oberflächlichsten Zahlen für die Beurtheilung der finanziellen Ergebnisse des Unternehmens enthielten. Ausserdem gab es das Handbuch von Poor über die Eisenbahnen, Poor's Railroad Manual, die Arbeit eines Privatmannes, der die Berichte der Eisenbahnen im Auszuge alljährlich zusammenstellt und unter Beifügung einer längeren oder kürzeren Einleitung veröffentlicht. Das Poor'sche Handbuch hat seinen Ruf wohl hauptsächlich daher, dass es früher das einzige Buch war, aus dem man sich über die Verhältnisse der Eisenbahnen überhaupt unterrichten konnte. Das Publikum

sah daher über seine Mängel hinweg, die übrigens in der amerikanischen Fachpresse oft genug gerügt sind. Die Angaben Poor's sind einmal unvollständig, sie beruhen sodann ausschliesslich auf den Angaben der Eisenbahnen. Der Bearbeiter war ausser Stande, diese Angaben nachzuprüfen, er musste sie so abdrucken, wie sie ihm geliefert wurden; aber er hatte auch kein Mittel, die säumigen Eisenbahnen, die auf eine Veröffentlichung ihrer Betriebsergebnisse in dem Handbuch keinen Werth legten, zur Einreichung von Berichten anzuhalten. Dazu kam, dass man besonderen Werth auf ein recht frühzeitiges Erscheinen des Buches legte, es musste im September jeden Jahres herauskommen und thunlichst schon die Zahlen für die am 30. Juni vorher abgelaufenen Geschäftsjahre der Eisenbahnen enthalten. Aus dem Titel glaubt der nicht eingeweihte Leser sogar entnehmen zu sollen, dass es sich auf die Statistik des Jahres bezieht, in dem es veröffentlicht wird, dass der im September des Jahres 1894 herausgegebene Poor bereits die Eisenbahnverhältnisse dieses Jahres behandle. Die mit solchen äusseren Umständen verbundenen Mängel konnte Poor nicht abstellen; aber er hätte gleichwohl eine grössere Sorgfalt auf die Redaktion der Einleitungen und der eigenen Zuthaten zu der Sammlung verwenden können. Die Zahlengruppirungen dieser Einleitungen erweisen sich oft bei näherer Prüfung als wenig zuverlässig, sie wimmeln zuweilen gradezu von Rechen- und Druckfehlern, und dabei wurden sie oft ohne alle Kritik zu allerhand Schlussfolgerungen für die Entwicklung der Eisenbahnen verwerthet, meist zur Verherrlichung des reinen Privatbahnsystems.

Wenn man sich desungeachtet in den Vereinigten Staaten Jahrzehnte lang mit dem Poor'schen Werk begnügte, so lag dies wohl hauptsächlich daran, dass man nichts Besseres zu erreichen wusste. Im Jahre 1880 machte die Regierung meines Wissens zum ersten Male den Versuch, bei Gelegenheit der Bevölkerungsaufnahme, des sog. Zensus, auch die Eisenbahnzustände des Landes kennen zu lernen. Die Eisenbahnen wurden veranlasst, über ihre Verhältnisse eingehende Auskunft an die Behörden zu ertheilen und aus ihren Antworten wurde ein Bericht über die Eisenbahnzustände des Jahres 1880 zusammengestellt. Die Ermittlungen der Zensusbehörde kamen zu ganz anderen Ergebnissen als Poor.

Nicht einmal die Längen der Eisenbahnen, die Poor für die Jahre 1871 bis 1879 angab, stimmten mit denen des Zensus; Poor hatte sie auf 1—2000 Meilen zu hoch geschätzt. Ausserdem erfuhr man aus dem Zensus zum ersten Male etwas Gewisses über die hohe Zahl der Unfälle auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten.

Bei den Bestrebungen, durch Erlass eines Bundesverkehrsgesetzes eine Besserung der Eisenbahnzustände in den Vereinigten Staaten anzubahnen, hatte man von Anfang an auch ins Auge gefasst, eine bessere, für praktische Zwecke benutzbare Eisenbahnstatistik zu erhalten. Der § 20 des Bundesverkehrsgesetzes überträgt dem Bundesverkehrsamt die Befugnis, Materialien für eine solche von den Eisenbahnen zu fordern. Als selbstverständlich war dabei vorausgesetzt, dass diese Materialien nicht in der Kanzlei des Amts begraben, sondern dass sie benutzt werden sollten, einen statistischen Bericht über die Eisenbahnen zu erstatten. Ein jährlicher Rechenschaftsbericht über die Thätigkeit des Amts war ja auch im § 21 des Bundesverkehrsgesetzes vorgesehen. Wenn es vielleicht anfänglich die Absicht gewesen sein mag, den statistischen Bericht mit dem allgemeinen Rechenschaftsbericht zu vereinigen, so hat man diese Absicht, wie oben bereits bemerkt, bald aufgegeben. Der Rechenschaftsbericht soll zum 1. Dezember eines jeden Jahres erstattet werden. Selbstverständlich war es ein Ding der Unmöglichkeit, zu diesem Zeitpunkte einen statistischen Bericht vorzulegen, zumal es noch an jeder Grundlage für einen solchen fehlte. Das Amt beschäftigte sich also zunächst damit, solche Grundlagen zu schaffen, d. h. die Formulare aufzustellen für Erstattung der Berichte der Eisenbahnen und die sonstigen Aeusserlichkeiten zu regeln. Hierzu gehört u. a. die Feststellung eines übereinstimmenden Geschäftsjahrs. Bei diesen Vorarbeiten wurden die Eisenbahnen hinzugezogen; auch berieth darüber das Bundesverkehrsamt auf einer im März 1889 in Washington abgehaltenen Konferenz zusammen mit den Vertretern der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Einzelstaaten. Man verständigte sich dabei sowohl über das Geschäftsjahr (den Zeitraum vom 1. Juli bis 30. Juni), als auch über die Formulare. Sehr wesentlich wurden diese Arbeiten dadurch gefördert, dass das Bundesverkehrsamt eine eigene statistische Abtheilung errichtete und an deren Spitze

eine hervorragend tüchtige statistische Kraft, den Professor an der Ann-Arbour Universität, Henry C. Adams, berief.

Unter der Leitung dieses Fachmannes hat das Bundesverkehrsamt bis jetzt sechs Berichte über die Eisenbahnstatistik in den Vereinigten Staaten herausgegeben unter dem Titel: First (Second, Third u. s. w.) Annual Report on the Statistics of Railways in the United States to the Interstate Commerce Commission for the year ending June 30, 1888 (1889 u. s. w.).

Die Berichte zerfallen in eine Einleitung, enthaltend einen fortlaufenden Text mit den Hauptergebnissen der Statistik und sonstigen Ausführungen, und die statistischen Tabellen, denen keine Erläuterungen beigelegt sind. Ein Index erleichtert den Gebrauch des Werkes.

Der Herausgeber der Statistik ist mit sichtbarem Erfolge bemüht gewesen, seine Arbeit in jedem Jahre zu verbessern. Eine besonders wesentliche Verbesserung ist seit dem dritten Bande, enthaltend die Statistik für 1889/90, durchgeführt. Während in den beiden ersten Bänden die Eisenbahnen nur in ihrer Gesamtheit, als ein einziges riesiges Netz betrachtet wurden, woneben in den Tabellen allerdings jede einzelne Bahn für sich erscheint, werden vom dritten Bande an die Bahnen daneben in 10 Gruppen eingetheilt. Bei Bildung dieser Gruppen sind in erster Linie die geographischen und die Verkehrsverhältnisse der einzelnen Gebiete der Vereinigten Staaten berücksichtigt. Die Eisenbahnzustände der einzelnen Gruppen lassen sich daher betrachten unter gleichzeitiger Rücksichtnahme auf die Bodenverhältnisse, den Verkehr, die Handels- und Gewerbethätigkeit der von ihnen durchzogenen Gebiete. Ausserdem sind bei der Gruppenbildung thunlichst die Konkurrenzverhältnisse der einzelnen Bahnen in Betracht gezogen und es ist darauf Bedacht genommen, dass die Grenzen der Eisenbahnnetze möglichst mit den Grenzen der Gruppen zusammenfallen. Bei einem Gebiete von der Grösse der Vereinigten Staaten, bei der gewaltigen Verschiedenheit der äusseren und der Verkehrsverhältnisse, ja der gesammten wirtschaftlichen Lage in den verschiedenen Gegenden, ist, um ein einigermassen zutreffendes Bild von den Wirkungen und den Leistungen der Eisenbahnen zu gewinnen, eine solche Gliederung unbedingt nothwendig; aus den statistischen

Zahlen für das ganze Land lassen sich kaum Schlüsse für ein einzelnes Gebiet ziehen. Wenn beispielsweise von den Einnahmen und den Ausgaben der Eisenbahnen für die englische Meile die Rede ist, so lässt sich daraus nichts schliessen über die Berechtigung oder Nichtberechtigung der Höhe gewisser Eisenbahntarife. Es liegt auf der Hand, dass diese Tarife in den hochentwickelten, gewerbthätigen östlichen Staaten mit ihrem dichten, lebhaften Verkehr von Massenerzeugnissen niedriger sein müssen, als in den mittleren, geschweige denn den Staaten des fernen Westens, und es wäre ein ebenso unbilliges Verlangen, wenn die Bevölkerung der westlichen Staaten Tariferhöhungen forderte, weil die Tarifsätze dort höher sind, als im Durchschnitt des Landes, als wenn die Eisenbahnen der östlichen Staaten den Anspruch auf Tarifierhöhungen damit begründen wollten, dass ihre Tarife im Verhältniss zu den Durchschnittstarifen des ganzen Landes zu niedrig seien. Ausserdem aber wird durch eine solche Gliederung des Stoffes erst die Möglichkeit geschaffen, einigermassen zutreffende Vergleiche zwischen den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und denen anderer Länder zu ziehen. Während das Gesamtnetz der Vereinigten Staaten sich mit dem eines anderen Staates überhaupt nicht vergleichen lässt, kann ein solcher Vergleich — natürlich mit den nöthigen Vorbehalten — wohl zwischen einzelnen Gruppen der Bahnen der Vereinigten Staaten und anderen Ländern angestellt werden, zumal wenn man dabei die Gruppen unter einander vergleicht. Die Gruppen, die auf der Seite 77 abgedruckten Kartenskizze veranschaulicht werden, sind die folgenden:



Gruppe	umfassend die Staaten:
I.	Maine, New Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island und Connecticut.
II.	New York, New Jersey, Pennsylvania, Delaware, Maryland und einen Theil von West-Virginia.
III.	Ohio, Indiana, südliche Halbinsel von Michigan und Theile von Pennsylvania und New York.
IV.	Virginia, West-Virginia, Nord-Carolina und Süd-Carolina.
V.	Kentucky, Tennessee, Mississippi, Alabama, Georgia und Florida.
VI.	Illinois, nördliche Halbinsel von Michigan, Minnesota, Wisconsin, Iowa, Nord-Dakota, Süd-Dakota und Missouri.
VII.	Nebraska, Montana, Wyoming, Theile von Nord- und Süd-Dakota und von Colorado.
VIII.	Missouri (südlich vom Missourifluss), Arkansas, Kansas, Indianerland, Colorado (südlich von Denver) und New Mexico (nördlich von Santa Fe).
IX.	Louisiana, Texas und einen Theil von New Mexico.
X.	California, Oregon, Washington, Idaho, Nevada, Arizona, Utah und einen Theil von New Mexico.

Die Statistik, die sich, wie bemerkt, auf das sogen. Fiscal year, das Etatsjahr der Vereinigten Staaten, vom 1. Juli bis 30. Juni bezieht, ist eingetheilt in sechs Tabellen,¹⁾ über deren Aufstellung, Inhalt, Vordruck u. s. w. sich die Eisenbahnen nach langwierigen und zeitraubenden Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsamt verständigt haben. Ihr Inhalt ist folgender:

Tabelle I.

Bezeichnung der Eisenbahnen und Länge am Jahresschluss.

¹⁾ Der Jahresbericht für 1889/90 hatte eine 7. Tabelle mit kurzen Mittheilungen über die monatlichen Betriebsergebnisse der auf das Berichtsjahr folgenden Zeit. Diese Tabelle ist später — wohl als werthlos — fortgeblieben.

Tabelle II.

Anlagekapital der Eisenbahnen und zwar Aktien (Stock), Obligationen (Bonds) und andere Schulden; alles in der Gesamtheit, im Prozentverhältniss unter einander und ausserdem auf die Einheit der englischen Meile am Jahresschluss berechnet.

Tabelle III.

Betriebseinnahmen und sonstige Einnahmen des Jahres.

Die Betriebseinnahmen zerfallen in solche aus dem Personen- und dem Güterverkehr und aus anderen Quellen. Zu den Einnahmen aus dem Personenverkehr werden die aus dem Post- und Expressgutverkehr gerechnet. Der Expressgutverkehr hat in den Vereinigten Staaten besonders grosse Bedeutung, weil er den gesammten Packetverkehr umfasst. Die Post befördert dort nur Briefe, Kreuzbänder, Postkarten u. s. w., keine Päckereien. Zu den Betriebseinnahmen aus anderen Quellen gehören die an Miethe von Betriebsmitteln, aus dem Telegraphenverkehr u. s. w. Die sonstigen Einnahmen haben mit dem Eisenbahnverkehr als solchem nichts zu thun; es sind die Erträge aus anderem Besitz der Eisenbahnen, von denen oben mehrfach die Rede war. Auch in dieser Tabelle werden sowohl die Gesamteinnahmen, als das Verhältniss der Einnahmen aus den verschiedenen Quellen zu einander, und die Einnahmen für die Meile, und zwar im Personenverkehr für die Personen- und Personenzugmeile, im Güterverkehr für die Tonnen- und Güterzugmeile angegeben.

Tabelle IV.

Diese Tabelle, die umfangreichste, enthält die Ausgaben, getrennt in Betriebsausgaben und andere feste Ausgaben.

Die Betriebsausgaben zerfallen in solche für die Unterhaltung des Bahnkörpers und der baulichen Anlagen, für Unterhaltung der Betriebsmittel, Zugförderungskosten und allgemeine Ausgaben. Die Ausgaben werden einmal in ihrem Gesamtbetrag, sodann in ihrem procentualen Verhältniss zu den Gesamtbetriebsausgaben und getrennt nach denen, die durch Personen- und durch Güterbeförderung erwachsen, angegeben.

Die amerikanische Statistik macht hier also einen Versuch,

der meines Wissens bisher in keiner anderen Eisenbahnstatistik unternommen ist, sie giebt feste Zahlen für die Kosten, die durch Personen- und durch Güterbeförderung entstanden sind. Bekanntlich haben sich über die richtige Vertheilung der Ausgaben auf den Personen- und Güterverkehr seit langen Jahren bei uns und in anderen Ländern die Theoretiker und Praktiker den Kopf zerbrochen, ohne übrigens zu sicheren Ergebnissen zu gelangen. Man darf nun auch ja nicht glauben, dass die Amerikaner einen besonderen, uns unbekanntem Schlüssel zur Ueberwindung der zahlreichen, auf diesem Gebiete liegenden Schwierigkeiten gefunden hätten. So drückt sich denn auch schon die Tabelle sehr vorsichtig in der Ueberschrift aus: *Proportion assigned to passenger and freight service, d. h. ‚Antheil, der dem Personen- und Frachtverkehr zugewiesen ist‘*, von dem die Bahnen behaupten, dass er auf Personenverkehr und Güterverkehr entfalle. Wie dieser Antheil von den Bahnen berechnet werden soll, darüber äussert sich der erste Jahresbericht (für 1887/88) S. 18/19 mit folgenden Worten, nachdem im allgemeinen auf die grosse Wichtigkeit der Trennung dieser Ausgaben zur Beurtheilung der Eisenbahntarife und für die vergleichende Statistik hingewiesen ist:

„Der Grundsatz, der nach den Anweisungen des Bundesverkehrsamts bei Ausfüllung dieser Spalten von den Eisenbahnen zu befolgen ist, geht dahin: „Alle Ausgaben, die naturgemäss dem Personen- und Güterverkehr zur Last fallen, sind in die entsprechenden Spalten einzutragen. Ausgaben, bei denen dies nicht zutrifft, sind zwischen Personen- und Güterverkehr nach dem Verhältniss der von Personen- und Güterzügen gefahrenen Zugmeilen zu theilen.“ Diese Anweisung ist von der Mehrzahl der Eisenbahnen in ihren Berichten befolgt, und ihre Angaben sind in den Tabellen eingetragen. Selbstverständlich ist dabei keine Meinungsverschiedenheit über die Kosten, die naturgemäss dem einen oder anderen Verkehr zur Last fallen. Die Schwierigkeit entsteht bei den anderen Kosten. Wie kann z. B. mit Bestimmtheit gesagt werden, welcher Theil der Kosten für Unterhaltung des Bahnkörpers auf den Güterverkehr entfällt?“

„Ueber diese Frage bestehen die grössten Meinungsverschiedenheiten. Nach der vorstehenden Anweisung soll die Theilung

erfolgen auf der Grundlage der Zugmeilen. Bei dieser Theilung werden mehr, als bei anderen beliebig gewählten Grundsätzen die Schnelligkeit und das Gewicht der Züge zur Geltung kommen. Wenn Güterzüge schwerer sind, als Personenzüge, so fahren letztere gewöhnlich schneller und der Druck eines Zuges auf die Schienen wird gemessen durch Multiplikation seines Gewichtes mit seiner Schnelligkeit. Krümmungen, Steigungen, Temperaturverhältnisse und andere Umstände, die mit der natürlichen Beschaffenheit und der Gegend, in der die Bahn liegt, zusammenhängen, haben den gleichen Einfluss auf den Personen- und Güterverkehr.“

„Gleichwohl wird dieser Grundsatz von zahlreichen erfahrenen Eisenbahnmännern keineswegs als richtig anerkannt. Einige behaupten, eine alle Zweige des Eisenbahnverkehrs gleichmässig berücksichtigende Theilung sei unmöglich. Sie erklären, die Betriebsausgaben müssten als ein einheitliches Ganzes genommen werden und es sei Aufgabe des Unternehmers, so zu wirtschaften, dass am Schlusse des Jahres ein angemessener Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben vorhanden sei. Andere erklären, man müsse diese Kosten nach demselben Massstabe theilen, der für die naturgemäss beiden Verkehren zur Last fallenden Ausgaben gefunden sei. Diese Ansicht ist eine weniger zutreffende, denn sie giebt sich den Anschein, als löste sie die Schwierigkeiten, während sie diese eigentlich nur umgeht. Andere nehmen die Wagenmeilen oder die Lokomotivmeilen als Massstab, noch andere meinen, die gefahrenen Meilen hätten überhaupt mit der Frage nichts zu thun, das Gewicht der Züge sei allein entscheidend. In der deutschen und der schweizerischen Statistik bilden die Achsmeilen den Massstab für zahlreiche vergleichende Berechnungen, und es ist möglich, dass sich noch zahlreiche andere Theorien finden.“

„Bei diesen grossen Meinungsverschiedenheiten darf man nicht zu vorschnell urtheilen. Die Frage kann erst nach sorgfältigen Untersuchungen und vergleichenden Studien entschieden werden. Bei Prüfung der Berichte der verschiedenen Eisenbahnbeamten, die sich über diese Frage geäussert haben, ist uns ein Gedanke gekommen, der vielleicht die Quelle von fruchtbringenden Untersuchungen sein dürfte. Die vielen Beamten, die den verschiedenen hier vorgetragenen Theorien anhängen, verwalten

Bahnen, die sowohl in ihrer natürlichen Beschaffenheit als in ihren Betriebsverhältnissen wesentlich von einander abweichen. Eine Bahn führt in gerader Linie über ebenes Land, die andere hat scharfe Krümmungen und grosse Steigungen; eine Bahn ist genöthigt, ihre Ueberlegenheit durch schnellfahrende Züge zu bethätigen, eine andere, die schwach besiedelte Gegenden durchzieht, kann bei der Fahrt der Züge Rücksicht auf Sparsamkeit obwalten lassen; ebenso sind die klimatischen Verhältnisse, die einen sehr starken Einfluss auf die Abnutzung der Baulichkeiten und der Betriebsmittel haben, für die einzelnen Bahnen ganz verschiedene. Nun ist es möglich, dass die Meinungsverschiedenheiten über die Vertheilung der Ausgaben auf den Personen- und Güterverkehr auch daher rühren, dass diese Frage unter verschiedenartigen äusserlichen Verhältnissen betrachtet ist, und wenn dies wahr ist, so ist es natürlich unmöglich, eine allgemein gültige Regel für die Lösung der Schwierigkeiten zu finden. Dies kann nur geschehen, wenn man die verschiedenen Methoden unter verschiedenen äusseren Verhältnissen anwendet und die Ergebnisse mit einander vergleicht. Ein solches Vorgehen würde zugleich wissenschaftlich sein und zu brauchbaren Ergebnissen führen. Die statistische Abtheilung des Bundesverkehrsamts beabsichtigt, eine solche Untersuchung vorzunehmen.“

Ob diese Untersuchung vorgenommen ist, wird in den späteren Berichten nicht gesagt, dagegen aber bemerkt der Bericht für das Jahr 1892/93, dass diese Trennung der Betriebsausgaben in solche für den Personen- und den Güterverkehr in den späteren Berichten (von 1893/94 an) nicht mehr durchgeführt werden solle, weil sich gezeigt habe, dass sie zu falschen Ergebnissen führe, und also es nicht lohne, die hiermit verbundene Arbeit auch weiterhin fortzusetzen. — Die Offenheit, mit der dies Zugeständniss gemacht wird, erscheint besonders anerkennenswerth. Es ist aber meines Erachtens gleichwohl ein unzweifelhaftes Verdienst, dass einmal dieser Versuch gemacht und einige Jahre fortgesetzt ist.

Die Tabelle IV enthält ausser den Betriebsausgaben auch die anderen festen Ausgaben: Zinsen, Renten, Steuern und vermischte Ausgaben, die Gesamtsumme aller Ausgaben, das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den andere regelmässig wiederkehrende Aus-

gaben und die Kosten der Personenmeile, der Personenzugmeile, der Gütertonnenmeile, der Güterzugmeile und die durchschnittlichen Kosten einer Zugmeile.

Tabelle V.

Diese Tabelle enthält die von den Eisenbahnen gezahlten Dividenden auf Stammaktien, Stammprioritätsaktien und die für die Obligationen gezahlten Zinsen, sowohl die Gesamtzahlen, als das Prozentverhältniss zu dem betreffenden Theile des Anlagekapitals.

Tabelle VI.

Giebt die Bilanz der Eisenbahnen, wesentlich unter Zusammenfassung der Ergebnisse und Zahlen der früheren Tabellen, d. h. die gesammte Einnahme und ihre einzelnen Bestandtheile und die Art und Weise, in der die Einnahmen verwendet sind.

In den Tabellen (Anl. 2 dieser Schrift) sind die wesentlichsten statistischen Ergebnisse der nordamerikanischen Eisenbahnen für die 3 Jahre 1890/91 bis 1892/93 nach den Berichten des Bundesverkehrsamts im Auszuge zusammengestellt. Zur Beurtheilung der finanziellen Ergebnisse dieser 3 Jahre möchte ich noch auf folgende Punkte besonders aufmerksam machen, indem ich im Uebrigen auf die Tabellen, die Originalarbeiten, selbst¹⁾ verweise.

Die Länge der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten betrug am 30. Juni 1893: 176 461 Meilen (= 284 102 km), der Zuwachs des Jahres 1892/93 belief sich noch auf 4897 Meilen gegen 3161 Meilen im Vorjahre und 4806 Meilen im Jahre 1890/91. Eine Minderung der Bauthätigkeit lässt sich also bis dahin nicht wahrnehmen, wenn gleich solche Vermehrungen, wie sie beispielsweise die Jahre 1881/82 (11 434 Meilen), 1886/87 (11 878 Meilen), 1887/88 (8631 Meilen) und 1889/90 (7461 Meilen) brachten, fürs Erste schwerlich wiederkehren dürften. Eine starke Abnahme des Eisenbahnbaues seit Eintritt

¹⁾ Ueber die Statistik der früheren Zeit s. Archiv für Eisenbahnwesen 1893, S. 187 ff., 1894, S. 52 ff. und die erste Auflage dieser Schrift S. 58 ff. In die Tabellen Anl. 2 sind aus dieser nur die Ergebnisse des Jahres 1890/91 in die zweite Auflage übernommen.

der Krisis Mitte des Jahres 1893 zeigt sich allerdings, wenn man statt der Etatsjahre die Kalenderjahre betrachtet. Nach einer Zusammenstellung in den amerikanischen Fachblättern zu Beginn des Jahres 1895 sind im Kalenderjahr 1893 nur 2885 Meilen, 1894 nur 1761 Meilen gebaut. Die letztere Zahl ist die absolut niedrigste seit dem Jahre 1875. Der allgemeine Ruf nach Einschränkung des vielfach übertriebenen Eisenbahnbaues scheint hiernach nicht ungehört geblieben zu sein.

Die Anzahl der Eisenbahngesellschaften, denen dieses Netz von 176 461 Meilen im letzten Berichtsjahre gehörte, betrug 1890, wovon aber nur 752 selbständig waren. Der Prozess der Aufsaugung der kleineren durch grössere Bahnen, der Verschmelzungen, der offenen und verschleierten Zusammenlegung verschiedener Netze ist ein ununterbrochen fortschreitender. Ueber die Hälfte des Gesamtnetzes, nämlich 98 386 Meilen, wurde von 43 Gesellschaften betrieben. Diese Erscheinung äussert sich auch darin, dass, wie schon oben hervorgehoben wurde, die Eisenbahngesellschaften mehr und mehr die Werthpapiere anderer Eisenbahnen erwerben und sich dadurch einen Einfluss auf deren Verwaltung sichern.

Das Gesamtanlagekapital der Eisenbahnen der Union stellte sich im Jahre 1891/92 auf 10 226 748 134 Dollars (= 63 776 Doll. für die Meile), im Jahre 1892/93 auf 10 506 225 410 Dollars (= 63 421 Doll. für die Meile). Hiervon entfielen im Jahre 1891/92 4 633 108 763 Dollars (= 45,3%), im folgenden Jahre 4 668 935 418 Dollars (= 44,44%) auf Aktien. Der Rest des Anlagekapitals besteht aus fundirten und unfundirten Schulden. Die unfundirten Schulden betragen im Jahre 1890/91 538 559 576 Dollars, im Jahre 1891/92 540 601 321 Dollars, im Jahre 1892/93 611 610 171 Dollars, haben sich also vor Allem im letzten Jahre nicht unwesentlich vermehrt.

Von den Aktien lieferten im Jahre 1890/91 2 654 258 391 Dollars oder fast 60%, im Jahre 1891/92 2 807 403 326 Dollars, gleich 60,6%, im Jahre 1892/93 2 859 334 572 Dollars, gleich 61,24% des Aktienkapitals, gar keine Erträge. Die Summe der Bonds, d. h. der Mortgage bonds, die keine Zinsen zahlten, belief sich

1891/92	auf	537 681 246	Dollars	=	12,5 %	der Bonds,
1892/93	„	492 279 999	„	=	10,93 „	„ „

während 1890/91 nur 160 908 667 Dollars = 3,94% keine Zinsen gezahlt hatten.

Als die unsichersten und die geringsten Erträge abwerfenden Eisenbahnwerthe erweisen sich die Income-Bonds. Von diesen blieben

1890/91 . . .	216 771 724 Dollars = 66,84%
1891/92 . . .	195 090 481 „ = 64,36 „
1892/93 . . .	204 864 269 „ = 82,56 „

gänzlich ertraglos.

Wie sich die Erträge der Eisenbahnen im einzelnen und in den verschiedenen Gruppen stellen, ergeben die nachstehenden Tabellen.

Es erzielten:

	1889/90	1890/91	1891/92	1892/93
	in Prozenten (des Aktienkapitals)			
keine Dividende	63,76	59,64	60,60	61,24
zwischen 1— 2%	2,08	1,42	2,76	2,14
„ 2— 3 „	1,50	2,90	2,56	2,76
„ 3— 4 „	2,89	3,57	4,36	1,41
„ 4— 5 „	8,26	9,83	5,54	5,25
„ 5— 6 „	6,69	8,53	6,65	11,62
„ 6— 7 „	6,53	5,11	8,47	5,24
„ 7— 8 „	3,78	4,59	4,44	5,32
„ 8— 9 „	2,40	2,06	2,62	2,57
„ 9—10 „	0,35	0,49	0,09	0,29
10% und darüber	1,76	1,86	1,91	2,16
Vom dividendenlosen Aktienkapital entfielen:				
auf Gruppe I	24,58	23,16	23,43	21,97
„ „ II	47,27	44,57	43,03	45,45
„ „ III	63,56	55,92	52,80	52,66
„ „ IV	70,84	73,02	69,40	67,40
„ „ V	67,02	66,90	59,96	69,44
„ „ VI	63,94	57,35	58,72	52,77
„ „ VII	63,68	62,39	64,24	66,50
„ „ VIII	72,90	69,98	83,75	87,72
„ „ IX	99,99	99,99	99,98	99,99
„ „ X	83,54	78,84	78,93	80,70
überhaupt	63,76	59,64	60,60	61,24

Besonders auch die letztere Tabelle gewährt einen tiefen Einblick in die Finanzlage der Eisenbahnen der verschiedenen Gebiete. In den Staaten der 9. Gruppe (Louisiana, Texas, einem Theil von Neu-Mexiko) hat in den vier Jahren 1890 bis 1893 keine Eisenbahn auch nur einen Pfennig Dividende bezahlt. Nicht ganz so schlimm steht die Sache in der 8. Gruppe (Arkansas, südlicher Theil von Missouri, Kansas, Kolorado und den beiden kleinen Territorien) und der 10. Gruppe (Kalifornien, Washington, Oregon, Idaho, Nevada, Utah, Arizona), in denen aber auch von 70 bis 87 0/0 der Bahnen in den gedachten vier Jahren keine Dividende brachten. Einigermassen gesunde Verhältnisse sind eigentlich nur in der ersten Gruppe, den Neu-Englandstaaten, in denen aber auch immerhin der fünfte bis vierte Theil des Eisenbahnaktienkapitals ohne Dividende blieb. Solche Zahlen verdeutlichen in der That den wahren Werth amerikanischer Eisenbahnaktien, wie er sich unter der Herrschaft der dortigen Finanzgrundsätze gestaltet hat, auch dem blödesten Auge. Und dabei sind die hier betrachteten vier Jahre noch durchaus normale, in denen die Folgen der Krisis noch nicht zur Erscheinung kommen. Endlich aber sind die hier in Frage kommenden Riesensummen nur die, mit denen die Eisenbahnen heute noch zu Buche stehen. Wie viele Millionen infolge von Konkursen, Reorganisationen, Verschmelzungen u. s. w. ein für alle Mal vom Erdboden auf Nimmerwiedersehen verschwunden sind, darüber lassen sich auch nicht einmal Vermuthungen aufstellen.

DRITTER ABSCHNITT.

Die Verkehrspolitik.

IX.

Die Eisenbahntarife: Allgemeines.

Die gesetzlichen Bestimmungen über die Eisenbahntarife, sowohl die von den Einzelstaaten, als die in dem Bundesverkehrsgesetze getroffenen, haben wir oben kennen gelernt. Ihre Kenntniss genügt indess nicht für das Verständniss des gesammten Tarifwesens, zumal wenn diese Bestimmungen so ungleichmässige und so allgemein gehalten sind, so wenig ins Einzelne gehen, wie dies in den Vereinigten Staaten der Fall ist. Wenn man ein Urtheil über das Tarifwesen gewinnen will, so muss man auch die Bildung der Tarife und vor allem die Höhe der Tarifsätze kennen, und das wird in den Vereinigten Staaten dadurch ausserordentlich erschwert, dass die Bildung der Tarife von jeder Bahn für sich erfolgt und dass ebenso bei Feststellung der Höhe der Sätze die vollständigste Willkür herrscht.

Es gilt dies insbesondere von den Gütertarifen. Das System der Personentarife, die Berechnung der Tarife nach der Entfernung der Reisen und der Anzahl der Personen, Gewährung von Ermässigungen für Rückfahr- und Zeitkarten, für Rundreisekarten u. dgl. ist das der meisten anderen Länder. Auch die regelmässigen Sätze bieten nur die Besonderheit, dass eigentlich nur eine Wagenklasse bestehen soll. Die höheren und niederen Klassen sind daher mehr als Ausnahmeklassen zu betrachten. Auf die Unregelmässigkeiten der Personentarife komme ich später zu sprechen.

Das Gütertarifsystem, die Frachtsätze einzelner Bahnen, auch wohl für einzelne Gegenstände in gewissen Gebieten, liessen sich allenfalls erforschen, wengleich die Eisenbahnen mit Mittheilung ihres Tarifmaterials — insbesondere an Ausländer —

ziemlich zurückhaltend sind.¹⁾ Ein Gesamtüberblick über diese Verhältnisse in der Union war bis vor kurzem aber kaum zu erlangen.

Etwas mehr Licht über diese Fragen wird nun verbreitet durch den im Jahre 1893 veröffentlichten Bericht, den — wiederum auf Veranlassung des Bundesverkehrsamts — der Kassenrath dieser Behörde, C. C. Mc. Cain über die Veränderungen der Eisenbahngütertarife in den Vereinigten Staaten von 1852 bis 1893 verfasst hat. Dieser Bericht ist wegen seines zu grossen Umfanges (er umfasst 258 Seiten) nicht unter die Veröffentlichungen des Bundesverkehrsamts aufgenommen, sondern als ein Abschnitt eines Berichts des Finanzausschusses des Senates herausgegeben, der eine umfassende Untersuchung über die Preise im Grosshandel, die Löhne und die Beförderungsgebühren in den Vereinigten Staaten veranstaltet hat.²⁾ Eine Darstellung der Eisenbahngütertarife in den Vereinigten Staaten und ihrer Entwicklung von 1852 bis 1893 wäre nun ja eine Arbeit von grösstem Werth für die wissenschaftliche Erkenntniss nicht allein des amerikanischen, sondern des Eisenbahntarifwesens überhaupt. Denn unsere Kenntniss der Entwicklung der Eisenbahntarife ist eine dürftige, sobald man auf längere Zeit als 20 bis 25 Jahre zurückgeht. Eine Geschichte der Eisenbahntarife ist meines Wissens bisher in keinem Lande veröffentlicht, hauptsächlich aus dem Grunde, weil die Herbeischaffung des nöthigen, einigermassen vollständigen Materials mit den grössten, vielfach kaum zu überwindenden Schwierigkeiten verbunden ist.³⁾

Wer nun in dieser neuen amerikanischen Arbeit, wie es ihr Titel vermuthen lässt, eine Geschichte der amerikanischen Eisenbahntarife von 1852 bis 1893 erwartet, der wird freilich enttäuscht. Der Verfasser sagt gleich am Eingang, schon der erste flüchtige

¹⁾ Vgl. hierüber meine Abhandlungen: Der Personenverkehr auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten. Die Lokaltarife des amerikanischen Nordwestens. Getreidefrachten der amerikanischen Eisenbahnen in: Die nordamerikanischen Eisenbahnen. S. 206 ff. S. 237 ff. S. 317 ff.

²⁾ Aus diesem äusseren Umstände erklärt sich auch die Paginirung des Bandes, der mit S. 400 beginnt.

³⁾ Vgl. auch Ulrich, Zur Geschichte des deutschen Eisenbahntarifwesens. Archiv für Eisenbahnwesen 1885. S. 162, 280.

Blick auf das von ihm zu durchforschende Gebiet habe ihm gezeigt, dass es geradezu unmöglich sein würde, die Untersuchungen mit einem so frühen Zeitpunkt, wie dem Jahre 1850, zu beginnen. Eine Anzahl von Eisenbahnen hätte sofort mitgetheilt, dass sie ihre Tarife nur kurze Zeit aufbewahrten. Bei anderen sei das Tarifmaterial durch allerlei Zufälligkeiten verloren gegangen oder vernichtet. Nur bei wenigen Gesellschaften hätten sich vollständigere Aufzeichnungen gefunden, aber, ein oder zwei Ausnahmen abgerechnet, nur bis 1864. Frühere Tarife wären, wenn überhaupt vorhanden, so in den Archiven versteckt, dass sie ohne mühevollen Arbeit nicht aufzufinden seien. Auch das Tarifmaterial der Jahre 1864 bis 1866 habe sich als unvollständig und lückenhaft erwiesen. Da also Material aus der Zeit vor 1867 kaum verwertbar gewesen, so würde es sich nicht der Mühe verlohnen haben, auch dieses in die Untersuchung hineinzuziehen. So kommen denn in dem Buche die Jahre 1856 und 1857 nur an einer Stelle (S. 523), die Zeit von 1852 an auf einigen wenigen Tabellen (S. 615 ff.) vor. Dass desungeachtet ein so vielversprechender Titel gewählt ist, hat, wie mir von sachverständiger Seite mitgetheilt wird, seinen Grund wahrscheinlich in einem eigenthümlichen Formalismus des amerikanischen Kongresses. Wenn dieser Berichte über bestimmte Fragen einfordert, so muss der Titel des Berichtes genau, auch in seinem Wortlaut, dem Beschlusse des Kongresses entsprechen, selbst wenn der Inhalt, weil — wie hier — die verlangte Berichtserstattung unmöglich war, ein anderer ist, als der Kongress gewollt hat.

Das Buch zerfällt in drei Abschnitte. In dem ersten wird eine Geschichte der Güterklassifikationen gegeben, wesentlich nach den Berichten des Bundesverkehrsamts über die Jahre 1888 und 1889, die durch eine Anzahl von Tabellen erläutert und ergänzt werden. Der zweite Abschnitt unter der Ueberschrift: *Changes in competitiverates* (Aenderungen in den Konkurrenzfrachtsätzen) bringt Tabellen über die Entwicklung der Frachten für einzelne Hauptartikel und für einzelne Richtungen, und zwar sowohl der Eisenbahn-, als der Wasserstrassen (See-, Kanalfrachten u. s. w.). Das Gebiet, auf das sich diese Ermittlungen beziehen, ist hauptsächlich das zwischen Chicago und den östlichen Hafentplätzen, daneben

aber auch andere Gebiete des Landes. Im dritten Abschnitt folgen unter der Ueberschrift: Vermischtes, noch Tabellen über die Entwicklung der Oceanfrachten für Weizen und andere Getreidesorten von 1866 bis 1892, über die durchschnittlichen Frachtsätze für die Tonnenmeile auf einigen Hauptbahnen von 1852 bis 1892, über den Güterverkehr (die gefahrenen Tonnenmeilen) und dessen Einnahmen auf wichtigeren Eisenbahnen für denselben Zeitraum, und vereinzelt Tabellen über die Entwicklung der Lokalgütertarife auf einigen Bahnen.

In einer Einleitung werden in gedrängter Form, m. W. zum ersten Mal von amtlicher Stelle, die Grundsätze mitgeteilt, nach denen die meisten amerikanischen Eisenbahnen ihre Gütertarife aufzustellen pflegen.

Man unterscheidet in den Vereinigten Staaten zwei Arten von Gütertarifen: Klassentarife und Rohstofftarife (Class tariffs and Commodity tariffs). Die letzteren gelten für solche Gegenstände, z. B. Getreide, Holz, Kohlen, Stroh, Düngemittel, Oel u. s. w., die nur in bestimmten Gebieten des Landes in grossen Mengen gefahren werden und für Handel und Verkehr von hervorragender Bedeutung sind. Sie müssen von Fall zu Fall aufgestellt werden, lassen sich in bestimmte Klassen nicht eintheilen und unterscheiden sich auch darin von den Klassentarifen, dass sie niedriger sind, als diese. Die Klassentarife enthalten die Frachtsätze für die in den Güterklassifikationen aufgeführten Gegenstände. In der Güterklassifikation finden sich fast alle die Gegenstände verzeichnet, die überhaupt auf den Eisenbahnen gefahren werden und für den Handel von irgend erheblicher Bedeutung sind, darunter auch die vorerwähnten Rohstoffe, die, wenn sie auch vornehmlich zu Ausnahmesätzen gefahren werden, doch auch in gewisser Beziehung den für die Güterklassifikation geltenden Regeln unterliegen.¹⁾

¹⁾ Diese amerikanische Eintheilung scheint mir nicht ganz logisch zu sein. Die Commodity tariffs haben ihren Namen von den Gegenständen, die nach ihnen gefahren werden, während die Class tariffs so bezeichnet sind nach der äusseren Form, in der sie veröffentlicht werden. Man würde m.E. logischer entweder eintheilen: Rohstofftarife und Tarife für andere Güter (entsprechend der englischen Eintheilung in Mineral tariffs und General merchandise tariffs) oder Klassentarife und Ausnahmetarife (nach der in Deutschland üblichen Art).

Die Güterklassifikationen haben sich mit der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs ausgedehnt und vielfach geändert. Sie bilden für das Publikum die Grundlage der Frachtberechnung. In den Klassentarifen sind neben den Frachtsätzen auch die sonstigen Beförderungsbedingungen enthalten.

„Die Aufstellung der Grundlagen der Güterklassifikation konnte, wie sich das schon früh herausgestellt hat,“ — so sagt der Bericht — „nicht allein darnach erfolgen, welche Kosten die Beförderung der Güter verursachte. Man fand, dass eine derartige Bemessung der Frachtsätze die Beförderung vieler Artikel, deren Umfang oder Gewicht gross ist im Verhältniss zu ihrem Werth, auf enge Grenzen eingeschränkt haben würde, während man für schwerere, weniger umfangreiche Gegenstände unverhältnissmässig niedrige Frachten hätte aufstellen müssen. Bei strenger Bemessung der Frachtsätze nur nach den Kosten würde ein für das Land sehr nützlicher Güteraustausch, durch den verschiedene Landestheile in innigere geschäftliche und soziale Beziehungen gebracht sind, sich niemals zu einem beachtenswerthen Umfang entwickelt haben und in einzelnen Fällen überhaupt nicht entstanden sein aus dem einfachen Grunde, weil der Preis am Ablieferungsorte höher hätte sein müssen, als der Ankaufspreis zusammen mit den Beförderungskosten. Der Verkehr wäre verhindert worden, weil er die Beförderungskosten nicht hätte tragen können. Andererseits wären die Frachtsätze für hochwerthige Gegenstände von geringem Umfang oder Gewicht bei Annahme dieses Systems unsinnig niedrig im Vergleich zum Werthe und vielleicht auch im Vergleich zu dem Werthe ihrer Beförderung gewesen.“

Bei dieser Sachlage erschien es, wie der Bericht weiter ausführt, nicht unbillig, die Gesamtbeförderungskosten auf alle beförderten Gegenstände so zu vertheilen, dass auf den Werth, den die Beförderung für sie hat, mehr Rücksicht genommen wird, als auf die Beförderungskosten. Eine solche Berechnung musste sich wohlthätig erweisen für das Land, den Güteraustausch vermehren, die geschäftlichen Beziehungen ausdehnen und für die Eisenbahnen nützlich sein, weil sie auch ihren Verkehr vergrössert.

Hiernach war die Fracht in erster Linie nach dem Werthe des Gutes zu bemessen. Daneben aber waren andere wichtige

Umstände auf die Güterklassifikation von Einfluss. Zu diesen gehören zur Zeit die folgenden:

Die Wettbewerbsverhältnisse der Bahnen; die Verkehrsdichtigkeit; die Richtung, in der der Güterverkehr sich bewegt, d. h. ob er sich bewegt in der Richtung, in der die beladenen oder die leeren Wagen fahren; der Umfang und das Gewicht des Gutes; das mit der Beförderung verbundene Risiko; die für einzelne besondere Güter verlangten Erleichterungen; sonstige Umstände, die bei der Verladung vorkommen, z. B. die Gestellung besonders gebauter Betriebsmittel (Kühlwagen, Wagen für leichtverderbliche Gegenstände), oder besonders grosser Wagen für sperriges Gut. Unter Umständen muss auch Rücksicht darauf genommen werden, dass ein neuer Artikel in derselben Klasse gefahren wird, wie andere ähnliche Artikel. Ausserdem haben die Bedingungen, unter denen die Eisenbahnen überhaupt einen Transport annehmen können, einen gewissen Einfluss auf die Güterklassifikation.

Auch diese Grundsätze werden nicht etwa so beobachtet, dass man keinerlei Ausnahmen von ihnen zuliesse. Häufig verlangt der Verkehr eines einzelnen Platzes besondere Rücksichten, über die dann die Eisenbahnen mit Vertretern der Verkehrsinteressen sich berathen. Zu Veränderungen in der Klassifikation entschliesst man sich in derartigen Fällen in der Regel ungern, weil sie von zu grosser Tragweite sind, man zieht es vor, Ausnahmetarife zu machen.

Das Bestreben der Eisenbahnen geht in den letzten Jahren im allgemeinen auf Vereinfachung und Vereinheitlichung der Güterklassifikation, und dies Bestreben ist durch das Bundesverkehrsamt nach Kräften unterstützt.

Sehr eingehende Mittheilungen über die früheren Zustände und das nunmehr zu erstrebende Ziel finden sich in dem Bericht des Bundesverkehrsamts für das Jahr 1887/88.¹⁾ „Früher standen in den Vereinigten Staaten eine grosse Anzahl von Klassifikationen in den verschiedenen Landestheilen in Kraft. Einige galten für grössere, andere für kleinere Gebiete, einige waren für verschiedene, viele aber nur für eine einzige Bahn gemacht. In zahlreichen

¹⁾ S. 34—41 und Anhang E, S. 176—184.

Tarife ungeachtet, drei, vier, fünf verschiedene, neben- und durcheinander laufende Klassifikationen in Geltung waren.

Auf den sogenannten Hauptbahnen, den Trunk Lines, deren Linien sich über das Gebiet der Vereinigten Staaten erstrecken, das im Osten von dem Atlantischen Ocean, im Süden von dem Potomac und Ohio, im Westen vom Mississippi begrenzt wird, und deren Verband wohl als der bestgeordnete und verwaltete der Vereinigten Staaten bezeichnet werden muss, standen bis zum Inkrafttreten des Bundesverkehrsgesetzes vom 4. Februar 1887 sechs Klassifikationen in Kraft: 1. Die Klassifikation jeder beteiligten Bahn für den Lokalverkehr, 2. die Klassifikation für den durchgehenden Verkehr in westlicher Richtung, 3. die Klassifikation für den durchgehenden Verkehr in östlicher Richtung, 4. die Verbandsgüterklassifikation (Joint-Merchandise Freight Classification) für den Verkehr mit den Konkurrenzstationen im Innern des Landes, welche Klassifikation gleichzeitig für den Lokalverkehr einiger Bahnen galt, 5. die Klassifikation für den Verkehr mit den Mittel- und Weststaaten, 6. die Klassifikation für den Verkehr zwischen einzelnen in den Weststaaten östlich vom Mississippi belegenen Plätzen und südlichen Konkurrenzstationen.¹⁾

Sogleich nach der Veröffentlichung des Bundesverkehrsgesetzes machte man sich daran, diese Klassifikationen zu vereinfachen und am 1. März 1887 war ein Einverständnis über eine einheitliche Klassifikation für den Lokal- und durchgehenden Verkehr dieses gesammten Gebietes erzielt. Diese Klassifikation trat am 1. April 1887 in Kraft, sie ist in Einzelheiten nach Massgabe der gemachten Erfahrung seitdem geändert, gilt aber mit diesen Aenderungen noch jetzt und hat sich im Ganzen wohl bewährt.

Dem Beispiel der Hauptbahnen sind einige andere Verbände gefolgt. Der Verband der westlich von Chicago belegenen Bahnen

¹⁾ Bericht S. 36, vergl. auch die Beschwerden von Francis B. Thurber und Genossen gegen die Trunk Lines (No. 65, 66, 67 der Drucke. des Verkehrsamts von 1888): Brief for the defendant Railroad Companies S. 15—18 und die — in diesen Stellen übereinstimmende — Schrift: Relative Cost of Carload and less than Carload Shipments and its bearing upon Freight Classification. Part of argument prepared by Albert Fink. New York, 1889. S. 16 ff., wo sich noch mehr Einzelheiten finden.

(Western Freight Association), zu dem Mitte 1888 bereits 69, zum Theil grössere Bahnen mit übereinstimmender Klassifikation gehörten, hat seine Klassifikation ausgedehnt auf den Verband der texanischen Bahnen und auf die Ueberlandbahnen, sodass die Eisenbahnen in dem Gebiet westlich von einer Linie, die von New Orleans durch Chicago, den Michigan-See und die anschliessenden Gewässer entlang bis Marquette gezogen wird, für einen erheblichen Theil ihres Verkehrs eine übereinstimmende Klassifikation besitzen, neben der allerdings noch zahlreiche Lokalklassifikationen einzelner Bahnen und Verbandsklassifikationen, sowie Ausnahmetarife bestehen.

Ein drittes Gebiet mit einer übereinstimmenden Klassifikation ist das südlich vom Ohio und östlich vom Mississippi, das von den Linien des südlichen Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverbandes (Southern Railway and Steamship Association) durchschnitten wird.

Das Gebiet dieser Verbände hat sich ebenso wie ihre Klassifikationen im Einzelnen später geändert. Zur jetzigen Zeit bestehen eigentlich nur noch drei Klassifikationen in den Vereinigten Staaten:

1. Die Klassifikation (Official classification) der grossen westöstlichen Hauptbahnen (Trunk Lines) für das Gebiet östlich vom Michigan-See, Chicago und dem Mississippi, nördlich vom Ohio und Potomac bis zu den Küsten des atlantischen Oceans.
2. Die Klassifikation des südlichen Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverbandes für die Eisenbahnen auf dem Gebiete südlich vom Ohio und östlich vom Mississippi bis zur Küste des Meeres.
3. Die westliche Klassifikation für das Gebiet nördlich und westlich von Chicago, westlich von einer Linie, die von Chicago nach St. Louis gezogen wird und westlich vom Mississippi von St. Louis bis nach New-Orleans.

Bei seinen Bestrebungen nach Vereinfachung der Klassifikation schwebte dem Bundesverkehrsamte als Ziel eine einheitliche Güterklassifikation für das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten vor, und es bestand einmal die Absicht, den Kongress zum Erlass einer

Zusatzbestimmung zu dem Bundesverkehrsgesetz zu bewegen, nach der das Bundesverkehrsamt ermächtigt werde, eine derartige einheitliche Klassifikation vorzuschreiben. Eine Zeit lang hatte es den Anschein, als ob diese Bestrebungen von Erfolg gekrönt würden. Am 4. und 5. Dezember 1888 trat eine Anzahl von Bevollmächtigten der bestehenden grösseren Eisenbahnverbände in Chicago zusammen, um eine einheitliche Güterklassifikation festzustellen. Sie berieth hierüber in zahlreichen Sitzungen in den Jahren 1889 und 1890 und legte am 21. Juni 1890 einen Bericht mit dem Entwurf einer einheitlichen Klassifikation vor, die am 1. Januar 1891 eingeführt werden sollte. Später wurde vorgeschlagen, die Einführung bis zum 1. März 1891 zu verschieben. Auch dieser Zeitpunkt ist aber nicht eingehalten. Die Willfährigkeit der Eisenbahnen gegenüber dem Bundesverkehrsamt war offenbar nur eine scheinbare. Nach der in den Jahren 1888 und 1889 gegen sie herrschenden Stimmung befürchteten sie, dass der Kongress dem Bundesverkehrsamt die gewünschte Erweiterung seiner Machtbefugnisse bewilligen werde. Dem wollten sie zuvorkommen. Als am 1. März 1891 das Repräsentantenhaus auseinanderging und ein neuer Kongress von ganz anderer Zusammensetzung und mit wesentlich veränderten Aufgaben in Thätigkeit trat, erwies sich die Besorgniss der Eisenbahnen vor einem Eingreifen der Gesetzgebung als unbegründet und damit erlahmte ihr Eifer. Das Bundesverkehrsamt hat in seinem Bericht über das Jahr 1891 noch einmal den Stand der Frage dargelegt und ihre Wichtigkeit erörtert, in dem Bericht für 1892 ist von der einheitlichen Güterklassifikation keine Rede, dagegen wird in dem Bericht für 1893 die Frage unter Bezugnahme auf die früheren Vorgänge wieder aufgenommen, und auf die Wichtigkeit und Dringlichkeit dieser Massnahme nachdrücklich, aber mit einer gewissen entsagenden Wehmuth, hingewiesen.¹⁾

Die Veränderungen der Klassifikationen sind meist gleichzeitig Tarifherabsetzungen gewesen. Beispiele von solchen werden

¹⁾ Vergl. Report of the Interstate Com. Com. 1889, S. 48—57, 277 ff.; 1890, S. 31—36, 277 ff. (An letzterer Stelle ist der Bericht des Ausschusses der Eisenbahnverbände vom 21. Juni 1890 abgedruckt.) 1891, S. 23—34; 1893, S. 50—56.

in den Tabellen S. 409 bis 428 des Berichts von Mc. Cain mitgeteilt.

Diese regelmässigen Tarife der amerikanischen Eisenbahnen sind ein recht lehrreiches Beispiel einer rein privatwirthschaftlichen Tarifbildung mit unbeschränkten Machtbefugnissen der Eisenbahnen. Wenn da gesagt wird, dass nicht weniger als elf Gesichtspunkte, die wir oben kennen gelernt haben, auf die Feststellung der Tarife Einfluss haben, so bedeutet das doch in der That nichts anderes, als dass die Eisenbahnen ihre Tarife rein nach Willkür machen. Dann sind sie natürlich niemals um Gründe verlegen, wie sie die Sätze rechtfertigen sollen, vorausgesetzt, dass jemand das verlangt. Von den elf Rücksichten wird eine oder die andere immer passen, und sollte ein Tarif einmal so aufgestellt sein, dass er durch keine der elf Gründe begründet werden kann, nun dann bleibt noch das Auskunftsmittel, ihn für einen Ausnahmetarif zu erklären. Bezeichnend ist ferner, dass es den Eisenbahnen schon jetzt gelungen zu sein scheint, den wahrlich nicht zu starken Einfluss des Bundesverkehrsamtes auf die Fortbildung der Tarife ganz abzuschütteln und dass sie es verstanden haben, auch mit den hohen Gesetzgebern wieder bessere Fühlung zu gewinnen. So haben wir denn in den Vereinigten Staaten den erbaulichen Zustand, dass die Preise für die Beförderung der Güter fast allein und ausschliesslich nach dem Belieben einer Anzahl von — zum Theil recht fragwürdigen — Aktiengesellschaften festgesetzt werden, und dass Handel, Gewerbe, Landwirthschaft nichts übrig bleibt, als sich diesem freien Belieben zu unterwerfen.

X.

Die Wettbewerbtarife.

Bei den Wettbewerbtarifen (Competitive Rates), mit denen der zweite Abschnitt des Berichts von Mc. Cain sich beschäftigt, ist zunächst zu beachten, dass schon seit Jahren zwischen den älteren Bahnen theils ausdrückliche, theils stillschweigende Verträge über Verkehrstheilungen vereinbart sind. Die Vereinigten Staaten sind

in eine Anzahl, im ganzen vier, grosse Gebiete eingetheilt, deren jedes von den in ihm belegenen grösseren Bahnen selbständig ausgebeutet wird. Keine der Bahnen soll in ein anderes, als das ihr überwiesene Gebiet eindringen. Es gilt, mit andern Worten, in dieser Beziehung ein ähnlicher Zustand, wie in Frankreich, dessen sechs grosse Privatbahnen auch eine jede für sich gleichsam in ihrem Reiche arbeiten und in das Nachbarreich nicht übergreifen. Während aber in Frankreich je eine einzige Eisenbahn ihr Gebiet beherrscht, theilen sich in den Vereinigten Staaten eine Anzahl von Bahnen in den Verkehr der ihnen unterworfenen Gebiete, und über die Theilung dieses Verkehrs sind wiederum Verabredungen getroffen, die allerdings nicht immer und nicht überall auch eingehalten werden; denn viele amerikanische Eisenbahnen halten es für durchaus nicht unanständig, getroffenen Vereinbarungen zuwider zu handeln, wenn dies in ihrem Interesse liegt und — wenn es von den übrigen nicht gemerkt wird.

Die Konkurrenzfrachtsätze eines Gebietes werden nicht nach der Meileneinheit festgesetzt, sondern die Einheit bildet die Entfernung zwischen zwei grösseren, beherrschenden Verkehrsmittelpunkten. Für das eine der vier Gebiete, die Gegenden nördlich vom Ohio und Potomac und östlich von Chicago und dem Mississippi, die von dem Hauptbahnverbände (der Trunk Line Association) beherrscht werden, ist diese Normalstrecke die von Newyork nach Chicago. Seit Jahren haben die Bahnen sich dahin verständigt, dass die Tarifsätze von Newyork und von Boston nach Chicago dieselben, die von Philadelphia und von Baltimore nach Chicago niedriger sein sollen, als die von Newyork und Boston. Die Sätze der 6 Klassen sind für die ersten beiden Plätze für je 100 Pfund 75, 65, 50, 35, 30 und 25 Cents.¹⁾ Die Sätze für Philadelphia sind in den beiden höchsten Klassen 6 Cents, in den vier niedrigeren 2 Cents, die für Baltimore in den beiden höchsten 8 Cents, in den vier niedrigeren 3 Cents geringer, als die Newyork-Bostoner. Diese

¹⁾ Im nachfolgenden sind die amerikanischen Werthe beibehalten. Für die Umwandlung in deutsche Werthe ist zu beachten, dass 1 engl. Meile = 1,609 km, 100 Pfund = 45 kg und 1 Cent = 4,2 Pf. zu rechnen ist. Hiernach betragen die obigen Sätze nach unseren deutschen Einheiten für das Tonnenkilometer 4,72, 4,05, 3,17, 2,22, 1,89 und 1,58 Pf.

Normalsätze stehen seit 1877, allerdings mit zeitweisen Schwankungen, in Geltung. Früher waren die Unterschiede anders, auch wechselten sie häufiger.

Nach den Normalstreckensätzen werden die übrigen für theils geringere, theils weitere Entfernungen berechnet. So betragen z. B. die Sätze zwischen Newyork und Detroit 78%, die zwischen Newyork und St. Louis 116% der Sätze Newyork-Chicago.

Die verschiedenen an diesem Verkehr beteiligten Eisenbahnlinien sind entweder Normalbahnen (Standard Lines) oder Ausnahmbahnen (Differential Lines). Die ersteren sind die alten, gut gebauten und betriebenen Strecken mit allen Bequemlichkeiten für Personen- und Güterverkehr, die letzteren die weniger leistungsfähigen, meist auch etwas längeren Strecken. Die letzteren dürfen infolge dessen niedrigere Frachten erheben, als die ersteren. Von Newyork führen z. B. 10 Linien nach dem Westen. Davon sind drei, die Newyork Central- und Hudson River-, die Pennsylvania- und die Baltimore- und Ohio-Bahn, Normalbahnen, sieben Ausnahmbahnen, unter denen wieder vier Bahnen gleich hohe Sätze (70, 61, 47, 33, 29 und 24 Cents für obige 6 Klassen) und drei Bahnen noch niedrigere Sätze haben. Die niedrigsten sind die der Central Vermont-Bahn mit 60, 53, 41, 29, 25 und 21 Cents. Für die übrigen östlichen Plätze sind ähnliche Frachtvereinbarungen getroffen.

In unserem Berichte werden nun über die Entwicklung dieser Frachten in den letzten Jahrzehnten nach den besten, dem Verfasser zugänglichen Quellen, eine Anzahl Tabellen gegeben, von denen hier einige der besonders lehrreichen mitgeteilt werden sollen. Zunächst eine Zusammenstellung der

Normalbahnfrachten von Newyork nach Chicago
von 1862 bis Ende 1888.

Um ein besseres Gesamtbild über die Entwicklung der Frachten zu geben, sind die durchschnittlich im Laufe der einzelnen Jahre erhobenen Frachten in der folgenden Tabelle 2 zusammengestellt und zwar gleichfalls für die Jahre 1862 bis zur Gegenwart.

Tabelle 2.

J a h r	Klassen (Frachtsätze in Cents für 100 Pfund)						J a h r	Klassen (Frachtsätze in Cents für 100 Pfund)					
	1	2	3	4	5	Spezial oder 6		1	2	3	4	5	Spezial oder 6
1862 . . .	159	127	100	60	.	.	1876 . . .	43	41	36	26	22	.
1863 . . .	169	134	110	67	.	.	1877 . . .	75	68	58	42	.	.
1864 . . .	193	161	121	87	.	.	1878 . . .	78	62	51	41	.	.
1865 . . .	215	180	107	93	.	.	1879 . . .	75	60	50	40	.	.
1866 . . .	193	163	120	82	.	.	1880 . . .	75	60	50	40	.	.
1867 . . .	190	162	129	83	.	.	1881 . . .	65	51	42	33	.	.
1868 . . .	170	144	119	78	.	.	1882 . . .	56	44	35	26	.	.
1869 . . .	132	122	100	72	.	.	1883 . . .	75	60	45	35	.	.
1870 . . .	130	113	90	69	50	.	1884 . . .	75	60	45	35	25	.
1871 . . .	90	79	65	51	40	.	1885 . . .	56	45	34	27	.	.
1872 . . .	118	104	81	62	48	.	1886 . . .	75	60	45	35	.	25
1873 . . .	78	71	57	45	35	.	1887 . . .	75	64	49	35	.	25
1874 . . .	90	82	69	54	41	.	1888 . . .	73	63	49	35	30	25
1875 . . .	61	55	46	38	29	.	1889—1892 .	75	65	50	35	30	25

Aus Tabelle 3 (folgende Seite) ergeben sich die in jedem Monat der Jahre 1878 bis 1892 im Gesamtverkehr aller Klassen erhobenen Durchschnittsbeträge.

Von ganz besonderem Interesse ist wohl die Tabelle 1¹⁾. Zu-

1) Die Tabellen 1 und 4 stimmen auffallend überein mit den von Albert Fink im Jahre 1884 in den Statistics regarding the movement of eastbound and westbound traffic S. 39 ff. veröffentlichten. Abweichungen finden sich bei Tab. 1. in den Jahren 1869, 1870 und 1871, von 1878 ab, und die Fink'schen Tabellen gehen nur bis 1883 und 1884. Ich habe den wesentlichen Theil der Fink'schen Tabellen abgedruckt im Archiv 1885, S. 2/3, und in den Nordamerikanischen Eisenbahnen S. 308/309 und 323—325. Der Verfasser unseres Berichts sagt nicht, ob er die Fink'schen Tabellen benutzt hat, oder ob die von ihm mitgetheilten selbständige Arbeiten sind.

Tabelle 3.

M o n a t	J a h r (Durchschnittsfracht in Cents für 100 Pfund)														
	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
Januar	64	53	47	49	23	27	45	40	43	40	45	45	43	43	41
Februar	60	55	49	51	26	49	47	30	45	40	47	45	43	45	42
März	55	55	51	51	26	49	47	30	45	38	47	43	40	41	43
April	53	55	51	49	26	47	45	30	45	45	40	43	40	39	42
Mai	51	53	47	49	26	47	43	30	43	40	43	45	43	40	41
Juni	53	53	47	47	26	45	43	23	40	43	40	43	43	40	39
Juli	51	53	49	49	38	45	45	23	43	43	40	47	45	42	41
August	53	55	53	30	38	47	47	26	43	40	43	45	43	43	42
September . . .	53	55	53	26	38	47	45	23	43	40	40	43	43	42	42
Oktober	53	49	51	26	43	45	45	32	40	40	43	45	45	42	42
November . . .	51	47	51	26	49	45	45	38	38	40	33	43	43	41	42
Dezember . . .	51	45	49	26	47	43	45	45	40	43	33	43	43	42	41
Durchschnitts- satz f. d. Jahr	53,7	51,9	49,9	37,5	29,4	47,7	44,6	30,1	42,6	41,0	41,0	43,7	42,9	41,4	41,

nächst wird hier klar und deutlich gezeigt, welche grossen Schwankungen in den Frachtsätzen der amerikanischen Eisenbahnen vorkommen. Die Schwankungen und die Höhe der Frachtsätze in den Jahren 1862—1877 sind mit beeinflusst durch die in jenen Jahren herrschenden Währungsverhältnisse. Aber auch wenn man dies berücksichtigt, sind sie zum Theil ungeheuerlich. Im Jahre 1868 steigen die Frachten der ersten Klasse z. B. am 7. September von 149 auf 188, fallen am 1. Oktober auf 70 und heben sich am 7. Dezember fast um das dreifache, auf 202. Am 11. August 1869 gehen sie von 188 auf 25 und zwar gleichmässig in allen Klassen, herab, heben sich am 21. August auf 38, am 30. August auf 43, fallen dann wieder im September auf 40 und 35, steigen im Oktober auf 50, dann 75 und sind am 1. November wieder auf 140 angelangt. Die Frachtsätze der Jahre 1868—1871, 1873—1877 und neuerdings 1883—1885 sind Kriegsfrachten. Den niedrigsten Stand haben die Frachtsätze eingehalten mit 15 Cts. in den drei höchsten

und 10 Cts. in den beiden niedrigsten Klassen von Ende Juli bis Mitte Dezember 1876, als der wilde Kampf zwischen den vier grossen Hauptbahnen tobte, der durch die Grand Trunk Line von Canada immer aufs neue geschürt wurde, da diese bankrott und es ihrem Receiver ganz gleichgültig war, ob und was die Bahn einbrachte. Es leuchtet ein, dass bei solchen Sätzen (15 Cts. für 100 Pfd. zwischen Newyork und Chicago entspricht einem Einheitsätze von rund 1 Pfg. für das Tonnenkilometer) selbst in Amerika Eisenbahnen auf die Dauer nicht bestehen können.

Eine grössere Stetigkeit, aber auch eine angemessene Höhe haben die Frachtsätze erreicht mit der Bildung und Festigung des sogenannten Trunk Line Pool's und demnächst mit der Schöpfung des neuen Verbandstarifs infolge der Einsetzung des Bundesverkehrsamts. Seit 1889 sind die Normaleinheitssätze unverändert¹⁾ geblieben.

Die Tabellen 2 und 3 geben ein gedrängteres Bild derselben wirtschaftlichen Vorgänge. Auch im Jahresdurchschnitt waren die Frachten des Jahres 1876 die niedrigsten. Sobald die Verschmelzung an Stelle des Wettbewerbes tritt, werden die Frachten in die Höhe gesetzt. Aus der Zusammenstellung der monatlichen Frachtsätze (Durchschnittssätze aus allen Klassen) sieht man den Einfluss des Winters und Sommers, der Zeiten geschlossener und offener Schifffahrt, auf die Eisenbahntarife.

Der Bericht Mc. Cain's enthält sodann eine grössere Anzahl von Tabellen, in denen die Frachtsätze für einzelne Artikel und für verschiedene Strecken, meist von Newyork oder den übrigen Seehäfen in das Innere des Landes für die Zeit von 1867—1892 aufgeführt werden. Es begegnen uns hier durchweg dieselben Erscheinungen wie bei den Normaleinheitssätzen. Von zahlreichen Beispielen nehme ich die Frachten für Baumwolle als Stückgut von Newyork nach Louisville (Kentuky). Für 100 Pfd. betrug diese Fracht am 1. Januar 1867: 200 Cts., seit Ende 1888 beläuft sie sich nur noch auf 50 Cts. Auch für diesen Artikel finden wir in den Jahren 1868—1871 und 1874—1877 die grössten Schwan-

¹⁾ Vergl. v. d. Leyen: Die nordamerikanischen Eisenbahnen (1885) S. 282 ff. und im Archiv für Eisenbahnwesen 1889, S. 769 ff.

kungen, z. B. 1868 am 1. Oktober ein Sinken von 212 auf 75 Cts., am 7. Dezember Steigung von 75 auf 230 Cts.; am 17. Februar 1869 fällt die Fracht plötzlich von 212 auf 55 Cts., um am 15. März wieder auf 183 Cts. sich zu heben, am 12. Mai auf 55 Cts. herabzugehen und am 1. Juli auf 212 Cts. zu steigen. Im August gehen die Frachten wieder herab bis auf 37 Cts., vom Oktober ab beginnt eine Steigung, die bis zum Juni 1870 fort dauert u. s. w. Im Sommer des Eisenbahnkriegsjahres 1876 gehen auch die Baumwollfrachten bis 23 Cts. herunter, nach Abschluss des Friedens, im Herbst 1877, erreichen sie die Höhe von 113 Cts. und nun kommt allmählich eine grössere Stetigkeit zur Erscheinung.

Die sonstigen zahlreichen Einzelheiten über die Entwicklung der Tarife auf verschiedenen Strecken, darunter auch die Tarife für die Beförderung auf den Ueberlandbahnen von den Häfen des Atlantischen zu denen des Stillen Oceans können hier übergangen werden. Sie bieten keine Besonderheiten, und die Feststellung der Höhe der früheren und der jetzt geltenden Einheitssätze, sowie ein Vergleich dieser Sätze mit den in den übrigen Tabellen aufgeführten, ist nicht möglich, weil in der Quelle fast nirgends die Entfernungen zwischen Versand- und Empfangsstation angegeben werden.

Eine besondere Rolle spielen in den Vereinigten Staaten die Tarife für den Massentransport der verschiedenen Getreidearten und die Untersuchungen hierüber sind auch für uns nicht nur wissenschaftlich, sondern auch praktisch von Interesse.¹⁾ Einmal kommen für die Einfuhr des amerikanischen Getreides nach Europa die Frachten von den grossen Stapelplätzen an den Seen bis zu den Ausfuhrhäfen in Rechnung, sodann aber bilden sich diese Frachten bekanntlich im steten Wettbewerbe zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen. Es führen von Chicago nach New-York drei ziemlich gleich leistungsfähige und beinahe ebenbürtige Wege, der Eisenbahnweg, der Wasserweg (die drei grossen Seen, Erie kanal und Hudson) und der gemischte Eisenbahn- und Wasserweg (die Seen bis Buffalo oder Erie und von da Eisenbahn).

¹⁾ Vergl. auch v. d. Leyen: Getreidetrachten der amerikanischen Eisenbahnen in: Die nordamerikanischen Eisenbahnen, S. 317 ff. — Ueber die Unregelmässigkeiten der Getreide- und Mehlfrachten vom Westen nach den Ausfuhrhäfen im Jahre 1893 vergl. den Bericht von Mc. Cain vom 1. Dezember 1893. App. E. S. 229—257 des 7. Jahresberichts des Bundesverkehrsamts.

In den folgenden 5 Tabellen (4—8) sind die Getreidefrachten von Chicago nach New-York auf allen drei Strassen und zwar für die Eisenbahnstrasse von 1864 bis Ende 1892, für die beiden anderen Strassen von 1877 und 1878 bis Ende 1891 zusammengestellt. Auf den Wasserstrassen bestehen Frachten nicht für die Monate Dezember und Januar bis März, da dann die Schifffahrt gewöhnlich geschlossen ist. In den Tabellen 5 und 6 fehlt das Jahr 1887, in dem nach unserer Quelle Frachtsätze nicht aufgezeichnet sind. Auf der gemischten Strasse und auf der Wasserstrasse sind die Frachten für Weizen etwas theurer, als für Mais, weshalb sie für jeden Artikel besonders aufzustellen waren. Die Aufstellung der Frachtsätze auf der Wasserstrasse erfolgt von Woche zu Woche und die Einheit ist das Bushel Getreide, das in den Vereinigten Staaten allgemein zu einem Gewicht von 60 Pfd. = 27 kg gerechnet wird.

Auch diese Tabellen erläutern sich selbst. Die Eisenbahnfrachten schwanken, insbesondere in den Jahren der Eisenbahnkriege hin und her, gehen in einzelnen Jahren herunter bis auf 15 und $12\frac{1}{2}$ Cts., und zeigen erst in den letzten Jahren eine grössere Stetigkeit, indem sie sich zwischen 20 und 25 Cts. bewegen. Die Sätze der gemischten Strasse sind noch immer billiger, als die Eisenbahnsätze, die billigsten sind die reinen Wasserstrassentarife. Die Sätze der Tabelle 5 bis 8 sind selbstverständlich, wenn man sie mit denen der Tabelle 4 vergleichen will, im Verhältniss 3:5 zu erhöhen, da die Gewichtseinheit der Tabelle 4 100 Pfd., die der anderen Tabellen das Bushel = 60 Pfd. ist. Im Jahre 1881, in dem auch die Wasserstrassen in den Eisenbahntarifkrieg verwickelt wurden, finden wir auf dem Wasserweg und dem gemischten Wege Sätze von 5—6 Cts. für 27 kg auf eine Entfernung von 1600—1700 km (denn der Wasserweg ist erheblich länger als der Eisenbahnweg), d. h. das Getreide wurde in der That beinahe umsonst gefahren. In den letzten Jahren haben sich die Konkurrenten, wie es scheint, stillschweigend in die Transporte getheilt; denn wenn auch die Wassertarife nur etwa die Hälfte bis zu zwei Dritteln der Eisenbahnfrachten betragen, so sind die Vortheile der Eisenbahnbeförderung andererseits so überwiegend, dass diese Preisunterschiede ausgeglichen werden.

Tabelle 4.

Getreidefrachtsätze bei Eisenbahnbeförderung zwischen Chicago und New-York in Cents für 100 Pfund vom 28. März 1864 bis Ende 1892.

Datum	Fracht-satz	Datum	Fracht-satz	Datum	Fracht-satz	Datum	Fracht-satz
1864 März 28	100	1867 Sept. 2	75	1874 Dez. 11	40	1882 März 13	25
April 4	90	Sept. 23	85			Dez. 1	30
April 12	80			1875 Okt. 1	30	1883 April 19	25
April 14	75	1868 Sept. 1	60	Okt. 12	40	Nov. 26	30
Juli 11	80	Sept. 7	65	Dez. 1	45		
Juli 22	85	Sept. 14	70			1884 Jan. 5	20
Juli 28	80	Dez. 7	75	1876 März 7	40	Jan. 14	30
Sept. 7	90			April 13	35	März 14	20
Sept. 10	95	1869 Jan. 25	70	April 26	22½	März 21	15
Nov. 12	100	März 11	50	Mai 5	20	Juni 24	20
Nov. 16	115			Dez. 18	30	Juli 21	25
Nov. 28	125	1870 Jan. 22	55				
Dez. 13	138	März 4	50	1877 Jan. 2	35	1885 März 10	20
Dez. 24	160	März 22	45	April 2	30	Nov. 23	25
		Mai 23	40	Sept. 4	35		
1865 April 22	100	Aug. 29	45	Okt. 17	40	1886 Dez. 20	30
Mai 15	70	Aug. 31	50				
Sept. 6	62½	Okt. 31	55	1878 März 11	30	1887 März 23	25
Sept. 11	70	Nov. 22	60	April 1	25	1888 Jan. 8	27½
Sept. 27	77½			Mai 17	20	März 8	25
Okt. 10	85	1871 März 4	50	Aug. 5	25	Okt. 10	20
Okt. 17	95	April 7	45	Aug. 17	30	Dez. 15	25
Okt. 27	105	Juni 26	40	Nov. 25	35		
Nov. 2	115	Juli 10	45			1889 Juli 13	20
Nov. 7	120	Aug. 11	50	1879 März 24	20	Aug. 1	
Nov. 9	130	Sept. 21	55	Juni 9	15	Weizen	25
		Okt. 2	60	Juni 23	22	Mais	20
1866 Jan. 9	80	Okt. 25	65	Aug. 4	25		
Febr. 26	70			Aug. 25	30	1890 Mai 12	
Mai 11	55	1872 März 25	60	Okt. 13	35	Hafer	22
Juni 7	60	Mai 1	50	Nov. 10	40	Mai 26	
Juli 5	65	Aug. 26	45			Hafer	20
Sept. 18	75	Sept. 2	50	1880 März 1	35	Juni 9	
Sept. 27	85	Sept. 9	55	April 14	30	Getreide mit	
Okt. 10	90	Sept. 16	60	Nov. 22	35	Ausnahme v.	
Okt. 15	100	Okt. 14	65			Mais u. Hafer	22½
Nov. 5	105			1881 April 1	30		
Dez. 8	90	1873 April 14	60	April 11	25	1891 Nov. 24	
		Mai 20	45	April 18	30	Getreide aus-	
1867 Febr. 7	80	Sept. 5	50	Juni 8	25	genommen	
März 4	70	Nov. 20	55	Juni 15	15-20	Mais	22½
März 22	60	Dez. 8	60	Sept. 26	12½-20	Dez. 29	25
April 15	50			Okt. 10	12½-15	1892 Mai 9	20
Juni 8	75	1874 Febr. 3	55	Nov. 1	20	Juni 13	22½
Juni 21	70	April 15	40	Dez. 9	12½-20	Okt. 10	25
		Mai 6	45				

Tabelle 6.

Frachtsätze von Chicago nach Newyork auf dem gemischten Wasser- und Eisenbahnweg während der Zeit der offenen Schifffahrt.

In Geltung während des	Frachtsätze in Cents für das Bushel													
	M a i s													
	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1888	1889	1890	1891
April . . 1. Woche	.	11 $\frac{1}{4}$	.	.	.	.	11 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	.	.	7 $\frac{1}{4}$
2 "	.	11 $\frac{1}{2}$	.	.	.	11 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	8 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$
3. "	.	10 $\frac{1}{4}$	.	15	.	11 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	8	8	7 $\frac{1}{4}$
4. "	.	10	.	15	.	9 $\frac{1}{2}$	11	11	.	.	10	8	7 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$
5. "	.	.	.	.	.	10	.	.	.	11 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.
Mai . . . 1. Woche	13	10	9	15	14	9 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	11	.	11 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{3}{4}$	8	7 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$
2. "	13	10	8 $\frac{3}{4}$	14	14	9 $\frac{1}{2}$	10	9	8 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$
3. "	13	10	10 $\frac{3}{4}$	12 $\frac{1}{2}$	13 $\frac{1}{4}$	9	9 $\frac{1}{4}$	9	8 $\frac{3}{20}$	11 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$
4. "	11	8 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{4}$	12 $\frac{3}{4}$	9	9 $\frac{1}{4}$	9	7 $\frac{13}{20}$	11 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$
5. "	.	.	10	14	.	.	.	9	7	.	.	.	7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{4}$
Juni . . 1. Woche	12	8 $\frac{3}{4}$	10	13 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{3}{4}$	9	9 $\frac{1}{4}$	9	6 $\frac{3}{20}$	11 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	7	6 $\frac{1}{4}$
2. "	12	8 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{3}{4}$	13 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	9	9 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{3}{20}$	11 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	7	6 $\frac{1}{4}$
3. "	12	8 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{4}$	14 $\frac{1}{2}$	10	9	9 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{3}{20}$	11 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{4}$
4. "	12	8	8 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{3}{20}$	11 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{4}$
5. "	12	8	.	.	.	.	9 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	.
Juli . . 1. Woche	12	8	8 $\frac{1}{4}$	15	8 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{3}{20}$	11 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{4}$
2. "	11	7	8	15	7 $\frac{3}{4}$	9 $\frac{1}{2}$	9	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{20}$	11 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$
3. "	11	7	8	13	7	8 $\frac{1}{2}$	9	8 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{3}{20}$	11 $\frac{1}{2}$	10	7 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{2}$
4. "	11	7	8 $\frac{1}{2}$	13	6 $\frac{1}{2}$	8	10	7	9 $\frac{3}{20}$	11 $\frac{1}{2}$	10	7 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{2}$
5. "	.	.	12	5 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.
August . 1. Woche	11	7	9	12 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{3}{4}$	10	10 $\frac{1}{4}$	7	9 $\frac{3}{20}$	11 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	7
2. "	11	7 $\frac{1}{4}$	10	14	5 $\frac{3}{4}$	10	10 $\frac{3}{4}$	8	8 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$
3. "	11 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	10	14	6 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	9	8 $\frac{13}{20}$	11 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$
4. "	11 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	10	11	7 $\frac{3}{4}$	9 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	9	8 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	11	7 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$
5. "	.	11	11	.	.	.	.	9	.	.	.	8 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$
September 1. Woche	12	11	11	14	7 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{4}$	11	6 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	11	8 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$
2. "	12	11 $\frac{1}{2}$	11	11 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{2}$	9	11 $\frac{3}{4}$	10	6 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	11	8 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$
3. "	13	12	12	11 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	9	6 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$
4. "	15	13	13	11 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{4}$	8	6 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$
5. "	15	.	.	.	.	9 $\frac{3}{4}$	10 $\frac{3}{4}$	.	.	.	.	11 $\frac{1}{4}$	.	.
Oktober . 1. Woche	16	13	14	11	5 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{3}{4}$	11	7 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$
2. "	16	13 $\frac{1}{2}$	14	11 $\frac{1}{2}$	5	9 $\frac{3}{8}$	10 $\frac{1}{2}$	8	6 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$
3. "	16	13 $\frac{1}{2}$	14	12	8 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{3}{4}$	10 $\frac{1}{4}$	8	7 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	7
4. "	16	13	14 $\frac{1}{2}$	13	8 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{4}$	10 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	7
5. "	.	.	.	13	8 $\frac{1}{4}$	.	.	.	9 $\frac{3}{4}$	.	.	.	.	7
November 1. Woche	16	13	16 $\frac{3}{4}$	13	8 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{4}$	10 $\frac{1}{2}$	10	9 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{3}{4}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	8
2. "	16	12 $\frac{3}{4}$	18	13	8 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{4}$	10 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{3}{4}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$
3. "	16	12 $\frac{1}{2}$	18	14	9	10	10 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	9
4. "	16	12 $\frac{1}{2}$	17	16 $\frac{1}{2}$	.	10	10 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{2}$
5. "	.	12 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	.	8 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	.
Dezember 1. Woche	16	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	9 $\frac{1}{2}$

Tabelle 8.

Frachtsätze von Chicago nach Newyork auf dem Wasserwege während der Zeit der offenen Schifffahrt.

In Geltung während des	Frachtsätze in Cents für das Bushel													
	M a i s													
	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	189
April . . 1. Woche	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.
2. "	9	.	12 $\frac{3}{4}$	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	.
3. "	8 $\frac{1}{2}$	.	11 $\frac{3}{4}$	.	8 $\frac{1}{4}$	.	.	.	.	.	.	.	6 $\frac{3}{8}$	.
4. "	8 $\frac{1}{4}$	.	9 $\frac{3}{4}$	.	8 $\frac{1}{4}$	.	.	.	.	.	.	.	6 $\frac{1}{4}$	.
5. "	.	.	.	.	7 $\frac{3}{4}$	.	.	.	.	9 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.
Mai . . . 1. Woche	8 $\frac{1}{2}$	.	8 $\frac{3}{4}$	.	7 $\frac{1}{2}$	.	6 $\frac{5}{8}$	.	.	9 $\frac{5}{8}$	.	6 $\frac{3}{4}$	6	4 $\frac{1}{2}$
2. "	9	7 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{5}{8}$	.	8 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{3}{8}$	6	4 $\frac{3}{8}$
3. "	7	6 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{7}{8}$	.	9 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{8}$	6 $\frac{1}{2}$	6	4
4. "	6 $\frac{3}{4}$	6	10 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	.	.	8	8	6 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{3}{8}$
5. "	.	6	11 $\frac{1}{4}$	.	.	.	.	.	8	.	.	.	6 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{1}{2}$
Juni . . 1. Woche	7 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{1}{2}$	12	8 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	.	.	6	8 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{5}{8}$	6 $\frac{1}{2}$	6	4 $\frac{1}{2}$
2. "	7 $\frac{3}{4}$	6	13 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	.	.	5 $\frac{3}{4}$	9 $\frac{3}{8}$	9	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{1}{2}$
3. "	6 $\frac{3}{4}$	6	13 $\frac{1}{2}$	8	7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	6	.	6 $\frac{1}{4}$	10 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{1}{2}$
4. "	6	5 $\frac{7}{8}$	13 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{5}{8}$	3 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{3}{4}$	9 $\frac{3}{4}$	4 $\frac{3}{8}$	6	6 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$
5. "	6	.	.	.	.	6 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	.	6	.	.
Juli . . . 1. Woche	5 $\frac{7}{8}$	6 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{3}{4}$	6	.	.	6 $\frac{1}{10}$	8 $\frac{1}{4}$	5	6	6 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{1}{2}$
2. "	5 $\frac{5}{8}$	6	11 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	6	6	.	.	6 $\frac{1}{10}$	7 $\frac{1}{8}$	4 $\frac{3}{4}$	6	6	4 $\frac{1}{2}$
3. "	6	7	9 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{4}$	6	.	.	6 $\frac{3}{8}$	8	5 $\frac{1}{8}$	6 $\frac{1}{2}$	6	4 $\frac{1}{2}$
4. "	6	8 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{5}{8}$	3 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	.	6 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{1}{2}$	.
5. "	.	.	10	5 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{3}{8}$	.	.	.	7 $\frac{3}{8}$	.	.	.	.	.
August . 1. Woche	6 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{3}{4}$	5 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	6	.	1 $\frac{1}{5}$	7 $\frac{3}{4}$	.	6 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{3}{8}$	6
2. "	7	10 $\frac{1}{4}$	10 $\frac{3}{8}$	5 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	5 $\frac{3}{4}$	.	7 $\frac{1}{5}$	7 $\frac{3}{8}$	.	6 $\frac{3}{4}$	5 $\frac{3}{8}$	7
3. "	7	10 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{4}$	6	.	8 $\frac{3}{8}$	7 $\frac{1}{4}$	.	6 $\frac{3}{4}$	5 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{1}{2}$
4. "	10 $\frac{1}{4}$	11	10 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	7	8 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{1}{8}$	10 $\frac{3}{8}$	8 $\frac{1}{4}$	.	7 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{1}{2}$
5. "	11 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	.	.	4 $\frac{3}{4}$	.	.	7 $\frac{3}{8}$	5 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{1}{2}$
September 1. Woche	12 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{3}{4}$	10	8 $\frac{1}{4}$	7	9 $\frac{3}{4}$	7	4 $\frac{1}{4}$	10	8 $\frac{3}{8}$	.	7 $\frac{3}{8}$	5 $\frac{1}{2}$	7
2. "	12 $\frac{1}{2}$	12	10	7 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	.	4	9 $\frac{3}{8}$	8	7 $\frac{3}{8}$	8	6 $\frac{1}{8}$	7 $\frac{1}{2}$
3. "	13	12 $\frac{1}{2}$	10	8	8	10 $\frac{3}{4}$	.	.	9 $\frac{1}{8}$	8 $\frac{1}{2}$	.	8	6	7
4. "	11 $\frac{3}{4}$	13	9 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{4}$	10 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	.	10 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{8}$	8 $\frac{1}{8}$	6	7
5. "	.	.	.	.	8 $\frac{1}{4}$	10 $\frac{1}{4}$	.	.	.	7 $\frac{1}{8}$	.	.	.	.
Oktober . 1. Woche	11 $\frac{3}{4}$	14	10 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{4}$	.	.	10 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	.	8	6 $\frac{1}{4}$	7
2. "	13	13 $\frac{3}{8}$	11 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{1}{4}$	9	9 $\frac{1}{4}$	.	.	10 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{3}{8}$	5 $\frac{1}{4}$	6
3. "	12	16 $\frac{5}{8}$	12 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	.	.	10 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{2}$	6
4. "	10 $\frac{1}{2}$	16 $\frac{3}{4}$	13 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	9 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{3}{4}$	.	.	8 $\frac{3}{8}$	9 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{8}$	7
5. "	.	.	14 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{3}{4}$	.	.	.	.	9 $\frac{3}{10}$	.	.	.	.	7
November 1. Woche	10 $\frac{1}{2}$	13 $\frac{1}{4}$	15 $\frac{3}{8}$	7	9 $\frac{1}{2}$	9	.	5 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{8}$	9 $\frac{3}{8}$	7 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{8}$	6 $\frac{1}{2}$	7
2. "	11	13 $\frac{1}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	.	9	9	.	.	9 $\frac{1}{8}$	9 $\frac{1}{4}$	.	7 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{1}{4}$	8
3. "	11 $\frac{3}{4}$	19	14 $\frac{1}{4}$	.	9 $\frac{1}{4}$	.	.	.	.	11 $\frac{1}{2}$	.	7 $\frac{1}{8}$	4 $\frac{3}{8}$	8
4. "	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{3}{8}$	.
5. "	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6 $\frac{3}{8}$	.

Das Getreide ist die eigentliche Massenfracht in den Vereinigten Staaten, es wird meines Wissens zu den billigsten Frachtsätzen und auf die grössten Entfernungen gefahren, auch theilen sich die Eisenbahnen und die Wasserstrassen in seine Beförderung. Der Gegenstand, der auf unseren deutschen Bahnen in den grössten Mengen gefahren wird, sind die Kohlen. Der Gesamtgüterverkehr der deutschen Bahnen umfasste im Jahre 1893: 165 514 507 t, worunter nicht weniger als 75 645 129 t Stein- und Braunkohlen. Die Stein- und Braunkohlen haben denn auch bei uns die billigsten Tarife. Es würde immerhin von Interesse sein, die Kohlentarife der amerikanischen Bahnen kennen zu lernen. Leider giebt der vorliegende Bericht für diese nur geringe Anhaltspunkte.¹⁾ Das grösste Kohlenbecken in den Vereinigten Staaten befindet sich im Lehighthale im Staate Pennsylvanien, und die Lehighthalbahn, die seit 1892 von der Philadelphia- und Readingbahn auf 999 Jahre gepachtet ist, ist vielleicht die grösste Kohlenbahn des Landes. Ihre Stammlinie führt von Perth Amboy, einem grossen Kohlenhafen an der Bay von New-York in einer Länge von 440 Meilen (= rund 700 km) nach Buffalo am Eriesee. Diese Bahn durchzieht die Kohlenfelder des Lehighthales und befördert die Kohlen theils nach dem Atlantischen Ocean, theils nach den grossen Seen. Die Kohlenfelder gehören zum grossen Theil wieder den dort gelegenen Bahnen, der Pennsylvaniabahn, der Eriebahn, der Philadelphia- und Readingbahn u. s. w., nur zum kleineren Theil anderen Personen. Das ist wohl der Hauptgrund, aus dem von Kohlentarifen in den dortigen Gegenden nicht viel die Rede ist. Die Eisenbahnen haben die Beförderung und die Beförderungsbedingungen für Kohlen augenscheinlich ganz in ihrer Hand, die übrigen Interessenten müssen sich ihren Anordnungen fügen und haben selbst kein Wort mitzusprechen²⁾. In dem Bericht werden die Kohlenfrachten der Lehighbahn von

¹⁾ Report. S. 529 f. Vergl. auch van Oss a. a. O. Kap. XVIII. S. 289 ff.

²⁾ Dass eine derartige Machtstellung, wenn sie mit Uebermuth, ja Verwegenheit ausgebeutet wird, auch der Inhaberin gefährlich werden kann, hat im Frühjahr 1892 der Zusammenbruch der Philadelphia- und Readingbahn gezeigt, die lediglich an ihren masslosen Kohlenspekulationen zu Grunde gegangen ist. Vergl. auch Kupka in der österreichischen Zeitschrift f. Eisenbahnen u. Dampfschiffahrt. 1893, S. 225 ff.

den Kohlenfeldern sowohl nach Perth-Amboy als nach Buffalo mitgeteilt in ihrer Entwicklung von 1875 bis Ende 1892. Der Tarif für Anthrazitkohlen ist in dieser Zeit von 2,56 auf 1,85 Dollar für die Tonne von 2240 Pfd. (= 1008 kg) nach Perth-Amboy und von 4,09 auf 2,50 Dollar nach Buffalo heruntergegangen. Die neuesten Sätze entsprechen nach meinen Berechnungen — leider sind in der Quelle die Entfernungen der Kohlenfelder von den Ausschiffungshäfen nicht angegeben und diese lassen sich daher nur ungefähr schätzen — einem Einheitssatz von ungefähr 2,55 Pf. für das Tonnenkilometer, das ist etwa der Satz des deutschen Spezialtarifs III. Auf den preussischen Staatsbahnen werden die Massensendungen von Kohlen bekanntlich zu weit billigeren Ausnahmetarifen gefahren. Die Kohlentarife jener Gebiete sind nicht so erheblichen Schwankungen unterworfen, wie die Getreidetarife und die Schwankungen hängen offenbar, bei der Eigenart dieses Geschäfts, auch mit den Kohlenpreisen zusammen.

XI.

Die Durchschnittsfrachtsätze 1852—1892.

Ein buntes Bild zeigt die auf den folgenden Seiten befindliche Tabelle 9.

Tabelle 9.

D u r c h s c h n i t t s f r a c h t e n für die Tonnenmeile einer Anzahl bedeutender Eisenbahnen, von denen diese Zahlen zu erhalten waren, von 1852 an.

(Die Frachten für die Jahre 1888—1892 sind den Berichten der Bahnen an das Bundesverkehrsamt entnommen. Die Zahlen früherer Jahre entstammen zuverlässigen Quellen und sind mit wenigen Ausnahmen von Beamten der Bahnen nachgeprüft. Die Zahlen für 1892 sind vom Vorsteher des statistischen Büreaus nicht nachgeprüft.)

Jahr	Boston und Albany E. B.	Boston und Worcester E. B. ¹⁾	West E. B. ¹⁾	Fitchburg E. B.	Central Vermont E. B.	Newyork und Neu-England E. B.	Newyork, Newhaven und Hartford E. B. ²⁾	Canadische Ueberlandbahn	Delaware, Lackawanna und West E. B.	Newyork, Ontario und West E. B.	Lehigh Valley E. B.	Newyork Central E. B. ²⁾	Lake Shore und Michigan Southern E. B. ²⁾	Michigan Central E. B.	Newyork, Chicago und St. Louis E. B.	Cleveland, Cincinnati, Chicago und St. Louis E. B.
	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
1852	.	.	.	3,12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1853	.	.	.	2,77	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3,03
1854	.	3,36	2,86	3,29	.	.	.	.	.	.	.	.	3,51	.	.	2,66
1855	.	3,68	2,83	3,66	.	.	.	.	.	.	.	3,02	3,21	.	.	2,60
1856	.	4,14	3,13	4,24	.	.	3,80	.	.	.	.	2,95	2,96	.	.	2,55
1857	.	4,25	3,22	3,93	.	.	4,44	.	.	.	.	3,12	2,74	.	.	2,52
1858	.	3,64	2,93	3,78	.	.	4,18	.	.	.	.	2,59	2,38	.	.	2,26
1859	.	3,87	2,96	3,88	.	.	4,20	.	.	.	.	2,13	2,29	.	.	1,97
1860	.	3,58	2,54	4,10	.	.	4,04	.	.	.	.	2,05	2,16	2,18	.	2,12
1861	.	3,09	2,43	3,94	.	.	4,54	.	.	.	.	1,96	2,00	1,96	.	1,86
1862	.	.	2,60	3,75	.	.	4,50	.	.	.	.	2,22	2,10	1,91	.	1,98
1863	.	.	2,75	3,26	.	.	4,09	.	.	.	.	2,38	2,30	1,99	.	2,13
1864	.	.	3,01	3,51	.	.	4,21	.	.	.	.	2,70	2,83	2,26	.	2,64
1865	.	3,88	3,55	4,09	.	.	4,76	.	.	.	.	3,26	2,90	3,06	.	2,65
1866	.	3,63	3,16	4,33	2,85	.	5,52	.	.	.	.	2,87	2,48	2,60	.	2,37
1867	.	3,36	2,98	4,21	2,75	.	4,94	.	.	.	.	2,46	2,43	2,49	.	2,16
1868	2,81	.	.	4,08	2,53	6,40	5,12	.	.	.	2,13	2,59	2,34	2,45	.	1,94
1869	2,43	.	.	4,35	2,35	5,53	5,69	.	.	.	2,40	2,20	1,71	2,09	.	1,80
1870	2,19	.	.	4,31	1,86	4,46	6,23	.	.	5,87	2,27	1,88	1,50	1,98	.	1,52
1871	2,09	.	.	.	1,75	4,54	5,69	.	.	2,60	2,25	1,62	1,39	1,61	.	1,36
1872	2,02	.	.	3,92	.	4,27	3,74	.	.	2,50	2,01	1,50	1,37	1,56	.	1,34
1873	1,96	.	.	3,77	1,83	4,42	3,78	.	.	2,47	2,11	1,57	1,34	1,57	.	1,36
1874	1,82	.	.	4,32	1,83	4,80	3,70	.	.	2,28	2,13	1,46	1,18	1,29	.	1,19
1875	1,53	.	.	4,13	.	4,81	4,10	.	.	2,61	2,06	1,27	1,01	1,16	.	1,01
1876	1,28	.	.	2,51	.	4,72	3,54	.	.	2,73	1,72	1,05	0,82	1,03	.	0,81
1877	1,21	.	.	2,08	1,41	4,22	3,34	.	.	2,75	1,40	1,01	0,86	0,98	.	0,89
1878	1,13	.	.	1,60	1,24	2,60	2,87	.	.	2,93	1,36	0,93	0,73	0,85	.	0,75
1879	1,10	.	.	1,30	1,08	2,86	2,36	.	.	2,31	1,06	0,78	0,64	0,69	.	0,70
1880	1,21	.	.	1,36	1,13	2,86	2,09	1,30	.	2,87	1,34	0,87	0,75	0,84	.	0,79
1881	1,04	.	.	1,26	1,03	2,20	1,63	1,28	2,40	1,27	0,78	0,62	0,72	.	0,67	
1882	1,07	.	.	1,17	1,02	1,77	1,76	1,19	1,97	1,33	0,73	0,63	0,77	.	0,71	
1883	1,19	.	.	1,19	1,09	1,38	1,89	1,06	1,93	1,33	0,91	0,73	0,83	0,60	0,75	
1884	1,09	.	.	1,09	1,11	1,41	1,96	1,45	0,97	1,55	1,26	0,83	0,65	0,65	0,48	0,63
1885	0,94	.	.	1,06	1,00	1,81	1,96	1,20	0,94	1,20	1,07	0,68	0,55	0,56	0,44	0,58
1886	1,10	.	.	1,07	0,91	1,67	2,00	1,10	0,93	1,53	1,11	0,76	0,64	0,69	0,54	0,68
1887	1,10	.	.	1,13	0,91	1,63	1,95	1,01	0,96	1,65	1,12	0,78	0,67	0,69	0,55	0,70
1888	1,099	.	.	1,116	0,914	1,192	1,752	1,007	1,070	1,395	1,069	0,753	0,673	0,702	0,577	0,685
1889	1,030	.	.	1,015	0,869	1,344	1,830	0,949	0,983	1,400	0,942	0,712	0,632	0,702	0,506	0,675
1890	1,105	.	.	0,995	0,777	1,220	1,810	0,885	0,948	1,271	0,855	0,730	0,664	0,701	0,524	0,674
1891	1,089	.	.	0,991	.	1,140	1,793	0,871	0,896	1,033	0,774	0,740	0,630	0,723	0,519	0,683
1892	1,050	.	.	0,925	.	1,155	1,756	0,869	0,903	0,939	.	0,700	0,602	0,687	0,537	0,710

¹⁾ Verschmolzen im Jahre 1867, bilden jetzt die Boston und Albany E. B.

²⁾ Im Jahre 1872 durch Verschmelzung der Newyork- und Newhaven- und Hartford- mit den Newhavenisenbahnen. Die Zahlen bis 1872 beziehen sich nur auf die Newyork- und Newhavenbahn.

Jahr	Chicago und North-western E. B.	Chicago, Burlington und Quincy E. B., östlich vom Missouri	Chicago Rock Island und Pacific E. B.	Chicago und Alton E. B.	Illinois Central E. B.	Wisconsin Central Bahnen	Northern Pacific E. B.	Union Pacific E. B.	Atchison, Topeka und Santa Fe E. B.	Denver und Rio Grande E. B.	Texas und Pacific E. B.	Chesapeake und Ohio E. B.	Louisville und Nashville E. B.	Richmond und Danville E. B.	Mobile und Ohio E. B.	Chicago, Burlington und Quincy E. B., westlich vom Missouri
	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
1858	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6,04	.	.	.	.
1859	.	.	.	.	2,14	.	.	.	.	.	.	6,61	.	.	.	.
1860	.	.	.	.	2,04	.	.	.	.	.	.	6,41	.	.	.	.
1861	.	.	.	.	1,91	.	.	.	.	.	.	5,82	.	.	.	.
1862	.	.	.	.	1,96	.	.	.	.	.	.	7,57	.	.	.	.
1863	.	2,35	2,68	.	1,95	.	.	.	.	.	.	9,86	.	.	.	.
1864	.	2,55	2,56	.	2,51	.	.	.	.	.	.	24,55	.	.	.	.
1865	.	3,64	3,51	.	3,10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1866	.	3,70	3,45	.	3,19	.	.	.	.	.	.	6,61	5,37	.	.	.
1867	.	.	3,05	.	2,90	.	.	.	.	.	.	5,22	4,13	.	.	.
1868	3,13	3,18	3,35	.	2,46	.	.	.	.	.	.	4,47	4,14	.	.	.
1869	.	3,25	2,98	.	2,49	.	.	.	.	.	.	5,08	3,31	5,99	.	.
1870	3,09	3,06	2,74	.	2,31	.	.	.	.	.	.	4,86	3,01	5,37	4,48	.
1871	2,87	2,39	2,64	.	2,32	.	.	.	.	.	.	4,97	2,57	5,43	4,16	.
1872	2,61	2,20	2,49	.	2,16	.	.	2,34	.	6,14	.	4,08	2,30	4,96	3,77	.
1873	2,35	1,92	2,29	.	2,20	.	.	2,17	3,10	5,38	.	2,19	2,21	4,83	3,83	.
1874	2,28	1,90	2,07	2,12	2,09	.	.	1,84	3,04	4,85	.	1,50	2,15	4,01	3,53	.
1875	2,10	1,95	1,92	1,89	1,93	2,57	.	2,07	2,41	4,49	5,13	1,48	1,92	3,49	3,07	.
1876	1,95	.	1,91	1,63	1,80	2,17	.	2,04	2,73	3,37	3,97	1,20	1,85	3,46	2,85	.
1877	1,86	.	1,71	1,45	1,82	2,02	.	1,92	2,55	3,09	3,34	1,10	1,76	2,92	2,63	.
1878	1,72	.	1,56	1,30	1,64	2,13	.	1,96	2,42	.	3,26	0,98	1,71	2,87	2,29	.
1879	1,56	1,11	1,43	1,05	1,52	1,93	2,59	1,70	2,51	.	3,12	0,86	1,56	2,43	2,48	.
1880	1,49	1,08	1,21	1,21	1,54	1,96	1,96	.	2,38	.	3,09	0,87	1,60	2,16	2,20	3,15
1881	1,47	1,15	1,22	1,24	1,52	2,01	2,16	2,23	2,28	3,62	3,36	0,89	1,50	2,07	2,06	3,20
1882	1,47	1,09	1,28	1,26	1,42	2,11	2,01	2,24	2,29	3,65	2,28	0,79	1,35	1,95	2,15	3,04
1883	1,42	1,03	1,17	1,13	1,43	2,36	2,07	2,05	1,99	2,89	1,76	0,72	1,32	2,06	2,28	2,71
1884	1,31	0,97	1,10	1,01	1,37	2,11	1,90	1,80	1,93	2,90	1,64	0,67	1,24	2,09	1,97	2,46
1885	1,19	0,95	1,04	1,01	1,31	1,77	1,78	1,72	1,75	2,72	1,56	0,55	1,16	1,95	1,70	2,24
1886	1,19	0,94	1,07	0,96	1,16	1,44	1,67	1,58	1,60	2,60	1,67	0,54	1,10	1,93	1,51	2,04
1887	1,10	0,87	1,01	0,95	1,09	1,30	1,63	1,42	1,35	2,39	1,46	0,54	1,02	1,92	1,32	1,81
1888	0,983	0,78	0,964	0,973	1,069	.	1,437	1,170	1,289	2,346	1,314	0,54	1,049	1,710	1,018	1,42
1889	1,013	0,88	0,971	1,002	0,839	0,971	1,429	1,166	1,289	2,212	1,435	0,538	0,998	1,476	0,958	1,60
1890	0,977	0,79	0,995	0,898	0,942	0,936	1,430	1,138	1,129	2,054	1,249	0,561	0,972	1,310	0,924	1,49
1891	1,028	0,88	1,039	0,980	0,934	0,988	1,328	1,131	1,175	2,006	1,279	0,525	0,968	1,416	0,867	1,41
1892	1,013	0,987	1,055	0,973	0,908	0,868	1,402	1,081	1,130	1,863	1,226	.	0,948	1,355	0,845	.

In dieser Tabelle sind die Durchschnittserträge für die Tonnenmeile in ihrer Entwicklung von 1852 bis 1892 auf einigen der bedeutenderen Bahnen der Vereinigten Staaten zusammengestellt. Die Zahlen bedeuten die Einheit der Gütertonnenmeile, wobei man sich vergegenwärtigen möge, dass 1 Cent für die Tonnenmeile soviel ist, wie 2,88 Pfg. für das Tonnenkilometer und dass der Durchschnittssatz für ein Tonnenkilometer auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1892/93 sich auf 3,83 Pfg. belief. Diese Einheit hängt ja freilich nicht allein von der Höhe der Beförderungsgebühren, sondern sehr wesentlich auch von der Dichtigkeit des Verkehrs und der Länge der durchfahrenen Strecken ab. So finden wir denn auch bei den amerikanischen Bahnen die grössten Verschiedenheiten, oft bei Bahnen, die in unmittelbarer Nachbarschaft liegen. Verhältnissmässig am höchsten sind die Sätze auf den Bahnen der Neu-England-Staaten und auf den Ueberlandbahnen. Die Durchschnittseinnahmen für die Tonnenmeile im Jahre 1892 stellen sich beispielsweise bei den wichtigsten Ueberlandbahnen wie folgt:

Denver, Rio Grande	1,863 Cents
Northern Pacific	1,402 „
Texas und Pacific	1,226 „
Atchison, Topeka, Santa-Fé	1,130 „
Union Pacific	1,081 „
Chicago, Rock Island und Pacific	1,055 „
Canadian Pacific	0,869 „

Die Denver und Rio Grande Bahn ist eine der theuersten Gebirgsbahnen, die Northern Pacific hat offenbar in dem in Betracht kommenden Jahre ihre Monopolsätze noch aufrecht erhalten können, die Canadian Pacific kann mit den billigsten Sätzen arbeiten, weil sie von der englischen Regierung bedeutend unterstützt ist und sie daher nur Erträge für ein verhältnissmässig geringes Anlagekapital heraus zu wirtschaften braucht. Die Zahlen bedürfen im übrigen kaum der Erläuterung, man gewinnt aber auch aus ihnen den Eindruck, wie ungeordnet das amerikanische Eisenbahnwesen noch ist und wie schwer es dem Handel, der Industrie und der Landwirtschaft unter solchen Verhältnissen sein muss, ihre Berechnungen anzustellen. Unleugbar sind indessen die Durchschnitts-

erträge auf vielen Bahnen sehr geringe, und das lässt auf niedrige Tarife schliessen.

Es gehört zu den Liebhabereien amerikanischer Schriftsteller, diesen Umstand immer wieder hervorzuheben und als einen entschiedenen, durch das Wesen des Privatbahnsystems begründeten Vorzug der amerikanischen vor den europäischen, insbesondere aber den Staatsbahnen anzupreisen, und es fehlt nicht an deutschen Eisenbahnpolitikern, die solche Vergleiche kritiklos nachbeten. Ich will einmal davon absehen, dass die Eigenthümer der Eisenbahnen, ihre Aktionäre, nicht gerade glücklich sind über diese niedrigen Tarife, weil sie eben geringe Einnahmen zur Folge haben, und ferner will ich die grossen Nachtheile ausser Betracht lassen, wie wir sie in Amerika als unmittelbaren Ausfluss der niedrigen Tarife kennen gelernt haben, nämlich die Unsicherheit, die Schwankungen, den fortwährenden Wechsel der Frachtsätze, die sich auch in den vorstehenden Tabellen abspiegeln. So sehr alle diese Schattenseiten bei Beurtheilung der amerikanischen Eisenbahntarifpolitik in Betracht kommen, so lassen sie sich doch in Zahlenwerthen nicht ausdrücken. Als Grundlage eines Vergleichs sind daher die in deutsche Werthe umgerechneten Durchschnittserträge der amerikanischen und die der deutschen Bahnen im Personen- und Güterverkehr in den letzten fünf Jahren, für die in beiden Ländern statistische Ermittlungen vorliegen, nachfolgend einander gegenübergestellt.

Durchschnittserträge der nordamerikanischen im Vergleich mit den deutschen Eisenbahnen in Pfennigen.

J a h r	Vereinigte Staaten	Deutsches Reich	Vereinigte Staaten	Deutsches Reich
	für 1 Personenkilometer		für 1 Gütertonnenkilometer	
1888/89	5,65	3,26	2,67	3,90
1889/90	5,65	3,18	2,73	3,88
1890/91	5,59	3,08	2,59	3,86
1891/92	5,54	3,05	2,58	3,82
1892/93	5,50	3,01	2,53	3,83

Diese Tabelle ergibt, dass die Personenerträge, also auch die Personentarife in Deutschland erheblich niedriger sind, als in den Vereinigten Staaten, während bei den Gütererträgen das umgekehrte der Fall ist. Die Tabelle zeigt ferner, dass in beiden Ländern sowohl die Personen- als die Gütererträge von Jahr zu Jahr stetig, wenn auch langsam sinken. Nur im Jahre 1889/90 finden wir in Amerika und 1892/93 in Deutschland eine geringe Steigerung der Gütererträge. Aber man muss sich hüten, auf diese Zahlen einen zu grossen Werth zu legen. Sie können allenfalls als Anhaltspunkt dienen. Das haben denkende amerikanische Fachmänner auch längst eingesehen. Zunächst liegt es auf der Hand, dass Verkehrszahlen eines Gebietes, wie das der Vereinigten Staaten, von 7 816 320 qkm (ausser Alaska) Flächeninhalt und einer Bevölkerung von rund etwa 65 Millionen Einwohnern sich mit den Zahlen eines Landes im Umfang des Deutschen Reichs (540 468 qkm), dagegen einer Bevölkerung von etwas über 50 Millionen Einwohnern überhaupt nicht vergleichen lassen, ganz abgesehen von den sonstigen Verschiedenheiten der gesammten Kultur und des wirthschaftlichen Lebens beider Länder. Diese Schwierigkeit, um nicht zu sagen Unmöglichkeit eines brauchbaren Vergleichs fällt zwar nicht ganz weg, vermindert sich aber erheblich, wenn die äusseren Verhältnisse der verglichenen Gebiete wenigstens einigermaßen gleichartige sind.

Um solche zu erhalten, wurde vor einigen Jahren in einer angesehenen amerikanischen Fachzeitschrift, der Railroad Gazette vom 28. März 1890, das Gebiet der Vereinigten Staaten in acht Staatengruppen zerlegt, für diese die Beförderungssätze (des Jahres 1888) ermittelt und dem Umfang und der Einwohnerzahl der Gruppen von Staaten gegenübergestellt. Die hiernach entstandene Tabelle ist nachstehend, in deutsche Werthe umgerechnet, abgedruckt. Sie ist auch heute noch für unsere Zwecke von Bedeutung, weil es ja nur darauf ankommt, die Verhältnisszahlen sich klar zu machen. Die eingestellten absoluten Zahlen haben sich seitdem natürlich geändert.

Staatengruppen	Umfassend die Bundesstaaten	Umfang in qkm	Einwohnerzahl	Einnahme für das Personen km	Einnahme für das tkm
1. Neu-England-Staaten	Maine, Newhampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode-Island, Connecticut	171 840	4 392 048	5,27	3,98
2. Mittelstaaten	New-York, New-Jersey, Pennsylvania, Delaware, Maryland, District Columbia . .	301 700	14 833 404	5,29	2,17
3. Nördliche Zentralstaaten	Ohio, Michigan, Indiana, Illinois, Wiskonsin .	644 700	14 645 000	5,61	2,12
4. Südatlantische Staaten	Virginien, Westvirginien, Nord- und Südkarolina, Georgia, Florida	694 380	7 703 411	7,39	3,12
5. Staaten am Golf und im Mississippithal	Kentucky, Tennessee, Alabama, Mississippi, Louisiana	596 070	7 800 000	6,50	2,83
6. Südwestliche Staaten	Missouri, Arkansas, Indianer-Territorium, Texas, Kansas, Colorado, Neu-Mexiko .	1 973 650	8 228 552	6,58	3,85
7. Nordwestliche Staaten	Jowa, Minnesota, Nebraska, Montana, Dakota, Wyoming . .	1 577 520	5 365 000	6,79	3,17
8. Staaten am Stillen Ocean	Washington, Idaho, Oregon, Kalifornien, Nevada, Arizona, Utah	1 856 470	2 330 000	6,47	4,95
Gesamtgebiet der Vereinigten Staaten		7 816 320	65 213 107	5,90	2,57

Diese Tabelle zeigt, wie ausserordentlich verschieden die Eisenbahneinnahmen in den verschiedenen Gebieten der Vereinigten Staaten sind. Die Personensätze schwanken zwischen 5,27 Pfg. in den hochkultivirten Neu-Englandstaaten, und 7,39 Pfg. in den ver-

hältnissmässig am dünnsten bevölkerten umfangreichen früheren Sklavenstaaten entlang der südlichen Küste des atlantischen Ozeans. Die Güterfrachten bewegen sich zwischen 2,12 Pfg. und 4,95 Pfg., letzterer Satz gilt für die an dem stillen Ozean belegenen Gebiete, in denen der Geldwerth ein besonders niedriger ist, und die zum Theil sehr dünn bevölkert und für den Eisenbahnverkehr erst seit kürzerer Zeit erschlossen sind.

Vergleicht man nun weiter die amerikanischen mit den deutschen Durchschnittswerthen, so sehen wir, dass der höchste Satz der Vereinigten Staaten (7,39 Pf.) für den Personenverkehr weit mehr als doppelt so hoch ist, als der Satz der deutschen Bahnen (3,26 Pf.). Im Allgemeinen sieht man, dass in den Vereinigten Staaten die durchschnittlichen Einnahmen aus dem Personenverkehr im umgekehrten Verhältniss zu der Höhe der Kultur der einzelnen Gebiete stehen. Die bestkultivirten und am dichtesten bevölkerten Staatengruppen haben die niedrigsten, die weniger vorgeschrittenen dünn bevölkerten Gruppen die höchsten Einheitssätze. Bei der zweiten Gruppe, in der der Staat Newyork sich befindet, beeinflusst wahrscheinlich auch der Verkehr der Newyorker und Brooklyn Hochbahnen, auf denen über 200 Millionen Personen jährlich fahren, und deren Fahrpreise sehr niedrige sind, das Durchschnittsergebniss. Die Zuschläge, die in den Vereinigten Staaten für Luxuszüge und besondere Bequemlichkeiten erhoben werden, sind bei den Durchschnittswerthen nicht mit berücksichtigt.

Die durchschnittlichen Erträge aus dem Güterverkehr berechnen sich, wie schon gesagt, in den Vereinigten Staaten im Ganzen genommen niedriger, als bei uns. Der wesentliche Grund hierfür ist der, dass die von einer Tonne Gut durchfahrene Strecke in Amerika durchschnittlich erheblich länger ist, als in den europäischen Staaten. In den Vereinigten Staaten legt jede Tonne Gut durchschnittlich 174 km zurück, in Deutschland beispielsweise nur 105 km, in Frankreich 124 km. In den amerikanischen Neu-Englandstaaten, deren Kulturzustand sich vielleicht am ersten mit dem des preussischen Staates vergleichen lässt, während das Gebiet allerdings nur etwa halb so gross und die Bevölkerung erheblich dünner ist, beträgt die Einnahme für das tkm 3,98 Pf., ist also höher, als die deutsche. Gleichfalls höher sind die Durchschnitts-

einnahmen der am Stillen Ozean belegenen Staatengruppe. Die weitausgedehnten Mittelstaaten der Union mit ihrer ebenfalls weit vorgeschrittenen Kultur, aber auch ihren grossen, weit ausgedehnten Beförderungsstrecken, insbesondere für Getreidesendungen, und ihrem starken Durchgangsverkehr, haben ebenso, wie die nördlichen Zentralstaaten, niedrigere Frachteinnahmen.

Die Ergebnisse dieser besonderen Untersuchung der amerikanischen Fachzeitschrift werden in vollem Umfange bestätigt durch die seitdem herausgegebene, nach Staatengruppen aufgestellte Statistik des Bundesverkehrsamts. Aus den beiden letzten, in der Anlage 2 abgedruckten Tabellen lässt sich ohne weiteres ablesen, wie ausserordentlich verschieden die Durchschnittserträge sowohl des Güter- als des Personenverkehrs in den einzelnen Gruppen sind. Im Jahre 1893 war beispielsweise der Durchschnittsertrag für die Personenmeile 2,108 Cents, der höchste Ertrag 2,458 Cents (in Gruppe VII), der niedrigste 1,89 Cents in Gruppe I; der Durchschnittsertrag für die Gütertonnenmeile belief sich auf 0,878 Cents, der höchste Ertrag auf 1,507 Cents (Gruppe X), der niedrigste auf 0,663 Cents (Gruppe III).

Nimmt man, mit anderen Worten, einigermassen übereinstimmende Unterlagen für die Vergleichung der Tarifsätze, so findet man nur solche Verschiedenheiten, die sich genügend aus den Eigenartigkeiten der Kultur- und Verkehrsverhältnisse der beiden Länder erklären lassen. Wenn wir auch zweifellos aus der amerikanischen Verkehrspolitik manches lernen können, so wäre doch nichts verkehrter für Deutschland, als eine einfache Uebertragung der amerikanischen Eisenbahntarife auf die deutschen Bahnen, wie es gewiss keinem Amerikaner einfallen wird, seine Eisenbahntarife nach dem Vorbilde der deutschen ohne weiteres umzumodeln.

XII.

Die Tarifunregelmässigkeiten. Die Tarifverbände (Pools).

Alle Erhebungen über die Eisenbahntarifverhältnisse der Vereinigten Staaten haben eine Lücke, die sich nicht ausfüllen lässt. Sie können sich nur erstrecken auf die bekannten Thatsachen.

Es ist aber ein offenes Geheimniss, dass für die Beförderung im Personen- und Güterverkehr neben den veröffentlichten noch Bedingungen gelten, die die Eisenbahnen von Fall zu Fall mit dem einzelnen Verfrachter vereinbaren und die sich der allgemeinen Kenntniss entziehen. Es ist ferner bekannt, dass die Erträge aus der Eisenbahnbeförderung auch dadurch geschmälert werden, dass die Eisenbahnen gezwungen sind, an eine Schaar von, ich möchte sagen, Eisenbahnschmarotzern, die sog. Agenten, einen nicht unerheblichen Tribut zu zahlen.

Ueber die Unzulässigkeit, ja Verwerflichkeit der Refaktien ist man sich in den Vereinigten Staaten in der Theorie vollständig einig. Die Missbräuche, die mit diesen heimlichen Frachtbegünstigungen einzelner Gegenden und einzelner Personen getrieben sind, haben dazu geführt, dass sie im § 3 des Bundesverkehrsgesetzes für den zwischenstaatlichen Verkehr bei strenger Strafe verboten sind. Auch einzelne Staaten haben, wie oben gezeigt, für ihren inneren Verkehr derartige Verbotsgesetze erlassen. Das Bundesverkehrsamt hat es als eine seiner ersten Aufgaben seit seiner Errichtung betrachtet, dieses Verbot für den zwischenstaatlichen Verkehr durchzuführen und war anfänglich auch der Meinung, dass es nur ernsten Willens bedürfe, um dies zu erreichen. Sehr bald aber zeigte sich eine geradezu unheimliche Erfindungsgabe der Eisenbahnen für Mittel zur Umgehung des Verbots. Mittheilungen hierüber finden sich in einem Berichte des Bundesverkehrsamts, der unter dem Titel: „Opinion and Recommendation of the Commission in the matter of Underbilling“ besonders veröffentlicht ist, und in einer auf S. 114 des Jahresberichts für 1888 angeführten Entscheidung des Amts vom 11. April 1888 gipfelt.

Das Amt beginnt in diesem Berichte damit, seine früheren Bemerkungen über Einschränkung der Refaktien infolge des Erlasses des Bundesverkehrsgesetzes einzuschränken und richtig zu stellen. Man habe allerdings nicht wohl erwarten können, dass dieser Missbrauch sofort aufhörte, dass die Jahre lange im Publikum massgebenden, von den Eisenbahnen begünstigten Anschauungen über die eigentliche Natur der Refaktien einen so plötzlichen Umschwung erfahren hätten. „Die Zeit wird vielleicht einmal kommen,“ heisst es S. 3, „dass es für ebenso unanständig gilt, auf unerlaubte

Weise einen Frachttransport sich zu verschaffen, wie sich unrechtmässig einen körperlichen Gegenstand anzueignen; dass die Staatsbürger, die das öffentliche Frachtfuhrwesen zu beaufsichtigen haben, die Erlaubniss ungleicher Frachtbedingungen unter demselben Gesichtspunkt beurtheilen, wie die Fälschung von Wahlstimmen. Es ist in der That nicht einzusehen, warum die Erlangung freien Transports oder eines Transports unter ermässigten Bedingungen durch Hinterlist oder Täuschung weniger ehrlos sein sollte, als jede andere Form des Betrugs. Ebenso wenig leuchtet es ein, worin sich das Verfahren öffentlicher Frachtführer, sich durch Gewährung besonderer Vortheile an einen Verfrachter Transporte zu verschaffen, sittlich unterscheidet von jeder anderen Form der Bestechung. Aber — diese Zeit ist heute noch nicht da, einstweilen finden derartige Anschauungen bei den Eisenbahnen und beim Publikum noch keinen Anklang. Es ist daher eine der wichtigsten Aufgaben der Behörde, durch strenge Anwendung der Gesetze und thunlichste Verbreitung der richtigen Auffassung eine erziehliche Wirkung auf die Geschäftsleute auszuüben.“

Dem Amte ist es aufgefallen, so fährt der Bericht fort, dass in der letzten Zeit und insbesondere seit Erlass des Gesetzes vom 4. Februar 1887 die Eisenbahnen grosse Mengen von Gütern befördert haben, deren Gewicht zu niedrig angegeben war. „Dies ist nicht etwa bloss vorgekommen auf einzelnen Eisenbahnen oder Eisenbahngruppen, sondern es hat sich ganz allgemein gezeigt in verschiedenen Gebieten der Vereinigten Staaten und selbst auf solchen Linien, die gleichzeitig mit dem ernstesten Nachdruck erklärten, dass sie den Erfordernissen des Gesetzes in aller und jeder Beziehung Genüge leisteten.“ Während dies Verfahren von allen Eisenbahnangestellten, die das Amt vernommen hat, einstimmig verurtheilt ist, haben es die Bahnen, denen diese Angestellten angehörten, gleichzeitig stillschweigend geduldet, obgleich sie die Missbräuche bemerkt haben, oder doch leicht hätten bemerken können. Andere Bahnen sind nachdrücklich gegen den Unfug — „the vicious practice of underbilling“ — vorgegangen. So haben die zum Hauptbahnverband gehörigen Bahnen eine Anzahl besonderer Inspektoren mit den genauesten Untersuchungen und Ermittlungen und einer sorgfältigen Ueberwachung des Gewichtsfest-

stellungsverfahrens auf den einzelnen Stationen beauftragt. Das Ergebniss ihrer Thätigkeit war ein überraschendes. In der Zeit vom 1.—18. Februar 1888 wurden z. B. auf der Station Black Rock der Michigan-Centralbahn 61 Wagen nachgewogen. Bei 57 Wagen war das Gewicht um zusammen 273 350 Pfd. zu niedrig, bei 4 Wagen um zusammen 4100 Pfd. zu hoch angegeben. Von den ersteren Wagen überstieg bei 20 das wirkliche Gewicht das angegebene um je 5000 Pfd., bei 4 um je 20 000 Pfd. Nur bei 18 Wagenladungen war der Gewichtsunterschied geringer als je 1000 Pfd., ein Unterschied, der auf natürliche Einflüsse zurückzuführen ist, daher unbeachtet blieb.

135 Wagen derselben Bahn wurden in der Zeit vom 23. Januar bis zum 15. Februar 1888 auf der Station Suspension Bridge nachgewogen. Von diesen war bei 129 ein zu niedriges Gewicht, insgesamt 536 545 Pfd., bei 6 ein zu hohes Gewicht von zusammen 7290 Pfd. angegeben, bei 42 Wagen überstieg das wirkliche Gewicht das angegebene um je 5000 Pfd., bei 11 um je 10 000 Pfd. für den Wagen. Bei der Nachwiegung von Wagen der New York Central und Hudson River Bahn auf derselben Station stellte sich beispielsweise heraus, dass eine Wagenladung Eisen von Albany nach Detroit mit einem Gewichte von 32 000 Pfd. angegeben war, während sie 42 400 Pfd. wog, bei einer Wagenladung Salz von Rochester nach Chicago war das Gewicht angegeben auf 24 000 Pfd., es betrug in Wahrheit 32 350 Pfd. Aehnliche unrichtige Gewichtsangaben sind in grosser Zahl entdeckt worden. Ob der Frachtführer daran mitschuldig ist, hat sich hier nicht genau feststellen lassen. Die Untersuchung hat ergeben, dass ein Getreidespeicher in Toledo, von dem zahlreiche der unrichtig deklarierten Getreidesendungen entnommen waren, unrichtig anzeigende Waagen besass, die man für richtig angenommen hatte, weshalb die Sendungen nicht weiter nachgewogen waren. Die Verfrachter haben die zu wenig gezahlte Fracht in diesem Falle nachgezahlt. Der beteiligte Eisenbahnbedienstete behauptet, ihm sei der Umstand unbekannt gewesen, und er habe im guten Glauben die Nachwiegung unterlassen. Den Verfrachtern ist indessen nach ihrem eigenen Zugeständniss bekannt gewesen, dass das von ihnen angegebene Gewicht ohne Nachprüfung als richtig angenommen

wurde. Das Amt bemerkt, dass in Fällen, wie den vorliegenden, der Verfrachter das Hauptinteresse an der unrichtigen Gewichtsangabe hätte; der Frachtführer habe aber auch mittelbar den Vortheil, dass er ein Gut gefahren habe, das sonst vielleicht auf einem anderen Wege, oder, mit Rücksicht auf die wirkliche Höhe der Fracht, überhaupt nicht befördert worden sei.

Mit besonderer Bequemlichkeit lassen sich derartige Betrügereien ausführen bei dem Versand von Waaren vom Osten nach dem Westen. So herrscht z. B. in Newyork stets ein sehr starker Andrang von Gütern verschiedenster Gattung auf allen Bahnhöfen. Die Güter gelangen verpackt zur Aufgabe. Die Eisenbahnen suchen sie mit möglichster Schnelligkeit abzufertigen. Sie schenken den Angaben der Frachtfuhrleute über den Inhalt der angefahrenen Waarenballen ohne weiteres Glauben und berechnen hiernach die Fracht. Die Entladung am Bestimmungsorte erfolgt meist auf den Privatgleisen der Empfänger ohne jede Aufsicht der Eisenbahn, so dass falsche Inhaltsangaben und zu niedrige Gewichtsangaben unbemerkt bleiben. Es ist ein offenes Geheimniss, dass hierdurch starke Frachthinterziehungen herbeigeführt werden. Für Eisenbahnbedienstete ist es ja nicht leicht, hier in wirksamer Weise eine Prüfung vorzunehmen, sie müssten zu diesem Zwecke jedes einzelne Gut auspacken und den Inhalt mit dem Frachtbrief vergleichen. Dazu kommt, dass gerade ihre besten Kunden sich eine derartige Prüfung verbitten und, wenn sie gleichwohl erfolgte, die Eisenbahn für höchst unkoulant erklären, vielleicht gar zu einer anderen Bahn, die weniger streng verfährt, übergehen würden. Grund genug für die Eisenbahn, lieber ein Auge zuzudrücken und die Sache laufen zu lassen, zumal man weiss, dass die Konkurrenzbahn genau ebenso handelt. Das Bundesamt meint indess, eine bessere, als die jetzt übliche Kontrolle werde sich bei gutem Willen beider Theile auch ohne allzu grosse Belästigung des Publikums recht wohl erreichen lassen.

Sehr stark wird dieses Unwesen gefördert durch die zahlreichen Frachtagenten der Eisenbahnen, die von den Verwaltungen für die Transporte, die sie ihnen zuweisen, vielfach gewisse Antheile an der Fracht erhalten, und denen nicht viel darauf ankommt, auf wie hoch sich die Fracht für diese von ihnen ange-

worbenen Güter stellt. Sie jagen daher ein jeder für seine Linie dem andern rücksichtslos die Transporte ab und sind auch selbstverständlich sehr geneigt, von den Verfrachtern dafür, dass sie ihnen die Fracht recht billig berechnen, kleine oder grosse Trinkgelder anzunehmen, auf diese Weise also ein doppeltes Geschäft zu machen. Das Bundesverkehrsgesetz vom 4. Februar 1887 gewährt leider keine Mittel, diesem Gebahren zu steuern, man könnte derartigen Agenten höchstens mit dem Strafgesetz zu Leibe gehen, es wird aber kaum jemals der Nachweis betrügerischer Absicht gelingen. Man müsste also schon die Agenten selbst beseitigen. Diese aber sind eine Einrichtung, ohne die, wie es scheint, die Eisenbahnverwaltungen in den Vereinigten Staaten überhaupt nicht fertig werden können.

Unter derartigen Missständen leidet hauptsächlich und in erster Linie der anständige, ehrenhafte Geschäftsmann. In Chicago beispielsweise bestehen neben den öffentlichen auch im Privateigenthum befindliche Getreidespeicher. Die ersteren haben richtige, die letzteren unrichtige Waagen, deren Gewichtsangaben gleichwohl von einigen Eisenbahnen als richtig angenommen werden. Nun hat sich nach und nach herausgestellt, dass die Getreidehändler, die auf den Privatspeichern ihre Waare lagerten und von diesen zum Versand brachten, erheblich billigere Preise stellen konnten, als ihre Mitbewerber, die sich der öffentlichen Lagerhäuser bedienten. Auf die Dauer können letztere einen solch unehrlichen Mitbewerber nicht aushalten, sie sind gleichsam genöthigt, zu denselben Mitteln zu greifen, wodurch das ganze Geschäft geradezu entsittlicht wird. Bei der in Chicago angestellten Untersuchung sind kaum glaubliche Thatsachen ermittelt, Frachthinterziehungen für Gewichtsmengen von 8,10, ja 15 Tausend Pfund bei einer einzigen Wagenladung berechnet worden. Ein Wagen der Chicago und Northwestern Eisenbahn sollte 21 600 Pfd. Kleie enthalten; die Fracht war vorausbezahlt. Beim Uebergang auf eine andere Bahn wurde er nachgewogen; das wirkliche Gewicht betrug nicht weniger als 45 500 Pfd., also war die Fracht für 23 900 Pfund von Chicago bis zur Umladestation „gespart“.

Auch bei vielen anderen Frachtgegenständen, bei Vieh, Fleisch, Speck u. dgl. sind ähnliche Dinge vorgekommen. Besonders zahl-

reich sind auch die falschen Inhaltsangaben der Stückgüter. An einem einzigen Tage, dem 29. Februar 1888, wurden auf den Bahnhöfen in Chicago und St. Louis 14 Fälle falscher Inhaltsangaben ermittelt, indem die einer höheren Klasse angehörigen Artikel als unter eine niedrigere fallende fälschlich angegeben waren. So waren z. B. Glaswaaren (Klasse 1) bezeichnet als irdene Waare (Klasse 4), Drucksachen (Klasse 1) als Druckpapier (Klasse 3), Spiegelglas (Klasse 1) als Fensterglas (Klasse 4) u. dgl. Als Inhalt eines Wagens waren Holzwaaren angegeben. Die Untersuchung ergab, dass er zahlreiche andere Gegenstände, als Bürsten, Drogen, Pappsachen, ja sogar ein Zimmerharmonium enthielt. Die Frachthinterziehung belief sich für diesen Wagen auf etwa 1800 Dollars.

Ausser diesen sind noch andere Umgehungen des Refraktionsverbots von dem Amte ermittelt worden. „Ein hochangesehener Kaufmann bezeugte, eine Eisenbahnverwaltung habe ihm die Zuzahlung gestellt, das Gehalt eines seiner Angestellten auf ihre, der Eisenbahn, Kasse zu übernehmen, wenn sich seine Firma verpflichtete, ihre Transporte dieser Bahn zu geben.“ Aus einem dem Amte vorgelegten Briefe ergab sich, dass ein Verfrachter, „der nicht gern öffentlich als Agent der Bahn bekannt sein wollte“, anbot, dieser Bahn alle Transporte, über die er zu verfügen habe, zu überweisen, selbstverständlich gegen eine entsprechende Vergütung. Der Mann gab zu verstehen, dass er eine solche von $2\frac{1}{2}$ Cts. für jeden der Bahn überwiesenen Zentner für angemessen erachten würde. In diesen beiden Fällen kamen Vereinbarungen nicht zu Stande. Das Amt zweifelt aber nicht im geringsten, dass ähnliche Verträge mit anderen Bahnen abgeschlossen sind und verheimlicht werden.

Dies der wesentliche Inhalt des thatsächlichen Theiles des Berichts. Dass das Amt derartige Handlungen verurtheilt, mögen sie von den Verfrachtern allein, oder im Einverständniss oder unter stillschweigender Duldung der Eisenbahnen verübt sein, versteht sich von selbst. Aber, wie sollen sie verhindert werden? Soweit es sich um blosser Betrügereien der Verfrachter und der Agenten der Bahnen handelt, kann durch eine schärfere Ueberwachung, eine bessere Aufmerksamkeit der Bahnen viel erreicht werden; und in dem Bericht wird behauptet, dass schon die Veröffentlichung

der Untersuchungsergebnisse günstig gewirkt, und die Durchstechereien sich vermindert hätten. Indessen derartige Vorkehrungen helfen nichts, sobald die Eisenbahnen mit den Verfrachtern gemeinsame Sache machen, das „Underbilling“ nichts weiter ist, als eine versteckte Refaktie. Die Bestimmungen des Gesetzes vom 4. Februar 1887 finden auf solche Refaktien keine Anwendung. Das Amt hält also eine Ergänzung des Gesetzes für erforderlich, durch die auch Handlungen, wie die hier erörterten, unter Strafe gestellt werden, und schliesst sich somit einer Ansicht von Albert Fink an, der ausserdem noch zur wirksamen Verhütung dieses Unfugs die Einsetzung einer eigenen Behörde zur Ueberwachung des Verladegeschäfts der Bahnen verlangt hatte.

Diesen Anträgen des Bundesverkehrsamtes ist vom Kongress der Vereinigten Staaten stattgegeben, die Novelle vom 2. März 1889 hat dem § 10 des Gesetzes neue Bestimmungen hinzugefügt, durch die einmal vorgesehen wird, dass für ungesetzliche Bevorzugungen in der Erhebung von Frachten und Gebühren statt der Geldstrafe bis zu 5000 Dollars auch auf eine Zuchthausstrafe bis zu zwei Jahren, sowie auf Geld- und Zuchthausstrafe zusammen erkannt werden kann. Sodann werden alle die in der vorgedachten Untersuchung an den Tag gekommenen Vergehen, mögen sie nun von dem Verfrachter, den Eisenbahnen, den Bevollmächtigten der Eisenbahnen oder sonstigen irgend beteiligten Personen verübt sein, unter Strafe gestellt, und auch diese Strafe auf 5000 Dollars Geldbusse oder zwei Jahre Zuchthaus oder beides zusammen festgesetzt. Daneben haften der Verfrachter und seine Mitschuldigen der Eisenbahn solidarisch für allen durch derartige Uebertretungen ihr erwachsenen Schaden. Die Untersuchung und Bestrafung dieser Vergehen obliegt den ordentlichen Gerichten.

Indessen auch diese drakonischen Bestimmungen scheinen wenig oder gar nicht gefruchtet zu haben. Der Hauptgrund liegt vielleicht darin, dass sie bisher immer nur noch auf dem Papier stehen. Das Amt kann derartige Zuwiderhandlungen zwar, wenn es sie entdeckt oder wenn sie ihm angezeigt werden, untersuchen und feststellen und ihre Strafbarkeit aussprechen. Damit sind aber seine Machtbefugnisse zu Ende. Die Angeschuldigten können auch in diesen Fällen jederzeit Berufung an die Gerichte einlegen, und

diese haben, soviel mir bekannt, bisher noch in keinem einzigen Falle die Entscheidungen des Bundesverkehrsamtes bestätigt.

So sind denn auch die meisten der folgenden Berichte des Bundesverkehrsamtes angefüllt mit bitteren Klagen über diesen Unfug. Der Bericht für das Jahr 1893 bemerkt u. a. (S. 6 ff.): „Für Jeden, der nachdenkt, muss es klar sein, dass das einzig wirksame Mittel, diese besonderen Begünstigungen einzelner Personen, die mit Abweichungen von den veröffentlichten Frachtsätzen verbunden sind zu beseitigen, darin besteht, dass man sie für verbrecherische Handlungen (criminal misdemeanours) erklärt. Jede Verfolgung im Civilwege wegen Schadensersatzes ist praktisch werthlos und ungenügend. Es bedarf gar keines Beweises, dass Privatklagen nicht genügen, um abhängige Verfrachter gegen derartige Unrechtmässigkeiten zu schützen; sie können nur gebessert werden, wenn man sie als förmliche Verbrechen behandelt. Derartige Vergehen sind nicht bloss Verletzungen eines Vertrages, sie sind ein Bruch des öffentlichen Rechts, Verletzungen öffentlicher Pflichten. Sie sind Vergehen, die durch Strafen unterdrückt werden müssen, nicht bloss Zuwiderhandlungen gegen abgeschlossene Verträge, die durch Schadensersatzleistung wieder gut gemacht werden.“

In seinem dritten und vierten Jahresbericht behandelt das Bundesverkehrsamt einen weiteren hiermit mehr oder weniger zusammenhängenden Misstand, den Fahrkartenhandel auf den amerikanischen Bahnen. Auf seine Anregung ist im Kongress ein Gesetzentwurf zur Unterdrückung dieser Geschäfte eingebracht worden — vergeblich, obgleich die Eisenbahnen im allgemeinen für ein solches Gesetz sind. Das Geschäft ist nämlich mit der Zeit ein recht einträgliches geworden. In Newyork sollen dreizehn derartige „Skalpirgeschäfte“ (man bezeichnet die Fahrkartenhändler mit dem Ausdruck: Ticket scalpers) mit einem Personal von 30 Leuten bestehen, die bei einer jährlichen Ausgabe von 20 bis 25 000 Doll. ein Verdienst von 90—100 000 Doll. haben. In Chicago sind 15, in Cincinnati 9, in Kansas City 7 derartige Geschäfte mit Jahresausgaben von 70 000, 20 000 und 18 000 Doll. Nimmt man an, dass auch an anderen grösseren Plätzen ähnliche Geschäfte eingerichtet sind, so wird man, meint das Bundesverkehrsamt, ihren Jahresverdienst mit einer Million Dollars nicht zu niedrig veran-

schlagen. Sachkenner, wie van Oss, halten diese Schätzung für eine viel zu niedrige. Er meint, dass die Geschäfte mindestens 4 Mill. Dollars verdienen, und die Eisenbahnen mindestens 8 Mill. Dollars jährlich verlieren, d. h. etwa drei Prozent ihrer Roheinnahmen und acht Prozent ihrer Reineinnahmen. Ebenso gross ist nach van Oss' Berechnung der Verlust der Eisenbahnen durch die Ausgabe der Freikarten. Seiner Ansicht nach könnten die Eisenbahnen ohne Schwierigkeiten 16 Mill. Dollars jährlich mehr verdienen, wenn sie diesen Missbräuchen ernstlich zu Leibe gingen.

Die Skalpirer sind wohl zu unterscheiden von den von den Eisenbahnen selbst angestellten Fahrkartenhändlern, die im Auftrage der Bahnen die Fahrkarten zu denselben Preisen wie die Bahnen verkaufen. Die Skalpirer verkaufen billiger als die Bahnen. Ihr Gewerbe besteht darin, dass sie einmal von den Eisenbahnen die für längere Reisen, für Rückfahrten, zu ermässigten Preisen ausgegebenen Fahrkarten, ferner die Zeitkarten, die Tausendmeilenkarten u. s. w. erwerben, und dann Theile dieser Karten für Einzelreisen wieder an das Publikum abgeben. Wenn sie sich von den Reisenden auch ein Aufgeld hierfür geben lassen, so können sie doch immer geringere Preise stellen, als die Bahnen. Ferner erwerben die Skalper von dem Publikum unbenutzte Rückfahr- und sonstige ermässigte Karten zu geringerem Preise, die sie dann mit Nutzen weiter veräussern und dabei doppelten Gewinn erzielen. Besonders sind sie stets bei der Hand, wenn bei Tarifkriegen die Eisenbahnen Massen von Karten zu Schleuderpreisen auf den Markt werfen. Da blüht so recht ihr Weizen, denn diese Fahrkarten werden von den Skalpern in Menge aufgekauft und oft noch Monate nach Beendigung des Kriegszustandes an das Publikum zu etwas niedrigeren, als den regelmässigen Preisen abgegeben. All' dies geschieht unter den Augen der Eisenbahnen. Mit welcher Harmlosigkeit, davon erzählt van Oss ein eigenes Erlebniss. Er wollte von Kalifornien nach Chicago und zurück reisen. In seinem Gasthof fragte er nach der nächsten Fahrkartenverkaufsstelle, worauf ihm der Kellner empfahl, nicht zu dieser, sondern zu einem Skalper zu gehen. Der Skalper ging mit ihm auf das Bureau der Eisenbahn und stellte ihn dort vor. Van Oss bezahlte darauf den gewöhnlichen Preis von 75 Dollars, erhielt aber alsbald vom Skalper

12 $\frac{1}{2}$ Dollar, d. h. den sechsten Theil des Fahrpreises zurück. Natürlich erhielt auch der Skalper seine Provision!

Wird das Geschäft noch so betrieben, so ist es zwar nicht schön, aber nach amerikanischen Anschauungen wenigstens nicht unehrenhaft. Nun gehen aber die Skalper noch einen Schritt weiter. Sie kaufen von den Eisenbahnbediensteten Freikarten, sie verleiten das Eisenbahnpersonal zur Wiederveräusserung abgefahrener, entwertheter Karten, sie gehen über zu Fahrkartenfälschungen. Das führt zu einer völligen Verderbniss des Bahnpersonals und zu fortgesetzten Betrügereien und Durchstechereien. Auch gewöhnt sich das Publikum, wie das Bundesverkehrsamt sagt, daran zu glauben, „dass, wenn das Sittengesetz der Eisenbahnen gestattet, dass eine Bahn die andere betrügt, auch nichts dagegen einzuwenden ist, wenn das Publikum die Eisenbahnen betrügt.“¹⁾

Dieser missbräuchliche Fahrkartenzwischenhandel wird in hohem Grade begünstigt durch das Freifahrwesen in den Vereinigten Staaten. Die Ausgabe von Freifahrkarten im zwischenstaatlichen Verkehr ist durch das Bundesverkehrsgesetz bei Strafe verboten, abgesehen von den Freifahrkarten für die Bediensteten der Eisenbahnen und für gewisse öffentliche und gemeinnützige Zwecke. Um sich davon zu überzeugen, ob dieses Verbot auch beachtet werde, richtete das Bundesverkehrsamt, wie es in seinem Bericht über das Jahr 1889 mittheilt,²⁾ an 27 Eisenbahngesellschaften das Ersuchen, ihm ihre Freikartenverzeichnisse vorzulegen. Drei Gesellschaften antworteten, sie gäben nur Freikarten für ihren Lokalverkehr aus, der das Bundesverkehrsamt nichts angehe. Aus den von den übrigen 24 Bahnen eingereichten Listen ergab sich, dass Freikarten bewilligt wurden an „Eisenbahnbedienstete, an Viehhändler, an Bedienstete der Express- und Telegraphengesellschaften, von Annoncengeschäften, Personenwagenverleihanstalten, Veranstalter von Ausflügen und Ausstellungen, an Personen, die

¹⁾ Fourth Ann. Report of the J. C. Comm., S. 49—55, 365 ff., van Oss, S. 95 ff.

²⁾ Third Ann. Report. S. 9 ff. vergl. v. d. Leyen in der österreichischen Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. 1890. S. 401 ff. insbesondere S. 420, 421. Stickney, The Railroad problem. S. 11, 12.

bei Eisenbahnunfällen verletzt waren für die Beförderung nach Hause, an Anwälte, Aerzte, Angestellte der eigenen Bahn für Grunderwerb und Landverkäufe, an einzelne Personen für geleistete Dienste, Zeugen der Eisenbahngesellschaften, Eigenthümer von Gasthöfen und möblirten Wohnungen zu Reklamezwecken, Zeitungspersonal, Verfrachter, auf Empfehlung von Freunden der Gesellschaft, für wohlthätige und gemeinnützige Zwecke, an frühere Beamte und Familienangehörige verstorbener Beamter, Mitglieder der gesetzgebenden Körperschaften, der Staatsaufsichtsbehörden, Vereinigte Staaten-, Staats- und Gemeindebeamte, Postbeamte, Bedienstete von Dampfschiffahrtsgesellschaften.“ Wenn ein amtlicher Bericht solche Schilderungen über die Ausdehnung des Freifahrtwesens enthält, so kann man sich nicht gerade wundern über das, was van Oss¹⁾ über diese Zustände sagt: „Die Freikarte war und ist noch heute in gewissem Masse ein Mittel zur Bestechung. Oft werden sie ausgegeben, um Transporte zu erhalten, öfter noch, um Einfluss zu kaufen. Richter, Gerichtsbeamte, Polizisten, Senatoren und Abgeordnete, Zeitungsredakteure und Berichterstatter erhielten Freikarten, bis vor 8 bis 10 Jahren etwa die Hälfte der Reisenden umsonst fuhr. Nun ist es klar, dass, wenn zahlreiche Reisende nicht bezahlten, die übrigen thatsächlich viel zu hohe Fahrpreise zahlten, denn die Eisenbahnen mussten schliesslich etwas verdienen an der Personenbeförderung. Unzweifelhaft muss ein Eisenbahndirektor berechtigt sein, unter Umständen Freifahrten zu bewilligen. Wenn aber jemand, der eine Ferienreise nach Kalifornien mit seiner Familie machen will, freie Fahrt erhält, weil er zufällig diesen oder jenen Eisenbahnbeamten kennt, so ist das offenbar ein Betrug gegenüber den Aktionären.“

Dass die meisten solcher Freikarten gegen das Gesetz verstossen, kann zwar nicht zweifelhaft sein. Gleichwohl hat das Bundesverkehrsamt sich in seinem Bericht von 1889 damit begnügt, die Thatsachen festzustellen und sich weitere Schritte vorzubehalten. Es hat vielleicht im Stillen auf eine moralische Wirkung seiner interessanten thatsächlichen Feststellungen gehofft und ist in den späteren Berichten nicht wieder auf die Frage zurückgekommen.

¹⁾ S. 30, 31.

Lässt sich doch auch dieses für den zwischenstaatlichen Verkehr erlassene Verbot so kinderleicht umgehen, wenn die Gesellschaften für jedes von ihnen durchzogene Staatsgebiet besondere Freikarten ausgeben.

Im Güterverkehr sind, wie oben bereits bemerkt, die Agenten der Eisenbahn mehr zu dem Zwecke da, um den Wettbewerb zu erleichtern und Frachtunterbietungen vermitteltst Gewährung von Refaktien zu ermöglichen. Solange die Eisenbahnen die Refaktien nicht entbehren können, müssen sie solche Mittelspersonen zur Verfügung haben, die mehr oder weniger auf eigene Verantwortung handeln und, wenn sie einmal bei gesetzwidrigen Handlungen abgefasst werden, von den Eisenbahnen verleugnet werden können. Auch diese Agenten und die amtlichen Agenten für den Personenverkehr kosten viel Geld, sie sind aber unentbehrlich für die Reklame, mit der auch im Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten in einer Weise gearbeitet wird, wie in keinem andern Lande. Sehr richtig bemerkt van Oss in der Einleitung seines Buches: „Bevor wir noch die Strassen von Newyork betreten, wird durch die Agenten, die mit allen Künsten der Ueberredung sich an uns drängen, unsere Aufmerksamkeit auf den kräftigen Wettbewerb der amerikanischen Eisenbahnen gelenkt. Unser erster Weg den Broadway entlang verstärkt noch diesen Eindruck, er zeigt uns, dass die Eisenbahnen in Amerika eine ganz andere Stellung einnehmen, als in irgend einem andern Lande, und das will viel heissen. Eine Unzahl von Fracht- und Fahrkartenbüreaus finden sich in den unteren belebtesten Theilen dieses Geschäftsviertels, sie haben alle auffallenden Strassenecken in Beschlag genommen, ihre Wände und Fenster sind vollgeklebt mit Anzeigen in grossen Buchstaben und Zeichen in schreienden Farben, unter Benutzung der in Amerika so beliebten Abkürzungen. Alle diese Büreaus, die sich ebenso in den theuersten und geschäftsreichen Strassen von Boston, Philadelphia, Chicago finden, sind kostbare Reklamen, alle sind sie gross, glänzend ausgestattet, alle mit zahlreichem Personal versehen. Gleichwohl müssen wir doch annehmen, dass sie sich bezahlt machen, wenn nicht unmittelbar, dann gewiss mittelbar. Der Verkauf von Fahrkarten, der Abschluss von Frachtverträgen wird auf diesen Büreaus nicht sehr umfang-

reich sein. Aber sie treiben das Geschäft in echt amerikanischer Art vorwärts. Sie sind die Hauptquartiere der Agenten des Ostens, die schön ausgestattete Heftchen vertheilen, um Reisende anzulocken, die nach dem Frachtgeschäft aussehen, unentgeltlich über Tarife, Kostenberechnung u. s. w. Auskunft geben, und vor allem darauf bedacht sind, dass ihre Eisenbahnen nicht übersehen und vergessen werden. Und in Newyork finden sich derartige Büreaus nicht allein für die in Newyork einmündenden oder etwa die östlichen Bahnen, sondern alle grösseren Bahnen der Vereinigten Staaten bis in den fernsten Westen sorgen in dieser Weise für die Vertretung ihrer Interessen.“

Eine derartige versteckte und hinterlistige Tarifpolitik im Güter- und Personenverkehr entspricht weder den Interessen der Eisenbahnen, noch denen des Publikums. Für die Eisenbahnen und ihre Aktionäre bedeutet sie eine Vermehrung gänzlich überflüssiger Ausgaben, eine Verminderung der aus den regelmässigen Frachtsätzen zu erwartenden Einnahmen. Das Publikum fährt allerdings unter Umständen billiger, es zahlt für die Güterbeförderung geringeren Entgelt. Aber um welchen Preis! Einmal sind solche Vortheile vielfach nur durch Bestechung der Eisenbahnbediensteten und andere verwerfliche Mittel zu erreichen, sie wirken also, wie das Bundesverkehrsamt sehr richtig bemerkt, entsittlichend auf die Geschäftsführung der Verfrachter und des Eisenbahnpersonals. Viel schlimmer aber ist gerade für das Publikum die durch eine solche Tarifpolitik und die daraus hervorgehende völlige Unsicherheit, Unbeständigkeit, Unberechenbarkeit der Frachtsätze herbeigeführte materielle Schädigung. Für den anständigen Kaufmann ist es ganz unmöglich, den doch gewiss wichtigen Faktor des Frachtsatzes bei seinen Geschäften in Rechnung zu ziehen, der unanständige Geschäftsmann aber weiss auch niemals, ob sein Konkurrent nicht noch gerissener ist als er, ob er nicht noch billigere Beförderungsbedingungen erhalten hat, als die ihm zugestanden. Die Entwicklung und Aufrechterhaltung gesunder Verhältnisse ist bei der Rolle, die heute die Eisenbahnen im Handel und Gewerbe spielen, bei solcher Tarifpolitik ein Ding der Unmöglichkeit. Der amerikanische Kaufmann hat denn auch längst eingesehen, dass sichere, feste Frachtsätze für ihn viel vortheil-

hafter sind, als die durch solche Mittel zu erlangenden Preisermässigungen.

Die eigentliche innere Ursache dieser Missstände ist die regellose, unbeschränkte Konkurrenz im amerikanischen Eisenbahn- und Geschäftsleben. Eine solche lässt sich wirksam nur durchführen, wenn sie heimlich betrieben wird, wenn dem Geschäftsmann die Mittel, mit denen sein Konkurrent dasselbe Geschäft betreibt, verborgen bleiben. Damit steht aber die Oeffentlichkeit der Eisenbahntarife in Widerspruch; aus diesem Grunde haben sich die Eisenbahnen gegen die Veröffentlichung ihrer Frachtsätze gewehrt und suchen sie heute noch zu umgehen. Es hat langer Jahre bedurft, ehe bei den Eisenbahnen die Erkenntniss zum Durchbruch kam, dass eine solche Konkurrenzmacherei ihren eigenen Interessen widerspreche und dass es auch für sie vortheilhafter ist, einen Theil ihrer Selbständigkeit zu opfern und sich mit Konkurrenzunternehmungen über Theilung des Verkehrs zu verständigen. Es waren insbesondere die gewaltigen Tarifkriege der Jahre 1874 bis 1877¹⁾, in denen die mächtigen, westöstlichen Hauptbahnen durch Schaden klug wurden, und zum ersten Male zum Abschluss von Verbandsverträgen übergingen, die den Namen Pool zuerst im Volksmunde, später von den Eisenbahnen selbst erhielten. Dieser Name ist dem Hazardspiel entlehnt. Er bedeutet soviel als Einsatz beim Spiel. Im Publikum stellte man sich — vielleicht auch des Namens wegen — unter diesen Verträgen etwas sehr schlimmes vor. Man sah in ihnen heimliche Verträge früherer Gegner zur Ausbeutung des Publikums, man befürchtete eine weitere Kräftigung der Eisenbahnmonopole, verglich sie mit den Trusts, den Ringen, den Syndikaten, und die Monopolbekämpfungsvereine richteten ihre Bestrebungen auch auf Beseitigung der Pools. Nur eine Minderzahl einsichtiger Männer vertheidigten diese Verbände, sie wiesen nach, dass die durch sie herbeigeführte grössere Stetigkeit und Oeffentlichkeit der Tarife auch dem Publikum von Nutzen, dass die Befürchtung einer Stärkung der Monopole unbegründet sei.

¹⁾ Vergl. hierüber meinen Aufsatz: Eisenbahnkriege und Eisenbahnverbände in: Die nordamerikanischen Eisenbahnen S. 273 ff.

Bis zum Erlass des Bundesverkehrsgesetzes hatten die Eisenbahnen im Abschluss der Pools thatsächlich freie Hand, wenn auch von einigen Seiten die rechtliche Zulässigkeit solcher Verträge in Zweifel gezogen wurde. Bei den Vorverhandlungen über den Entwurf dieses Gesetzes spielte die Frage der Pools eine entscheidende Rolle. Der vom Senate im Jahre 1886 beschlossene Entwurf einer Interstate Commerce Act ging von der Zulässigkeit der Pools aus, nachdem sich der vom Senator Cullom geleitete Ausschuss zur Ausarbeitung eines solchen Gesetzes ausdrücklich zu Gunsten der Pools erklärt hatte. Das Repräsentantenhaus nahm in diesen Entwurf eine Bestimmung über das Verbot der Pools auf. In dem aus Mitgliedern beider Häuser bestehenden Conference Committee verständigte man sich dann dahin, dass die Pools verboten werden sollten, während das Repräsentantenhaus das Zugeständniss der Einsetzung des Bundesverkehrsamt, das der Senat im Widerspruch zum Repräsentantenhaus gewünscht hatte, machte. Auf diese Weise ist der § 5 des Bundesverkehrsgesetzes, die sog. Antipooling Clause, entstanden.

Nun ist zwar auch diese Bestimmung des Bundesverkehrsgesetzes nicht allzu streng durchgeführt. Die bestehenden Pools haben sich in Associations umgewandelt, sie haben ihre Thätigkeit wenigstens scheinbar auf den innerstaatlichen Verkehr beschränkt, sie haben sich Satzungen gegeben, die gegen den Wortlaut des Bundesgesetzes nicht verstießen. Hauptsächlich aber, wo das Interesse der Eisenbahnen gebieterisch ein gemeinsames Handeln verlangte, da haben sich die Eisenbahnen vollständig verschmolzen, und dann konnten sie ihre Tarife nach freiem Belieben aufstellen, ohne dass das Bundesamt etwas zu sagen hatte. Trotz dieser Möglichkeit, das Gesetz zu umgehen, hat die Antipooling Clause mancherlei unerfreuliche Folgen für den Verkehr und die Eisenbahnen gehabt und seit dem Bestehen des Gesetzes sind wiederholt Versuche zur Aufhebung oder Aenderung dieser Bestimmung gemacht.¹⁾

¹⁾ Auffallend unklar sind die Ansichten von van Oss (S. 35, 36, 57 bis 62) über die Pools. Einerseits verkennt er nicht die verheerenden Wirkungen der Konkurrenz, andererseits ist er gegen Pools, weil sie den „Verkehr der Wohlthat der Konkurrenz berauben“. Sie sollen das

Auch das Bundesverkehrsamt hat, um für den Fall einer erneuten Anregung dieser Angelegenheit im Kongress das Nöthige vorzubereiten, die Frage eingehend geprüft und ein grosser Abschnitt seines sechsten Berichtes beschäftigt sich mit ihrer Erörterung.¹⁾ Das Amt hat eine Umfrage gerichtet an die staatlichen Eisenbahnaufsichtsämter, verschiedene Handels- und Gewerbekammern, Schriftsteller, Verfrachter, Eisenbahndirektoren, Eisenbahnbedienstete u. s. w., die gebeten wurden, ihre Ansichten und Erfahrungen über die Wirkungen des Verbots der Pools mitzutheilen und Vorschläge über eine etwaige Aenderung des § 5 des Bundesverkehrsgesetzes zu machen. Auf die Umfrage sind 52 Antworten eingegangen, von denen sich 8 für Beibehaltung der Bestimmung, die übrigen für eine Aenderung aussprechen. Die Aenderungsvorschläge gehen nur zum kleineren Theil auf eine einfache Aufhebung des § 5, die Mehrzahl will die Pools zwar zulassen, aber nur unter der Voraussetzung, dass gleichzeitig Bestimmungen getroffen werden, die einer schädlichen Wirkung der Pools vorbeugen. In dieser Beziehung wird meist vorgeschlagen, dass derartige Verbandsverträge veröffentlicht werden, dass sie der vorherigen Prüfung der staatlichen oder bundesstaatlichen Aufsichtsbehörde unterliegen sollen u. dgl. Zu den entschiedenen Befürwortern der Pools gehören fast alle grösseren Eisenbahnen, aber auch Männer wie Chs. Francis Adams, Simon Sterne, Jos. Nimmo und jetzt sogar der eigentliche Vater der Antipooling Clause, Reagan selbst. Reagan erklärt mit anerkennenswerther Offenheit, dass ein weiteres Studium der Frage — nach Erlass des Bundesverkehrsgesetzes — ihn zu der Ueberzeugung geführt habe, dass es sowohl für die Eisenbahnen als die Verfrachter gut sei, wenn den Eisenbahnen die Eingehung von Verkehrsverbänden gestattet werde. Derartige Verbandsverträge müssten aber zu-

Volk „tyrannisiren“, die Frachtsätze unzulässig erhöhen. Dann werden sie wieder verworfen, weil sie angeblich doch nicht gehalten werden und dann erst recht zu Tarifkriegen wegen der heimlichen Refaktien der Vertragsbrecher führen. Van Oss hat augenscheinlich über die Bedeutung der Pools in Amerika nicht vorurtheilsfrei nachgedacht, und die Schriften von Fink und Adams darüber sind ihm nicht bekannt geworden.

¹⁾ S. 47—55 in Verbindung mit Anlage D. S. 213—265.

nächst dem Bundesverkehrsamt vorgelegt und von diesem genehmigt werden, bevor sie in Geltung träten. Ausserdem müsse das Gesetz Bestimmungen treffen über Zuwiderhandlungen gegen die Verträge, die unter Strafe zu stellen seien, gegen übermässig hohe Frachten und ungleiche Behandlung der Verfrachter, sowie darüber, dass derartige Verträge nichts enthalten dürfen, wodurch eine Bahn vor der andern begünstigt werde.

Das Bundesverkehrsamt beschränkt sich darauf, aus den verschiedenen Antworten die Gründe für und gegen die Pools zusammenzustellen. Seine Ansicht scheint dahin zu neigen, dass eine Aenderung des § 5 des Gesetzes im Sinne der Reagan'schen Vorschläge (denen die Simon Sterne's ziemlich ähnlich sind) zweckmässig sein werde. Nachdem aber durch die Urtheile der Gerichte die ganze Stellung des Bundesamts untergraben und ihm jegliche Machtbefugniss zur Ausführung seiner Beschlüsse, ja selbst zur Führung einer sachgemässen Untersuchung abgesprochen sei, habe es keinen Zweck, dem Amte noch andere Befugnisse zu ertheilen, die wahrscheinlich auch thatsächlich wirkungslos bleiben würden. Bevor also nicht durch ein Gesetz dem Amt die Befugniss auch zur selbständigen Ausführung seiner Beschlüsse verliehen sei, könne es sich seinerseits nicht für eine Aenderung der Antipooling Clause aussprechen.

Diese Auffassung des Bundesverkehrsamts hat aber nicht verhindert, dass im Winter 1894/95 neue Anträge auf Aufhebung des § 5 des Gesetzes vom 4. Februar 1887 beim Kongress eingebracht wurden. Das Repräsentantenhaus hat einen derartigen Antrag, der, wie es scheint, mit dem Vorschlage Reagan's ziemlich übereinstimmte, angenommen, der Senat ihn aber im Februar 1895 mit 42 gegen 24 Stimmen abgelehnt. Die Stellung der beiden Häuser ist also heute gerade die umgekehrte, wie im Jahre 1886. Wenn die Eisenbahnen sich von einer Wiedermöglichkeit der Pools goldene Berge, eine sofortige Vermehrung ihrer Einnahmen, versprechen, so scheinen mir diese Erwartungen stark übertrieben, und gerade weil so etwas in alle Welt hinausposaunt und der Versuch gemacht wurde, den Beschluss des Repräsentantenhauses sofort durch eine Erhöhung der Börsenkurse zu feiern, hat vielleicht der Senat seine Zustimmung versagt. Dass die Pools ein geeignetes Mittel sind,

manche Auswüchse der Tarifpolitik zu beseitigen, ist mir nicht zweifelhaft. Aber sie müssen dann auch ehrlich abgeschlossen und ehrlich und ohne Hintergedanken ausgeführt werden. Ob die amerikanischen Eisenbahnen dies thun werden, ist eine andere Frage. Soviel steht jedenfalls fest, dass das Refaktienunwesen in den Vereinigten Staaten auch zu der Zeit blühte, als die Pools noch nicht verboten waren.

XIII.

Schlussbetrachtungen.

Die neueste amerikanische Eisenbahnkrisis, die den Ausgangspunkt der vorstehenden Untersuchungen bildete, besteht noch unverändert fort. Die Zahlungseinstellungen kommen natürlich nicht mehr in solchen Mengen vor, wie im Jahre 1893 und es sind hauptsächlich kleinere Unternehmungen, die weiter umfallen. Aber man war bisher vergeblich bestrebt, Mittel und Wege zu finden, um die Bankerotte der grossen Bahnen zu beendigen, und man hat sich auch bisher noch nicht ernstlich bemüht, das Uebel an der Wurzel anzufassen und mit Ernst und Nachdruck die bessernde Hand an die Beseitigung der Schäden des amerikanischen Eisenbahnwesens anzulegen. Die geradezu verheerenden Wirkungen der allgemeinen wirtschaftlichen Krisis für die Eisenbahnen sind bisher statistisch noch nicht genauer festgestellt, der Bericht des Bundesverkehrsamts über das Jahr 1893/94 ist noch nicht erschienen. Dagegen hat das Amt sich das Verdienst erworben, am 1. Dezember 1894 einen vorläufigen Bericht über das Einkommen der Eisenbahnen im Jahre 1893/94 herauszugeben,¹⁾ aus dem man einige grosse Züge des düsteren Bildes erkennen kann, das in dem vollständigen Bericht zur Erscheinung kommen wird.

Dieser vorläufige Bericht bezieht sich auf 570 Eisenbahnen in einer Gesamtlänge von 149 559 Meilen, während im Vorjahre 169 780 Meilen Eisenbahnen an das Bundesverkehrsamt berichtet

¹⁾ Preliminary Report on the Income Account of Railways in the United States for the year ending June 30. 1894. Washington 1894.

hatten. Die Gesamtverkehrs-Einnahme- und Ausgabe-Ziffern der beiden Jahre lassen sich also nicht vergleichen, sondern nur die auf bestimmte Einheiten zurückgeführten Zahlen. Nun betrug die Einnahme für die Personenmeile 1893: 2120 Dollars, 1894: 2067 Dollars, die für die Gütermeile 1893: 4906 Dollars, 1894: 4132 Dollars, die erstere hat sich also um 53 Dollars, die letztere um 774 Dollars vermindert. Die Gesamt-Roheinnahmen haben sich um 840 Dollars, die Ausgaben nur um 574 Dollars, die Reineinnahmen also um 266 Dollars für die Meile vermindert. Im Verkehr zeigte sich die eigenthümliche Erscheinung, dass die Anzahl der auf einer Meile gefahrenen Personenmeilen sich noch von 83 809 auf 86 253 vermehrt hat. Es liegt dies augenscheinlich daran, dass in das Berichtsjahr 1893/94 noch die Monate Juli bis Oktober 1893 fallen, in denen ein besonders lebhafter Personenverkehr nach der Weltausstellung hin stattfand. Die Anzahl der auf einer Meile gefahrenen Tonnenmeilen ist von 551 232 auf 470 893 gefallen. Ein Sinken des Güterverkehrs um 80 339 Tonnenmeilen auf der Meile musste natürlich die Einnahmen ganz bedeutend herabdrücken.

Um in einem Gesamtbilde die finanziellen Ergebnisse der beiden Jahre 1893 und 1894 gegenüberstellen zu können, hat der Bericht die Ergebnisse der Bahnen, die im Jahre 1894 berichtet haben, nicht mit der Gesamtheit der im Vorjahre berichtenden Bahnen, sondern mit den Ergebnissen derselben Bahnen des Vorjahrs verglichen. Die reinen Einnahmen sind hiernach von 350 776 607 Dollars auf 306 210 744 Dollars, also um 44 555 863 Dollars gefallen. Nimmt man an, dass die Einnahmen der übrigen Bahnen in demselben Verhältniss gesunken sind, so beträgt die Minderreineinnahme dieses einen Jahres nicht weniger als etwa 50 Millionen Dollars, d. h. etwa 210 Millionen Mark! Die reinen Betriebseinnahmen haben sich gegenüber dem Vorjahre um 28 255 121 Dollars bei den Berichtsbahnen vermindert. Die auf den ersten Augenblick auffallende Thatsache, dass dagegen die Dividenden nur von 66 464 130 Dollars auf 62 464 961 Dollars, d. h. um nicht ganz 4 Millionen Dollars herabgegangen sind, erklärt sich, wie der Bericht zutreffend bemerkt, daraus, dass in Jahren des Niedergangs die Eisenbahnen Dividenden entweder aus angesammelten Ueberschüssen früherer Jahre oder mit

Hilfe von Anleihen zahlen, die dann wieder ihre Verschuldung vergrössern. Bei solchen Ergebnissen braucht man sich in der That über die Massenzahlungseinstellungen nicht zu wundern. Eine weitere Folge ist natürlich das Herabgehen aller Kurse der Eisenbahnwerthpapiere und eine Stockung des Börsenverkehrs in diesen Werthen, die seit nunmehr fast zwei Jahren an der Newyorker sowohl als der Londoner Börse andauert.

Selbstverständlich sind die Eisenbahnen über alle diese Zustände nichts weniger als glücklich. Die von Monat zu Monat erwartete Steigerung des Verkehrs ist bisher ganz ausgeblieben, ob einzelne Bahnen Verbesserungen in Verwaltung und Betrieb, insbesondere eine grössere Sparsamkeit eingeführt haben, davon ist mir nichts bekannt geworden. Der wiederholt von mir angeführte englische Gewährsmann van Oss, dessen Buch im November 1892 veröffentlicht ist und erst die vollen Ergebnisse des Jahres 1890/91 berücksichtigen konnte, prophezeite damals mit grossem Vertrauen eine bessere Zukunft. „Beharrliche und vernünftige Verbesserungen“, sagt er S. 169, „stehen auf der Tagesordnung, jede Eisenbahn, die gross geworden ist, strebt jetzt ernstlich nach Vollkommenheit. Schritt zu halten mit den Forderungen der Zeit, das ist die einzig gesunde Politik einer amerikanischen Eisenbahn, und glücklicher Weise handeln die meisten Eisenbahnen nach diesem Grundsatz und bieten alles auf, die Musterbahnen der Welt zu werden.“ Schon die allernächste Zeit hat gezeigt, dass wir soweit in Amerika noch lange nicht sind, diese sehr optimistische Anschauung des sonst so kritischen Engländers ist durch die unmittelbar folgenden Ereignisse widerlegt.

Die Erkenntniss von der inneren Verderbtheit und hoffnungslosen Zerfahrenheit der ganzen amerikanischen Eisenbahnverwaltung ist nur in grossen Kreisen der Bevölkerung, nicht aber unter den Eisenbahnen selbst zum Durchbruch gekommen. Die Eisenbahnen haben bisher meines Wissens nichts gethan, als nach Erhöhung der Tarife, nach Einschränkung des Eisenbahnbaus geyammert. Da sie sich nicht selbst entschliessen können, eine offene und ehrliche Tarifpolitik zu treiben, so riefen sie nach Staatshilfe, nach Beseitigung des Verbots der Pools im zwischenstaatlichen Verkehr durch einen Akt der Gesetzgebung. Als im Repräsen-

tantenhause ein ihren Wünschen entsprechendes Gesetz angenommen war, erhob sich grosses Jubelgeschrei, man versuchte sofort eine Hebung der Kurse. Nun hat der Senat, wie wir oben gesehen, durch diese Rechnung einen Strich gemacht und den Bahnen bleibt nur übrig, es noch einmal mit der Selbsthilfe zu versuchen.

Eine Einschränkung des Eisenbahnbaus ist dagegen, wie oben gezeigt, seit 1893 erfolgt. Auch in dieser Beziehung scheint die Staatsgewalt helfend einzutreten, wenn anders es richtig ist, was vor kurzem die amerikanischen Zeitungen meldeten, dass in dem Staate Newyork der Bau einer Bahn, die lediglich den Zweck hatte, einer anderen Konkurrenz zu machen, nicht gestattet ist. Ich halte eine solche Einschränkung für wirthschaftlich richtig.

Die Vereinigten Staaten haben ein ihren Bedürfnissen noch für lange Zeit genügendes Eisenbahnnetz, und durch die gegenwärtige Krisis ist soviel Geld verloren, dass es sich für Eisenbahnzwecke in Amerika, und, wie ich hoffe, erst recht in Europa, fürs Erste nicht wieder finden wird. Es wird genügen, wenn das vorhandene Netz langsam ausgebaut und die bestehenden Linien gebessert werden. Mit der Beschränkung im Bau hört aber von selbst einer der grössten Anreize zur wüsten Konkurrenzmacherei auf, und dann ist die Möglichkeit geboten, stetigere Tarife zu erhalten, mit den Ermässigungen langsamer vorzugehen, und das Interesse an der Refaktienertheilung, an der Ausgabe von Freikarten, an zahllosen lediglich durch das Bedürfniss der Konkurrenz hervorgerufenen Ausgaben verschwindet von selbst.

Von wirthschaftlich günstigem Einfluss kann auch die fortschreitende Verschmelzung der Bahnen zu einer Anzahl grosser Systeme, die andauernde Aufsaugung der kleinen durch die grossen Bahnen sein; denn auch in den Vereinigten Staaten lassen sich grosse geschlossene Systeme billiger betreiben, als kleinere Netze. Auf die allgemein politischen und sozialpolitischen Bedenken dieses Verschmelzungsprozesses will ich hier nicht eingehen.

Diese Umstände können vielleicht mit der Zeit auf die Vermehrung der Einnahmen, auf die Verminderung der Ausgaben, auf die Sicherung der finanziellen Lage günstig einwirken.

Dabei ist aber nicht zu übersehen, dass, wenn infolge steigenden Verkehrs sich die Einnahmen wieder heben sollten, auch

zahlreiche Ausgaben sich erhöhen. In den letzten Jahren ist die Vermehrung der Ausgaben schneller fortgeschritten, als die der Einnahmen. Der Betriebskoeffizient betrug nach der Statistik des Bundesverkehrsamts in den Jahren 1888 bis 1893: 65,34, 66,81, 65,80, 66,73, 66,67 und 67,82 %, ist also schlechter geworden. Dazu kommt, dass nur wenige amerikanische Eisenbahnen für eine regelmässige genügende, geschweige denn gute Unterhaltung des Oberbaues aus den laufenden Einnahmen gesorgt haben. Zahlreiche Entgleisungen, Zusammenstösse, Brückeneinstürze sind auf die schlechte Beschaffenheit des Bahnkörpers zurückzuführen, die hölzernen Brücken müssen nach und nach umgebaut werden, die Kreuzungen der Bahnen mit verkehrsreichen Strassen in und in der Nähe der grossen Städte werden in alle Ewigkeit nicht fortbestehen können. Die Bahnen werden durch ihr eigenes Interesse bald genöthigt werden, zur Bestreitung der für diese Zwecke notwendigen Ausgaben tief in den Beutel zu greifen. Solche Aufwendungen machen sich aber erst sehr langsam bezahlt.

Es giebt ja, ungeachtet der langjährigen Erfahrungen vom Gegentheil, immer noch Leute, die da glauben, dass mit solchen Mitteln sich langsam, aber sicher ein Gesundungsprozess bei den amerikanischen Eisenbahnen einstellen werde. Andere denken darüber anders, sie verlangen eine Reform an Haupt und Gliedern. Als eine solche Reformmassregel ist auch die Verstaatlichung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Lande selbst nicht selten von Vertretern der Wissenschaft, von der Presse, von Handelskammern und ähnlichen Körperschaften empfohlen. Ich halte eine solche Massregel zur Zeit für gänzlich ausgeschlossen. Ein Staatsbahnsystem verträgt sich nicht mit der dortigen Beamtenwirthschaft. So lange die Reform des Zivildienstes nicht durchgeführt, so lange der alte Grundsatz in der Stellenbesetzung: Dem Sieger gehört die Beute, nicht in der That und Wahrheit aufgegeben ist, so lange würde die Einführung des Staatsbahnsystems in den Vereinigten Staaten nichts anderes bedeuten, als vom Regen unter die Traufe kommen.

Sieht man hiervon also ab, so fragt sich, ob es gelingen wird, im Wege der Gesetzgebung die erkannten Schäden auszurotten. Professor Clark hält in seinem wiederholt angeführten Buche diesen

Weg für gangbar und zur Zeit noch nicht für aussichtslos. Er empfiehlt einmal den Erlass wirksamer Eisenbahngesetze in all' den Bundesstaaten, die bis jetzt noch ohne solche sind, ferner die Herbeiführung grösserer sachlicher Uebereinstimmung zwischen den einzelstaatlichen Gesetzen und dem Bundesverkehrsgesetz und endlich ein stetes, organisches Zusammenarbeiten der einzelstaatlichen und der Bundesaufsichtsbehörde. Sicherlich würde eine solche Ergänzung und Verbesserung des öffentlichen Eisenbahnrechts und der Organisation der Eisenbahnaufsicht recht nützlich sein und mancherlei wohlthätige Folgen haben. Aber eine andere Frage ist, ob man erwarten kann, dass in den Vereinigten Staaten von Amerika solche systematische Pläne zur Durchführung kommen?

Die Vorschläge eines anderen Sachkenners, des Generalkonsuls der Vereinigten Staaten in Frankfurt a. M., Frank H. Mason¹⁾ beziehen sich hauptsächlich auf gesetzliche Bestimmungen über Bildung und Verwaltung von Eisenbahngesellschaften. Er empfiehlt, dass für alle grösseren, vornehmlich die am zwischenstaatlichen Verkehr beteiligten Eisenbahngesellschaften klare, bestimmte und unanfechtbare Festsetzungen getroffen werden:

1. Ueber eine Regelung der Wahl der Eisenbahndirektoren. Diese Wahlen müssten frei und öffentlich erfolgen unter voller Berücksichtigung der Wünsche und der Interessen der Gläubiger der Bahnen.

2. Ueber Bildung eines Bundesamtes zur Durchführung und Ueberwachung einer regelmässigen Veröffentlichung nachgeprüfter Berichte der Eisenbahnen, aus denen sich mit völliger Bestimmtheit ihre Einnahmen und Ausgaben, die Verwaltungsmassregeln ihrer Direktoren u. s. w. entnehmen lassen.

3. Ueber Bestrafung aller Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen als Verbrechen mit Gefängniss; sowie über Einsetzung von besonderen Bundesbeamten zur Untersuchung und Verfolgung dieser Verbrechen.

4. Ueber die Aenderung der Gesetze betreffend Einsetzung von Massenverwaltern. Es müsse ausdrücklich untersagt werden,

¹⁾ Consular Reports. vol. XLVI. No. 170. (Nov. 1894) S. 385.

dass die Direktoren bankerotter Eisenbahnen zu gerichtlichen Verwaltern desselben Unternehmens gewählt werden.

Auch diese Vorschläge beweisen ein richtiges Verständniss für den Sitz der Krankheit im amerikanischen Eisenbahnwesen. Ob sie in den Vereinigten Staaten Billigung gefunden haben, darüber ist mir nichts bekannt geworden; und es wird sicherlich noch Vieles dort anders werden müssen, ehe sie zum Gesetze werden können.¹⁾

Der scheinbar einfachste Weg wäre eine Aenderung des Bundesverkehrsgesetzes vom 4. Februar 1887. Es müssten die Befugnisse des Bundesamtes über das Tarifwesen erweitert, dem Amt neue Rechte über die Ueberwachung der Finanzverwaltung verliehen, und ihm vor Allem das Recht der Exekutive, der Ausführung seiner Beschlüsse, ohne Anrufung der Gerichte gewährt werden. Eine solche Erweiterung der Machtbefugnisse würde aber auch eine völlige Umgestaltung der Behörde selbst, eine Vermehrung des Personals, vielleicht die Errichtung von Zweigbehörden in anderen Gebieten der Vereinigten Staaten bedingen. Auch für eine solche Aenderung fehlt es zur Zeit an Stimmung. Einmal, im Jahre 1889, ist es, wie wir gesehen, dem Bundesamt ja gelungen, mit Verbesserungsvorschlägen durchzudringen. Seitdem ist aber von Jahr zu Jahr, wenn auch nicht sein Ansehen, so doch die Achtung, um nicht zu sagen die Furcht vor dem Amte gesunken. Sehr bald nach Einsetzung des Amtes habe ich mich²⁾ dahin ausgesprochen, dass das ganze Gesetz ein immerhin interessanter Versuch, aber ein Versuch mit gänzlich untauglichen Mitteln sei. Dass es ein Ding der Unmöglichkeit sei für eine aus fünf Männern bestehende Behörde, die Aufsicht, d. h. eine nur halbwegs wirksame

¹⁾ Aehnliche Vorschläge werden gemacht von Isaac L. Rice in einem Aufsatz: *Legalized plunder of Railroad Properties. The Remedy.* in *The Forum* August 1894. S. 676 ff insbesondere S. 682. — Ein hier-nach ausgearbeiteter Gesetzentwurf ist im Repräsentantenhaus von dem Abgeordneten Strauss am 17. Juli 1894 und gleichzeitig im Senat von Senator Cullom eingebracht, aber, soviel mir bekannt, in keinem der beiden Häuser ernstlich in Angriff genommen. (53. Kongress. 2. Sess. H. R. 7740.)

²⁾ Preuss. Jahrb. Band LIX. Heft 6, S. 536 ff. (1887).
v. d. Leyen, Nordamerik. Eisenb. 2. Aufl.

Aufsicht über ein Eisenbahnnetz von dem Umfang des nord-amerikanischen, über Eisenbahngesellschaften von dem Einfluss und der Macht dieser Körperschaften, wahrzunehmen. Man hat mir das damals bestritten. Heute wird es mir jeder unbefangene Kenner zugeben. Die Eisenbahnen haben anfänglich eine gewisse Besorgniss vor der Behörde, vor ihrem Eingreifen gehegt, sie haben sich öffentlich dagegen gewehrt, haben Stimmung gegen das Amt und das Gesetz gemacht, u. a. behauptet, dass der Niedergang ihrer Einnahmen mit der Verschärfung der Bundesaufsicht zusammenhänge. Sehr bald aber haben sie gesehen, dass diese fünf Männer ihnen nichts Böses thun können. Sie beschränken sich also darauf, dem Amt ihr Tarifmaterial — soweit es ihnen passt — vorzulegen, die erforderlichen Berichte zu erstatten. Sie wissen recht gut, dass das Amt gar nicht entfernt im Stande ist, die Tarife auf ihre Vollständigkeit, ihre Uebereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften, zu prüfen. Das Amt hat kaum Zeit, die ihm unterbreiteten Beschwerden zu prüfen, geschweige denn, selbstständig Missstände zu untersuchen. Das Publikum aber verliert die Lust an der Beschwerdeführung, da dabei doch nichts herauskommt; denn zur Beseitigung unbequemer Bescheide des Amts sind die Gerichte ja immer noch da. Das Bundesamt nimmt von Jahr zu Jahr in seinen Berichten einen verzagteren Ton an. Aus einer mächtigen Aufsichtsbehörde ist eine statistische Zentralstelle, ein Auskunftsbureau geworden. Man wird dieses Amt nun gewiss weiter dulden. Aber ehe man daran geht, durch gesetzliche Massregeln sein Ansehen zu heben, da muss es ganz anders kommen, da muss das öffentliche Gewissen sich aufs Neue, wie vor einem Jahrzehnt, gegen die Eisenbahnen aufbäumen. Und dazu ist zur Zeit wenig Aussicht vorhanden.

Die nächste Zukunft des amerikanischen Eisenbahnwesens scheint mir hiernach eine recht düstere. Auf dem Gebiete der Technik, der Anlage der Eisenbahnen, des Baus der Wagen und Lokomotiven, sowie in vielen Zweigen des Eisenbahnbetriebes haben die amerikanischen Ingenieure grossartige Leistungen aufzuweisen. Im Gebiete der eigentlichen Verwaltung hat das Privatbahnsystem, wie es sich in den Vereinigten Staaten entwickelt hat, einfach Bankerott gemacht. Ich bestreite gewiss nicht, dass

es in den Vereinigten Staaten auch zahlreiche Eisenbahngesellschaften giebt, die zu Zeiten wenigstens vortrefflich verwaltet wurden und auch in geordneten Finanzverhältnissen leben. Aber das ist meiner Meinung nach nicht das Entscheidende, dieser Umstand ist vor allem dann nicht von wesentlicher Bedeutung, wenn es sich für den Ausländer darum handelt, einer amerikanischen Eisenbahn sein Vermögen anzuvertrauen. Die guten Eisenbahnen besitzen einen so bedeutenden Kredit, dass sie ihre Anleihen zu geringen Zinsen ($3\frac{1}{2}$ bis $4\frac{0}{0}$) aufnehmen können, und derartige Anlagewerthe bleiben zumeist drüben, sie kommen nur in geringen Beträgen an den deutschen Markt. Der deutsche Kapitalist aber hat wenig Interesse daran, sie zu erwerben, weil er immerhin auch noch heimische Papiere von mindestens ebenbürtiger Sicherheit erwerben kann, die ihm $3\frac{1}{2}$ bis $4\frac{0}{0}$ Zinsen bringen.

Alle, auch die besten amerikanischen Eisenbahnwerthe, haben aber ein Moment der Unsicherheit in sich, das den Kapitalisten, vor allem den ausländischen Kapitalisten, zu ganz besonderer Vorsicht mahnen sollte. Eine der grössten Gefahren einer Anlage von Geldern in amerikanischen Eisenbahnen besteht darin, dass die ganzen dortigen Verhältnisse so zugespitzt sind, dass ein gewissenloser Mann in kürzester Frist auch das beste Unternehmen zu Grunde richten kann. Ich erinnere an die Schicksale der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn, die sich nur mit Mühe von der Missverwaltung des jüngeren Garrett erholen kann, an die Thätigkeit des Herrn Henry S. Jves¹⁾ bei der Cincinnati Hamilton und Dayton Eisenbahn im Jahre 1887. Diesem Herrn Jves, einer selbst auf der amerikanischen Börse übelst berüchtigten Person, gelang es trotzdem, sich, wie, weiss man nicht, in den Besitz der Mehrheit der Aktien der durchaus gesunden und zahlungsfähigen Cincinnati Hamilton und Dayton Bahn zu setzen, er benutzte seine Stellung, ihr Aktienkapital und Obligationenkapital um, wenn ich nicht irre, 10 Millionen Dollars zu vermehren, verkaufte diese Papiere an der Newyorker Börse, trieb mit dem Erlös eine masslose Verschwendung, und alle Leute, die an ihm nun verdienten, hatten auf einmal seine Vergangenheit vergessen. Eine Million Dollars

1) Vergl. Railroad Gazette 1887 S. 574.

dieser Schwindelpapiere sollten als eine vortreffliche Kapitalanlage in einem wirklich soliden amerikanischen Eisenbahnunternehmen durch eine erste Bank auch auf den deutschen Markt gebracht werden, die vorbereitenden Mittheilungen erschienen schon in den deutschen Zeitungen. Glücklicher Weise machte es Herr Jves so toll — er war eben ein junger Heisssporn, noch kein hartgesottener alter Sünder — dass sein Treiben in Amerika auffiel und man seinen Schlichen nachging und bald auf die Spur kam. Das deutsche Bankhaus wurde auch noch eben rechtzeitig gewarnt, und so blieb es dabei, dass die Aktionäre der Bahn und die amerikanische Börse um ein paar Millionen Dollars gekränkt wurden. Jves selbst aber wurde in Amerika der Prozess gemacht und er ist zu mehrjähriger Zuchthausstrafe verurtheilt. Im Sommer 1894 ist er im Zuchthause Sing Sing gestorben.

Noch aus der neuesten Zeit gehört hierher der Fall des Präsidenten der Philadelphia- und Reading-Bahn Mc. Leod, der theils in eigenem, theils im Interesse seiner Mitdirektoren Gelder aus der Kasse der unter seiner Verwaltung stehenden Bahn bis zum Betrage von 6 Millionen Dollars entnommen hatte, um damit zu spekuliren, und der den grössten Theil dieser Summe auf der Börse verspielte. Ein gegen ihn anhängig gemachtes gerichtliches Verfahren ist, soviel mir bekannt, ohne Erfolg geblieben. Nach den Satzungen der von ihm verwalteten Bahn steht dem Direktor freies Ermessen in der Verfügung über ihre Gelder zu. Es konnte also höchstens ein zivilgerichtlicher Anspruch gegen ihn geltend gemacht werden. Die Geldgeschäfte dieses Direktors haben den Bankerott dieser Bahn zwar nicht allein verursacht, aber doch sehr beschleunigt.¹⁾

Solche Vorgänge werden in der Regel im Auslande erst bekannt, wenn es zu spät ist, seine Massregeln darnach zu treffen. Sie vor Allem sollten uns bestimmen, den Amerikanern die Sorge, wie sie ihre Eisenbahnen finanziiren, allein zu überlassen.

¹⁾ Vergl. Isaac L. Rice. Legalized Plunder of Railroad Properties. The Forum, August 1894. S. 683 ff. und A Statement of Isaac L. Rice, concerning the affairs of the Philadelphia & Reading Company. (Als Manuskript gedruckt. 1894.)

Anlage 1.**A n l a g e n.****Bundesgesetz vom 4. Februar 1887 und 2. März 1889, betreffend die Regelung des Verkehrs.¹⁾**

§ 1.

Dieses Gesetz findet Anwendung auf alle gemeinen Frachtführer (Common Carriers), die Personen oder Güter, sei es ausschliesslich auf Eisenbahnen, oder theils auf Eisenbahnen und theils auf Wasserstrassen unter gemeinsamer Verwaltung durchgehend von einem Staate oder Territorium der Union oder dem Bezirke Columbia nach einem anderen, oder von einem Orte in den Vereinigten Staaten nach einem Nachbarlande, oder von einem Orte in den Vereinigten Staaten durch ein Nachbarland nach einem anderen Orte in den Vereinigten Staaten befördern oder verschiffen, ferner auf die gleichartige Beförderung von Gütern von einem Orte in den Vereinigten Staaten nach einem fremden Lande, die zunächst von dem gedachten Orte nach dem Verschiffungshafen gefahren, oder umgekehrt von einem fremden Lande nach den Vereinigten Staaten verschifft und von dem Einfuhrhafen nach einem Orte in den Vereinigten Staaten oder einem Nachbarlande gefahren werden.

Dagegen findet das Gesetz keine Anwendung auf die Beförderung von Personen oder Frachtgütern sowie die Uebergabe, Ablieferung, Aufbewahrung oder sonstige Behandlung von Frachtgütern, soweit solche lediglich innerhalb der Grenzen eines einzelnen Staates und nicht zwischen einem Staate oder Territorium und einem fremden Lande erfolgt.

Das Wort: Eisenbahn schliesst in diesem Gesetze alle Brücken und Fähren ein, die in Zusammenhang mit einer Eisenbahn benutzt oder betrieben werden, ebenso auch die von einer Eisenbahn betriebenen, gepachteten oder sonst ihr gehörigen Bahnen. Das Wort: Beförderung begreift alle Massnahmen in sich, die zur Verladung oder Fortbewegung dienen.

Alle Gebühren, die für solche Beförderung und in Verbindung damit für Empfang und Ablieferung, für Aufbewahrung und Verladung

¹⁾ Die wesentlicheren Aenderungen, die das Gesetz vom 2. März 1889 vorgenommen hat, sind mit schräger Schrift gedruckt.

berechnet werden, müssen vernünftig und billig sein. Die Erhebung ungerechter und unangemessener Sätze ist gesetzwidrig und verboten.

§ 2.

Falls ein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeiner Frachtführer mittelbar oder unmittelbar durch besondere Frachtsätze, Nachlässe oder Rückvergütungen irgend einer Person für geleistete Beförderung grössere oder geringere Kosten berechnet, als einer anderen für den gleichen gleichzeitig bei Beförderung derselben Güterart unter ähnlichen Umständen geleisteten Dienst in Rechnung gestellt werden, so ist er einer ungerechten und gesetzwidrigen Bevorzugung schuldig.

§ 3.

Es ist gesetzwidrig, wenn ein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeiner Frachtführer irgend einer Person, Gesellschaft, Handlung, Körperschaft oder Oertlichkeit, oder irgend einem besonderen Handelszweige in irgend einer Weise einen ungebührlichen oder unangemessenen Vorzug einräumt, ebenso, wenn er denselben einen ungebührlichen oder unangemessenen Schaden oder Nachtheil zufügt.

Alle den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeinen Frachtführer sind nach Massgabe der ihnen zustehenden Befugnisse verpflichtet, alle vernünftigen, geeigneten und gleichmässigen Erleichterungen für den Verkehr zwischen ihren Linien, sowie für den Empfang, die Beförderung und die Ablieferung von Personen und Gütern nach und von ihren Strecken und Anschlussbahnen zu gewähren und den letzteren dieselben Frachtsätze und Gebühren zu berechnen, die sie für ihre eigenen Strecken erheben; jedoch sind die gemeinen Frachtführer nicht verpflichtet, anderen, das gleiche Geschäft betreibenden Frachtführern die Benutzung ihrer Schienen und ihrer Bahnhofsanlagen zu gestatten.

§ 4.

Es ist gesetzwidrig, wenn ein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeiner Frachtführer für die Beförderung von Reisenden oder von Frachtgütern gleicher Art unter wesentlich gleichen Umständen und Bedingungen für eine kürzere Strecke einen höheren Gesamtfachtsatz berechnet oder empfängt, als für eine längere Strecke auf derselben Linie, in derselben Richtung und vorausgesetzt, dass die kürzere Strecke einen Theil der längeren Strecke bildet.

Diese Bestimmung soll aber nicht so gedeutet werden, als wäre ein gemeiner Frachtführer berechtigt, für eine kürzere Strecke eine ebenso hohe Vergütung zu berechnen und zu empfangen, wie für eine längere. Er ist indessen berechtigt, bei dem durch dieses Gesetz eingesetzten Bundesamte in besonderen Fällen, nach Untersuchung durch das Amt, für die Beförderung von Reisenden und Gütern auf längeren Strecken geringere Sätze zu berechnen, als für kürzere.

Das Amt hat von Zeit zu Zeit festzustellen, bis zu welchem Umfange ein derartiger gemeiner Frachtführer von der Beachtung der Bestimmungen dieses Paragraphen entbunden werden kann.

§ 5.

Es ist gesetzwidrig, für die den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeinen Frachtführer, mit anderen Frachtführern einen Vertrag, eine Vereinbarung oder eine Uebereinkunft zu schliessen über Verkehrsgemeinschaften (poolings) zwischen verschiedenen und mit einander in Wettbewerb stehenden Eisenbahnen, sowie über eine Vertheilung der gesammten oder eines Theiles der Roh- oder Reineinnahmen, unter die einzelnen Bahnen. Im Falle gleichwohl derartige Vereinbarungen abgeschlossen werden, bildet jeder Tag ihrer Fortdauer eine besondere Uebertretung.

§ 6.

Alle den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeinen Frachtführer sind verpflichtet, Tabellen zu drucken und zur öffentlichen Einsichtnahme *offen* zu halten, aus denen die Frachtsätze und sonstigen Gebühren für die Beförderung von Personen und Gütern zu ersehen sind, die der Frachtführer aufgestellt hat, und die zur Zeit auf *seinen Strecken* in Geltung stehen. Diese, wie vorbemerkt gedruckten Tabellen müssen deutlich die Eisenbahnstationen bezeichnen, zwischen denen Güter und Reisende befördert werden, sie müssen die geltende Güterklassifikation enthalten und getrennt davon die Bahnhofsgebühren und Festsetzungen, die in irgend einer Weise die Berechnung der Gesamtfracht oder eines Theils der Fracht, sowie der Gebühren ändern, beeinflussen oder bestimmen. Die Tabellen sind deutlich mit grossen Schriftzeichen, mindestens von der Grösse der gewöhnlichen Cicero-Schrift, zu drucken, auch müssen auf jedem Bahnhofe, an jeder Station *oder an jedem Bureau* der Eisenbahn, *wo Reisende oder Fracht zur Beförderung angenommen werden*, Exemplare an *zwei öffentlichen, leicht erkennbaren* Orten aufliegen, an denen *sie für das Publikum zugänglich sind und bequem eingesehen werden können*.

Alle den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeinen Frachtführer, die in den Vereinigten Staaten Frachtgüter zur Beförderung durch ein fremdes Land an einen anderen Platz in den Vereinigten Staaten annehmen, sind verpflichtet, in derselben Weise ihre Frachtsätze zu drucken und zur öffentlichen Einsicht an allen Bahnhöfen *oder Bureaus*, an denen derartige Güter angenommen werden, *offen zu legen*. Die Frachttabellen müssen die durchgehenden Frachtsätze nach allen den jenseits des Auslandes belegenen Plätzen der Vereinigten Staaten enthalten, nach denen Güter zur Beförderung angenommen werden; falls die durchgehenden Frachtsätze für solche Güter in dieser Weise nicht veröffentlicht sind, sind die Güter, wenn sie vom Auslande wieder in die Vereinigten Staaten eintreten, zollpflichtig gleich ausländischen

Erzeugnissen. Alle dieser Bestimmung entgegenstehenden Gesetze werden hiermit aufgehoben.¹⁾

Erhöhungen der in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen aufgestellten und veröffentlichten Fracht- und Gebührensätze können erst nach vorheriger zehntägiger Veröffentlichung eingeführt werden. In der Veröffentlichung müssen deutlich sowohl die Aenderungen der geltenden Frachtsätze, als die Zeit, zu der sie in Kraft treten sollen, angegeben werden. Die Aenderungen sind zu bewirken durch den Druck von neuen Tabellen oder durch deutliche Vermerke auf den in Geltung stehenden und zur öffentlichen Einsicht aufliegenden Tabellen. Ermässigungen in den Fracht- und Gebührensätzen können *nur nach vorheriger dreitägiger Veröffentlichung eingeführt werden, die in derselben Weise zu erfolgen hat*, wie dies für Erhöhungen vorgeschrieben ist.²⁾

Hat ein gemeiner Frachtführer seine Gebühren- und Frachtsätze in der vorgeschriebenen Art vorschriftsmässig öffentlich bekannt gemacht, so gilt als gesetzwidrig, wenn er für irgend jemand höhere oder geringere Vergütung für die Beförderung von Reisenden oder Gütern in Rechnung stellt, verlangt, einzieht oder empfängt, als in den veröffentlichten zur Zeit in Geltung stehenden Frachttabellen enthalten sind.

Jeder den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeinen Frachtführer ist verpflichtet, dem nachstehend erwähnten Amte Exemplare der in Gemässheit vorstehender Bestimmungen aufgestellten und veröffentlichten Fracht- und Gebührentabellen einzureichen und dem Amte unverzüglich alle Aenderungen anzuzeigen. Ebenso sind dem Amte einzureichen alle Verträge, Vereinbarungen und Uebereinkünfte mit anderen gemeinen Frachtführern in Bezug auf irgend einen der durch dieses Gesetz betroffenen Verkehre oder einen Theil dieser Verkehre.

In Fällen, wo Reisende oder Güter über zusammenhängende Strecken befördert werden, die von mehr als einem gemeinen Frachtführer betrieben werden und die einzelnen Inhaber der verschiedenen Strecken gemeinsame Fracht- und Gebührensätze für solche zusammenhängende Strecken aufstellen, sind Exemplare dieser gemeinschaftlichen Tarife in derselben Weise dem gedachten Amte einzureichen. Auf Anordnung des Amtes sind derartige ihm eingereichte Verbandstarife, soweit es dies für erforderlich erachtet, gleichfalls durch den gemeinen Frachtführer zu veröffentlichen; das Amt hat von Zeit zu Zeit Anordnung zu treffen, in welchem Umfange und an welchen Plätzen diese öffentlichen Bekanntmachungen stattfinden müssen. *Erhöhungen der durchgehenden Fracht- und Gebührensätze in Verbandstarifen können*

¹⁾ Die Aenderungen in Absatz 1 und 2 des Gesetzes bezwecken wesentlich eine Verbesserung der Fassung.

²⁾ Nach dem Gesetze vom 4. Februar 1887 brauchten Tarifermassigungen nicht vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht zu werden.

erst eingeführt werden, nachdem sie zehn Tage vorher dem Bundesverkehrsamt mitgetheilt sind. In dieser Mittheilung müssen sowohl die Aenderungen der geltenden Frachtsätze, als die Zeit, zu welcher die erhöhten Fracht- und Gebührensätze in Geltung treten sollen, klar und deutlich angegeben werden. Die Ermässigungen durchgehender Fracht- und Gebührensätze sind dem Bundesverkehrsamt in derselben Weise, wie die Erhöhungen, drei Tage vorher anzuzeigen. Das Bundesverkehrsamt hat derartige beabsichtigte Erhöhungen oder Ermässigungen in der nach seiner Ansicht zweckmässigsten Art zu veröffentlichen, und von Zeit zu Zeit vorzuschreiben, in welcher Weise die gemeinen Frachtführer Erhöhungen und Ermässigungen von Verbandstarifen öffentlich bekannt zu machen haben.

Es ist ungesetzlich für jeden gemeinen Frachtführer, der an einem Verbandstarife betheiligt ist, von irgend jemand für die Beförderung von Personen und Gütern oder für Dienstleistungen, die damit in Zusammenhang stehen, zwischen den Plätzen, die in den Verbandstarifen aufgeführt sind, höheren oder geringeren Entgelt in Rechnung zu stellen oder zu verlangen oder anzunehmen, als in der dem Bundesverkehrsamt vorgelegten, zur Zeit in Geltung stehenden Frachttabelle aufgezeichnet ist.

Das Bundesverkehrsamt hat zu bestimmen und vorzuschreiben, in welcher Form die in diesem Paragraphen vorgesehenen Frachttabellen zur öffentlichen Einsicht offen zu legen, wie sie anzulegen und einzurichten sind. Diese Form kann von Zeit zu Zeit, je nachdem es für zweckmässig befunden wird, geändert werden.

Falls ein gemeiner Frachtführer es unterlässt oder sich weigert, seine Gebühren- oder Frachtsätze nach den Vorschriften dieses Gesetzes zu veröffentlichen, so ist er (zusätzlich zu den anderen in diesem Gesetze vorgesehenen Strafen), vor das Kreisgericht innerhalb des Gerichtsbezirkes, in dem sein Hauptbetriebsamt liegt oder in dem eine solche Uebertretung begangen ist, und wenn der gemeine Frachtführer ein Ausländer ist, vor das Kreisgericht, in dessen Bezirk er Güter annimmt und einen Vertreter für sein Geschäft hat, vorzuladen und zur Erfüllung der gesetzlichen Bestimmungen anzuhalten. Eine solche Vorladung ergeht im Namen des Volks der Vereinigten Staaten und auf den Bericht des in diesem Gesetze eingesetzten Amtes. Nichtbeachtung der Vorladung ist als Verachtung des Gerichtshofes (— contempt of court —) strafbar.

Das Amt kann ausserdem als Beschwerdeführer von irgend einem Gerichtshof der Vereinigten Staaten einen Arrestbefehl gegen den beklagten gemeinen Frachtführer erwirken, in dem diesem die Annahme und die Beförderung von Gütern zwischen den Staaten und Territorien der Union oder zwischen den Vereinigten Staaten und dem angrenzenden Auslande oder zwischen den Verschiffungs- und Eingangshäfen der verschiedenen Staaten und Territorien der Union (vergl. § 1 des Gesetzes) verboten wird, so lange, bis letzterer sich den gesetzlichen Vorschriften unterworfen hat.

§ 7.

Es ist gesetzwidrig, wenn ein gemeiner Frachtführer einer Vereinigung beitrifft, einen Vertrag schliesst oder eine Verabredung trifft, die ausgesprochenermassen oder stillschweigend den Zweck verfolgt, durch Aenderung des Fahrplanes, durch Wagenwechsel, oder sonst irgendwie die durchgehende Beförderung von Frachten zwischen Abgangs- und Bestimmungsort willkürlich zu verhindern. Ungeachtet einer etwaigen Umladung, eines Aufenthaltes oder einer Unterbrechung gilt eine derartige Beförderung von Gütern als eine ununterbrochene, wenn nicht die Umladung, der Aufenthalt oder die Unterbrechung in gutem Glauben zu irgend einem nothwendigen Zwecke und ohne die Absicht bewirkt war, einen ununterbrochenen Transport zu vermeiden oder unnöthiger Weise zu unterbrechen oder die Bestimmungen dieses Gesetzes zu umgehen.

§ 8.

Wenn ein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenener gemeiner Frachtführer irgend eine Handlung begeht oder begehen lässt, die durch dieses Gesetz verboten ist, oder für ungesetzlich erklärt wird, oder wenn er unterlässt, eine Handlung zu begehen, die dieses Gesetz vorschreibt, so haftet der Frachtführer den durch diese Handlung oder Unterlassung geschädigten Personen zum vollen Betrage des ihnen erwachsenen Schadens und ausserdem für einen entsprechenden Theil der Anwaltsgebühren, der vom Gerichtshofe in jedem Falle als ein Theil der Prozesskosten festzusetzen ist.

§ 9.

Die durch einen den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen Frachtführer geschädigten Personen haben das Recht, Klage anzustellen entweder vor dem in diesem Gesetze eingesetzten Amte oder vor einem zur Entscheidung dieser Angelegenheiten zuständigen Bezirks- oder Kreisgerichte der Vereinigten Staaten; diese beiden Rechtsmittel können aber nicht gleichzeitig in Anwendung gebracht werden, es ist vielmehr in jedem Falle die Wahl zwischen einem von beiden zu treffen. Der zuständige Gerichtshof hat das Recht, die Direktoren, Beamten, Verwalter, Bevollmächtigten oder Agenten der beklagten Bahn zu zwingen, vor ihm zu erscheinen und Zeugniß abzulegen, auch die Vorlage der Bücher und Urkunden der Eisenbahn oder einer anderen am Prozess beteiligten Gesellschaft zu erzwingen.

§ 10.

Wenn ein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenener gemeiner Frachtführer, oder wenn dieser eine Gesellschaft darstellt, einer ihrer Direktoren oder Beamten, Verwalter, Bevollmächtigten, Pächter, Agenten oder sonstigen Angestellten allein oder in Gemeinschaft mit anderen absichtlich irgend eine Handlung begeht oder begehen lässt, oder duldet oder gestattet, die in diesem Gesetze als ungesetzlich ver-

boten ist, oder wenn er daran mithilft oder dabei beharrt; oder wenn er eine durch dieses Gesetz vorgeschriebene Handlung absichtlich nicht ausführt oder unterlässt, oder absichtlich duldet, dass eine vorgeschriebene Handlung nicht geschieht, oder sich an dieser Unterlassung theiligt, oder dabei verharret; oder wenn eine der vorbezeichneten Personen sich einer Uebertretung dieses Gesetzes schuldig macht, an einer solchen hilft oder dabei beharrt, so ist er eines Vergehens (misdemeanor) schuldig und wird, falls er desselben vor einem zuständigen Gerichtshofe der Vereinigten Staaten überführt wird, mit einer Geldbusse bis zu 5000 Dollars für jeden einzelnen Uebertretungsfall bestraft mit der Massgabe, dass, wenn das Verlangen, dessen der Frachtführer, wie vorbemerkt, überführt ist, eine ungesetzliche Bevorzugung in der Erhebung von Frachten oder Gebühren für die Beförderung von Personen oder Gütern bildet, ein solcher neben der hier vorgesehenen Geldbusse mit Zuchthausstrafe bis zu zwei Jahren, oder, nach dem Ermessen des Gerichtshofes, mit Geld- und Zuchthausstrafe belegt werden kann.

Jeder den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenene gemeine Frachtführer oder, wenn er eine Gesellschaft darstellt, jeder ihrer Beamten oder Agenten oder jede für eine solche Gesellschaft handelnde oder von ihr angestellte Person, die vermittelst falscher Rechnung, falscher Klassifikation, falschen Wiegens oder falscher Gewichtsangabe, oder durch irgend andere Mittel oder Kniffe irgend Jemand wissentlich oder absichtlich hilft oder wissentlich gestattet oder erlaubt, dass seine Güter zu geringeren, als den gewöhnlichen in Kraft stehenden Frachtsätzen befördert werden, ist eines Vergehens (misdemeanor) schuldig und kann, wenn er dessen von einem in dem Bezirk, in dem das Vergehen verübt ist, zuständigen Gerichtshofe der Vereinigten Staaten überführt wird, für jeden Uebertretungsfall mit einer Geldbusse bis zu 5000 Dollars oder Zuchthausstrafe bis zu zwei Jahren, oder nach dem Ermessen des Gerichts, auch beiden Strafen, bestraft werden.

Jede Person und jeder Beamte oder Agent irgend einer Gesellschaft oder Körperschaft, der einem den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeinen Frachtführer Güter zur Beförderung übergiebt, oder für den als Versender oder Empfänger ein Frachtführer Güter befördert, die wissentlich und absichtlich durch falsche Rechnung, falsche Klassifikation, falsche Angabe des Inhalts der Verpackung, falsche Angabe des Gewichts oder durch irgend welche andere Mittel oder Kniffe, sei es mit oder ohne Zustimmung oder ausdrückliche Erlaubniss des Frachtführers oder seiner Bevollmächtigten, Beförderungspreise für solche Güter erhebt, die geringer sind, als die gewöhnlichen in Kraft stehenden Tarife, ist der Täuschung schuldig, die hiermit für ein Vergehen (misdemeanor) erklärt wird, und kann, wenn er dessen von einem in dem Bezirk, in dem das Vergehen verübt ist, zuständigen Gerichtshofe der Vereinigten Staaten überführt wird, für jeden Uebertretungsfall mit einer Geldbusse bis zu 5000 Dollars oder Zuchthausstrafe bis zu zwei Jahren, oder nach dem Ermessen des Gerichts, auch beiden Strafen, bestraft werden und jede solche Person, Körperschaft oder Gesellschaft haftet, zusammen mit dem gemeinen Frachtführer,

einer für alle und alle für einen, für den aus dieser unbilligen Bevorzugung erwachsenden Schaden, den ein Versender oder Empfänger vor einem zuständigen Gerichtshof der Vereinigten Staaten einklagt.

§ 11.

Es wird hiermit ein Bundesamt eingesetzt, das die Bezeichnung Interstate Commerce Commission führt und aus 5 Mitgliedern besteht, die vom Präsidenten der Vereinigten Staaten unter Beirath und Bestätigung des Senates ernannt werden.

Die ersternannten Mitglieder dieses Amtes bleiben 2, 3, 4, 5 und 6 Jahre im Amte, gerechnet vom 1. Januar 1887 ab. Die Amtsdauer für jeden Einzelnen ist vom Präsidenten zu bestimmen. Ihre Nachfolger werden regelmässig auf je 6 Jahre ernannt. Im Falle ein Mitglied an die Stelle eines anderen ausgeschiedenen tritt, dauert sein Amt so lange, wie das des Mitgliedes, in dessen Stelle es eingetreten ist.

Mitglieder, die ihre Pflichten vernachlässigen oder ungenügend erfüllen, können vom Präsidenten ihres Amtes enthoben werden.

Es dürfen jedesmal nicht mehr als 3 Mitglieder des Amtes der gleichen politischen Partei angehören.

Beamte allgemeiner Verkehrsanstalten im Sinne dieses Gesetzes, oder Personen, die in unmittelbaren Beziehungen zu solchen stehen, oder Aktien oder Obligationen derselben besitzen oder sonst irgendwie finanziell an ihnen betheilig sind, dürfen nicht in das Amt berufen werden. Seine Mitglieder dürfen kein eigenes Geschäft betreiben oder sonst eine Berufung oder Anstellung annehmen. Der Austritt eines Mitgliedes beeinträchtigt die übrig bleibenden Mitglieder in keiner Weise in der vollen Ausübung ihrer Befugnisse.

§ 12.

Das in dieser Weise gebildete Amt hat die Befugniss, in die Geschäftsführung aller der in diesem Gesetz unterworfenen gemeinen Frachtführer Einsicht zu nehmen und sich über die Art und Weise ihres Betriebes in allen Einzelheiten soweit zu unterrichten, als dies zur vollständigen Erfüllung aller ihm übertragenen Aufgaben erforderlich ist. *Das Amt ist hiermit ermächtigt und gebeten, die Ausführung der Bestimmung dieses Gesetzes zu erzwingen; auf Antrag des Amtes ist jeder Staatsanwalt verpflichtet, nach der Anweisung des Generalstaatsanwalts alle Schritte vor den zuständigen Gerichten zu thun, um die Ausführung der Bestimmungen dieses Gesetzes zu erzwingen und seine Uebertretungen zu bestrafen; die Kosten und Auslagen für derartige Verfolgungen fallen der Staatskasse zur Last.* Für Zwecke dieses Gesetzes ist das Amt auch ermächtigt, Zeugen unter Androhung der Folgen für ihr Nichterscheinen (*by subpoena*) vorzuladen und auch zu vernehmen, und die Vorlage aller Bücher, Urkunden, Tarife, Verträge, Vereinbarungen und sonstigen Schriftstücke zu verlangen, die zur Aufklärung nöthig sind; *im Falle der Vorladung nicht gehorcht wird, steht dem Amte oder einer vor ihm erscheinenden Partei das Recht zu, zur Mitwirkung und*

Unterstützung bei dieser Beweiserhebung auch die Beihülfe eines Gerichtshofes der Vereinigten Staaten anzurufen. Das Kreisgericht, vor dem eine solche Untersuchung anhängig gemacht wird, hat das Recht, falls irgend ein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenener gemeiner Frachtführer oder eine andere Person einer von dem Amte an sie ergangenen Aufforderung oder Vorladung nicht folgen oder Folge zu leisten weigern, den Befehl zu erlassen, dass der Frachtführer oder die andere Person vor dem Amte erscheinen (auf Verlangen ihre Bücher und Urkunden vorlegen) und den von ihnen verlangten Beweis antreten. Unterlässt einer, diesem Befehl zu gehorchen, so wird dies bestraft als Verachtung des Gerichtshofes. Die Behauptung, dass ein solches Zeugniß oder Urkundenbeweis dazu führen könne, die Zeugniß ablegende Person einer strafbaren Handlung zu bezichtigen, ist kein Grund zur Zeugnißverweigerung; doch soll ein solches Zeugniß oder Urkundenbeweis in einem Strafprozesse nicht gegen die betreffende Person benutzt werden.

§ 13.

Einzelne Personen, Geschäfte, Körperschaften, Handels-, Ackerbau- und Gewerbevereine und politische oder Gemeindeverbände können, wenn sie in irgend einer Weise durch Handlungen oder Unterlassungen eines gemeinen Frachtführers einen Verstoss gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes begangen glauben, sich unter kurzer Feststellung des Thatbestandes beschwerdeführend an das Amt wenden. Dieses hat dann den Beklagten aufzufordern, dem Beschwerdeführer Genüge zu leisten oder sich schriftlich binnen einer von dem Amte festzustellenden angemessenen Frist zu verantworten. Wenn der Frachtführer innerhalb der gestellten Frist den angegebenen Schaden beseitigt, so wird der Verstoss gegen die gesetzlichen Bestimmungen als gesühnt angesehen. Befriedigt er dagegen die Beschwerdeführer in der angesetzten Frist nicht, oder liegt sonst ausreichender Grund vor, eine nähere Untersuchung der Beschwerde einzuleiten, so hat das Amt eine solche Untersuchung in der ihm geeignet erscheinenden Art und Weise zu veranstalten.

In gleicher Weise soll das Amt auch alle von den Eisenbahnaufsichtsamtern der Bundesstaaten oder Territorien vorgebrachten Beschwerden auf deren Ersuchen prüfen und erledigen.

Das Amt kann aber auch, ohne dass ein solcher Antrag vorliegt, seinerseits auf eigene Entschliessung hin Untersuchungen anstellen.

Jeder Beschwerde ist Folge zu geben, auch wenn eine unmittelbare Schädigung des Beschwerdeführers nicht vorliegt.

§ 14.

Wenn das Amt eine Untersuchung anstellt, so ist es seine Pflicht, darüber einen schriftlichen Bericht zu erstatten und die Thatsachen anzugeben, auf denen das von ihm gefundene Urtheil sich gründet, zugleich auch seine Vorschläge darüber zu machen, in welcher Art und

Weise die vom Frachtführer dem Beschwerdeführer zugefügte Schädigung, wenn eine solche vorliegt, auszugleichen ist. Derartige Urtheile bilden späterhin, in allen gerichtlichen Prozessen, vorläufigen Beweis hinsichtlich der festgestellten Thatsachen.

Die Untersuchungsberichte des Amtes sind zu sammeln und in jedem einzelnen Falle dem Kläger und allen Beklagten abschriftlich mitzuthemen.

Das Amt hat seine Berichte und Entscheidungen so zu veröffentlichen, dass sie thunlichst bekannt und benutzt werden können. Derartige Veröffentlichungen bilden vollen Beweis der darin enthaltenen Berichte und Entscheidungen des Amtes vor allen Gerichtshöfen der Vereinigten Staaten oder der Einzelstaaten, ohne dass es weiterer Beweismittel oder einer Beglaubigung bedarf. Das Amt hat auch den Druck seiner Jahresberichte behufs ihrer rechtzeitigen Mittheilung zu veranlassen.

§ 15.

Wenn im Laufe einer von dem Amte angestellten Untersuchung aus der Zeugenaussage oder anderen Beweismitteln hervorgeht, dass irgend eine Handlung oder Unterlassung vorliegt, durch die dieses Gesetz, oder ein anderes von dem Amte auszuführendes Gesetz durch einen Frachtführer verletzt ist, oder dass die Beschwerdeführer oder andere Personen durch einen Frachtführer geschädigt sind, so ist es die Pflicht des Amtes, einen Auszug aus dem Berichte über diese Angelegenheit dem Frachtführer mitzuthemen und ihm gleichzeitig eine angemessene Frist zur Beseitigung des Schadens oder Leistung von Schadensersatz oder zu beiden zu stellen. Kommt der Frachtführer dieser Aufforderung zur Zufriedenheit des Amtes oder der geschädigten Personen nach, so hat das Amt dies in seine Bücher einzutragen, und der Frachtführer ist sodann von einer weiteren Haft- und Schadensersatzpflicht befreit.

§ 16.

Falls ein den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen gemeiner Frachtführer sich weigert, den gesetzlich und ordnungsmässig an ihn ergehenden Anordnungen des *durch dieses Gesetz gebildeten* Amtes nachzukommen, so hat dieses oder eine andere an der Angelegenheit mitbetheiligte Person, *soweit es sich nicht um eine nach der Verfassung der Vereinigten Staaten zur Zuständigkeit der Geschworenengerichte gehörige Streitfrage handelt*, sich an das zuständige Kreisgericht der Vereinigten Staaten mit summarischen Anträgen, in denen der Ungehorsam und die Rechtsverletzung nach Lage der Sache darzustellen sind, zu wenden. Das Gericht hat die Sache zu verhandeln und zu entscheiden, nachdem es dem Beklagten, seinen Beamten, Agenten oder Angestellten eine kurze Nachricht in der ihm geeignet erscheinenden Form hat zugehen lassen. Die Verhandlung und Entscheidung erfolgt im abgekürzten (schiedsrichterlichen) Verfahren ohne die sonst vorgeschriebenen prozessualischen Formen, auch hat das Gericht das

Recht, alle weiteren ihm zur Aufklärung der Sache nothwendig scheidenden Massnahmen zu treffen. Der Bericht des Amtes bildet bei derartigen Untersuchungen *in seinen thatsüchlichen Feststellungen* vorläufigen Beweis. Falls das Gericht findet, dass die gesetzliche Anordnung des Amtes verletzt oder missachtet ist, so hat es den Beklagten durch einen Arrestbefehl von der weiteren Missachtung der Anordnung abzuhalten und ihn zum Gehorsam gegen die Anordnung aufzufordern. Im Falle fortdauernden Ungehorsams hat das Gericht gegen den Frachtführer, oder, wenn dieser eine Gesellschaft bildet, gegen einen oder mehrere Direktoren, Beamte, Agenten, oder gegen den Eigenthümer, Pächter, Verwalter oder andere widerspenstige Personen, die Beschlagnahme zu verhängen, und wenn es dies für geeignet hält, gegen ihn ausserdem eine Geldstrafe bis zu 500 Dollars für jeden Tag des Ungehorsams von dem in dem Befehle genannten Tage an bis zur Einstellung des gesetzwidrigen Verfahrens festzustellen. Diese Geldsumme ist nach dem Belieben des Gerichts entweder an die beschwerdeführende Partei, oder an das Gericht bis zur endgültigen Austragung der Sache, oder an die Staatskasse zu zahlen. Die Geldsummen sind in der gewöhnlichen gerichtlichen Art und Weise zwangsweise beizutreiben.

Wenn es sich bei einem einzelnen Beschwerdefall um eine Angelegenheit im Werthe von mehr als 2000 Dollars handelt, so steht beiden Parteien Berufung beim Oberbundesgericht zu. Diese Berufung hat keine aufschiebende Wirkung, und das Gericht hat in jedem Falle Festsetzung über die Höhe der gerichtlichen und aussergerichtlichen Kosten und Gebühren zu treffen. Wenn eine Berufung von dem Amte ausgeht, so hat der Staatsanwalt unter der Oberleitung des Generalstaatsanwalts der Vereinigten Staaten sie zu verfolgen, und die Kosten und Auslagen sind von der Staatskasse zu tragen.

Handelt es sich bei den Anordnungen des Amtes um Angelegenheiten, die nach der Verfassung der Vereinigten Staaten zur Zuständigkeit der Geschworenengerichte gehören, so steht, sobald ein gemeiner Frachtführer die Anordnungen nicht beachtet oder ihnen zuwiderhandelt, jeder an der Aufrechterhaltung der Anordnung interessirten Person oder Gesellschaft, nachdem das Amt in Gemässheit des § 15 dieses Gesetzes dem Frachtführer Mittheilung gemacht hat, das Recht zu, einen Antrag im abgekürzten Verfahren an das Kreisgericht zu stellen, das zuständig ist, in dem Bezirke, in dem sich die Hauptkanzlei des Frachtführers befindet, oder in dem die Uebertretung der Anordnung stattgefunden hat. Das Kreisgericht hat durch einen besonderen Erlass die Zeit und den Ort für die schwurgerichtliche Verhandlung festzusetzen, die nicht früher als 20 und nicht später als 40 Tage nach dem Erlass stattfinden darf. Der Gerichtsvollzieher hat Abschrift des Antrages und des Erlasses alsbald jedem der Beklagten zuzustellen, die ihre Antwort binnen zehn Tagen nach Zustellung der Klage einzureichen haben. Bei der schwurgerichtlichen Verhandlung bilden die in dem Berichte des Amtes enthaltenen thatsüchlichen Feststellungen vorläufigen Beweis, und wenn eine von den Parteien ein Geschworenengericht verlangt, oder auf ein solches nicht ausdrücklich verzichtet, so hat der Gerichtsvollzieher

wegen Zusammenberufung des Schwurgerichts alsbald das Nöthige zu veranlassen; wenn aber die Parteien auf ein Schwurgericht schriftlich verzichten, so hat der Gerichtshof die Sache zu untersuchen und zu entscheiden. Wenn es sich bei einem einzelnen Beschwerdefalle um einen Gegenstand im Werthe von 2000 Dollars oder mehr handelt, so steht jeder Partei innerhalb 20 Tagen nach Abgabe des Urtheils des Kreisgerichtes die Berufung an das Oberbundesgericht zu. Lautet die Entscheidung des Kreisgerichts zu Gunsten der Kläger, so sind sie zur Forderung eines angemessenen Ersatzes ihrer Anwaltskosten berechtigt, die der Gerichtshof festzustellen hat, und die mit den sonstigen Prozesskosten eingezogen werden.

Für Zwecke dieses Gesetzes, abgesehen von seinen Strafbestimmungen, müssen die Kreisgerichte der Vereinigten Staaten jederzeit in Thätigkeit treten.

§ 17.

Das Amt hat für sein Verfahren eine zur Erledigung seiner Geschäfte zweckmässige Geschäftsordnung festzustellen. Die Mehrheit seiner Mitglieder genügt zur Beschlussfähigkeit. Kein Mitglied darf an einem Verhör oder einer Verhandlung theilnehmen, an denen es selbst irgend ein Geldinteresse hat. Das Amt hat von Zeit zu Zeit Regeln und Bestimmungen über das von den Parteien vor ihm zu beachtende Verfahren, einschliesslich der Formen der Vorladungen und ihre Zustimmung festzustellen und zu ändern. Diese Bestimmungen sollen sich thunlichst den für die Gerichtshöfe der Vereinigten Staaten in Geltung stehenden anschliessen.

Jede Partei kann vor dem Amte erscheinen und muss gehört werden, ob sie selbst erscheint, oder sich durch einen Rechtsanwalt vertreten lässt.

Jede Abstimmung und jede amtliche Handlung des Amtes ist schriftlich aufzuzeichnen und die Verhandlungen zu veröffentlichen, sobald eine der beteiligten Parteien es verlangt. Das Amt hat ein Amtssiegel, das gerichtlich einzutragen ist.

Jedes einzelne Mitglied des Amtes ist befugt, Eide und eidesstattliche Versicherungen abzunehmen und Vorladungen zu unterzeichnen.

§ 18.

Jedes Mitglied des Amtes bezieht ein Jahresgehalt von 7500 Dollars, das in derselben Weise bezahlt wird, wie die Gehälter der Richter der Vereinigten Staaten. Das Amt bestellt einen Schriftführer mit einem in derselben Weise zahlbaren Jahresgehalt von 3500 Dollars, und kann sonstige für den Dienst erforderliche Beamte nach eigenem Ermessen anstellen. Bis zur anderweiten gesetzlichen Bestimmung hat das Amt das Recht, sich eine Kanzlei für seine Geschäfte zu miethen und diese mit den erforderlichen Geräthschaften auszustatten. Die von dem Amte vernommenen Zeugen erhalten dieselben Tagegelder und Reisekosten, wie die vor den Gerichten vernommenen. Alle Ausgaben des Amtes,

einschliesslich der seinen Mitgliedern oder Beamten erwachsenen Beförderungskosten bei Untersuchungen an anderen Plätzen, als in Washington, werden angewiesen und bezahlt auf Anweisungen hin, die von dem Vorsitzenden des Amtes zu vollziehen sind.¹⁾

§ 19.

Die Hauptgeschäftsstelle des Amtes ist Washington, wo auch seine regelmässigen Sitzungen stattfinden. Doch können im allgemeinen oder im Interesse der beteiligten Parteien und um Verzögerungen oder grössere Kosten zu vermeiden, auch besondere Sitzungen an irgend einem anderen Orte der Vereinigten Staaten stattfinden. Auch kann das Amt eines oder mehrere seiner Mitglieder an irgend einen anderen Platz in den Vereinigten Staaten entsenden, falls dies zur pflichtmässigen Untersuchung von Angelegenheiten oder Geschäftsverhältnissen eines den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfenen Frachtführers erforderlich erscheint.

§ 20.

Das Amt ist ermächtigt, von allen gemeinen Frachtführern im Sinne dieses Gesetzes Jahresberichte einzufordern, die Zeit für die Vorlage und die Art und Weise, wie sie aufzustellen sind, festzusetzen, und ihnen besondere Fragebogen über alle Punkte, die das Amt klar gestellt zu sehen wünscht, vorzulegen.

In den Jahresberichten ist im Einzelnen anzugeben: das ausgegebene Aktienkapital, der dafür gezahlte Betrag und die Art und Weise, wie dieses aufgebracht wurde, die gezahlten Gewinnantheile, die etwaigen Rücklagen, die Zahl der Aktionäre, die festen und schwebenden Schulden, und die Zinsen, die dafür gezahlt werden, die Kosten und der Werth der Anlagen nebst Betriebsmaterialien und allen erworbenen Vorrechten, die Zahl der Angestellten und ihre Gehälter, die jedes Jahr für Verbesserungen aufgewendeten Beträge, die Art dieser Ausgaben und die Beschaffenheit der Verbesserungen, die Einnahmen und Erträge aus jedem einzelnen Zweige der Verkehrsanlage und des Unternehmens im Ganzen, die Betriebs- und anderen Ausgaben, eine Gegenüberstellung von Gewinn und Verlust und eine vollständige Uebersicht über im Verlauf des Jahres vorgenommene Finanzgeschäfte einschliesslich einer Jahresbilanz.

Diese Berichte müssen zugleich die von dem Amte für nöthig erachteten Mittheilungen über die Fracht- und Gebührensätze, über Verständigungen, Vereinbarungen oder Verträge mit anderen gemeinen Frachtführern enthalten.

Das Amt kann, falls es dies zur besseren Erfüllung dieses Gesetzes für zweckmässig hält, auch eine gleichmässige Form und Behandlung für alle solche Rechnungen für praktisch durchführbar erachtet, eine Frist

¹⁾ Nach dem Gesetz vom 4. Februar 1887 hatte bei dieser Thätigkeit des Amtes der Staatssekretär des Innern mitzuwirken.

festsetzen, nach deren Ablauf alle gemeinen Frachtführer bei Aufstellung ihrer Jahresrechnungen und Berichte thunlichst die gleiche Form und das gleiche Verfahren anzuwenden haben.

§ 21.

Das Amt hat bis spätestens zum 1. Dezember jeden Jahres einen Rechenschaftsbericht zu erstatten, der dem Kongress vorzulegen und in Abdrücken *in derselben Weise, wie die übrigen Kongressberichte* zur Vertheilung zu bringen ist.

Dieser Bericht muss alle von dem Amte gesammelten Nachrichten und Angaben enthalten, die für die Entscheidung von Fragen über Handel und Verkehr von Werth sind, und zugleich von Vorschlägen zur Ergänzung der Gesetzgebung auf diesem Gebiete begleitet sein, soweit das Amt solche für erforderlich hält. *Auch müssen aus dem Berichte die Namen der Angestellten des Amtes und ihre Bezüge ersichtlich sein.*

§ 22.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf unentgeltliche oder zu ermässigten Sätzen erfolgende Beförderung, Lagerung oder Verladung von Gütern, die für die Bundesregierung, für die Regierung eines Einzelstaates, für städtische Verwaltungen, für mildthätige Zwecke oder für Messen und Ausstellungen bestimmt sind, *auf die unentgeltliche Beförderung verarmer oder heimatloser Personen durch gemeinnützige Gesellschaften und der hierbei erforderlichen Mittelspersonen*, auch nicht auf die Ausgabe von Meilenkarten, sowie Personenfahrkarten für Ausflüge oder Zeitkarten. Ferner ist es keinem gemeinen Frachtführer verwehrt, Fahrpreiserlässigungen zu gewähren für Geistliche, *an städtische Verwaltungen, für die Beförderung dürftiger Personen, oder für die Insassen bundesstaatlicher oder einzelstaatlicher Militärinvalidenhäuser und von Soldaten- und Marine-Waisenhäusern einschliesslich der Insassen, die in diese Anstalten eintreten oder sie verlassen. Die Bedingungen für die Beförderung derartiger Personen sind mit den Verwaltungen der Anstalten zu vereinbaren.* Auch ist den Eisenbahnen nach wie vor gestattet, ihren eigenen Beamten und Angestellten freie Fahrt auf ihren Linien zu gewähren und mit anderen Bahnen für die beiderseitigen Beamten und Angestellten Freifahrtkarten auszutauschen.

Die bereits gesetzlich in Bezug auf Nachlässe in der Fahrpreisberechnung bestehenden Bestimmungen werden überhaupt durch dieses Gesetz in keiner Weise beschränkt oder abgeändert, vielmehr nur ergänzt, soweit es sich nicht um bereits anhängige Rechtsstreitigkeiten handelt.

§ 23.

Für das mit dem 30. Juni 1888 ablaufende Rechnungsjahr und die vorausgehende Zeit wird zur Ausführung dieses Gesetzes die Summe von 100 000 Dollars bewilligt.

§ 24.

Die Bestimmungen der §§ 11 und 18 dieses Gesetzes, betr. die Einsetzung und Organisation eines Bundesverkehrsamts treten sofort in Kraft, die übrigen 60 Tage nach seiner Verkündigung.

Schluss-Paragraph.

Zur Entscheidung in Beschwerden einer Person, Firma oder Körperschaft über einen gemeinen Frachtführer wegen Verletzung dieses Gesetzes oder seiner Nachträge, dahin gehend, dass der Frachtführer sich weigere, Güter im zwischenstaatlichen Verkehr zu denselben Tarifen und denselben Bedingungen zu befördern, die er anderen Verfrachtern gewährt, sind die Kreis- und Bezirksgerichte der Vereinigten Staaten zuständig. Sie sind befugt, einen Arrestbefehl gegen den Frachtführer zu erlassen, dass er die Güter der beschwerdeführenden Partei anzunehmen und zu befördern, ihr Wagen zu stellen oder andere Transporterleichterungen zu gewähren habe. Falls über die an den Frachtführer für diese Dienstleistungen zu zahlende Vergütung Streit besteht, so ist dem Arrestbefehl vorbehaltlich der Entscheidung dieser Streitfrage, in jedem Falle Folge zu leisten, doch ist der Frachtführer zu dem Verlangen berechtigt, dass behufs Wahrung seiner Rechte bei Austrag dieser Streitfrage durch Hinterlegung einer Geldsumme oder in anderer vom Gerichtshofe zu bestimmender Weise Sicherheit gestellt wird. Dieses Rechtsmittel des Arrestbefehls ist kumulativ und besteht neben anderen durch dieses Gesetz oder etwaige Nachträge gewährten Rechtsmitteln.

Anlage 2.

**Die Hauptbetriebsergebnisse
der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in der Zeit
vom 1. Juli 1891 bis 30. Juni 1893.**

Staaten- gruppen	L ä n g e n						L o k o - überhaupt *		
	Gesamtlänge			Länge der an das Bundesamt berichtenden Bahnen					
	Engl. Meilen								
	1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892	1893
I	6 931	7 005	7 062	6 692	7 381	7 420	2 214	2 461	2 546
II	19 018	19 340	19 965	18 436	18 689	19 271	8 357	8 579	8 921
III	22 013	22 271	22 364	20 936	21 935	21 756	5 236	5 461	5 701
IV	9 835	10 336	10 878	9 846	10 168	10 562	1 246	1 470	1 541
V	19 503	19 839	20 191	16 786	14 103	17 005	2 533	2 176	2 550
VI	37 891	38 520	39 657	37 943	38 698	39 975	6 043	6 337	6 836
VII	9 385	9 525	10 493	9 382	9 633	10 424	1 190	1 243	1 247
VIII	20 776	21 057	21 387	20 269	21 029	21 214	2 990	3 061	2 942
IX	10 173	10 443	10 779	9 487	9 132	10 200	926	972	1 043
X	12 878	13 228	13 685	11 498	11 629	11 953	1 404	1 376	1 461
zusammen	168 403	171 564	176 461	161 275	162 397	169 780	32 139	33 136	34 788

Staaten- gruppen	B e a m t e						ü b e r -	
	überhaupt			für 100 Meilen				
	A n z a h l						Millionen	
	1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892
I	54 144	60 909	65 521	809	825	883	397,5	425,0
II	210 286	217 436	224 360	1 141	1 163	1 164	2 152,5	2 205,7
III	125 679	136 030	137 913	600	620	634	1 359,2	1 402,0
IV	39 149	41 497	42 805	397	408	405	454,1	483,1
V	58 116	53 554	66 419	345	380	391	779,0	698,3
VI	138 960	155 326	170 336	366	401	426	1 855,0	1 849,5
VII	29 581	24 377	26 567	315	253	255	465,6	475,9
VIII	68 955	70 853	71 287	340	337	336	1 079,5	1 212,1
IX	31 606	28 585	35 727	333	313	350	324,0	491,7
X	27 809	32 848	32 667	242	282	273	963,1	983,4
zusammen	784 285	821 415	873 602	486	506	515	9 829,5	10 226,7

Betriebsmittel								
motiven			Wagen					
für 100 Meilen			überhaupt			für 100 Meilen		
Stückzahl								
1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892	1893
33	33	34	55 697	62 268	62 360	832	844	840
45	46	46	414 483	391 615	392 374	2 248	2 095	2 036
25	25	26	231 933	237 343	252 239	1 106	1 082	1 159
13	14	15	41 495	45 202	49 661	413	445	470
15	10	15	77 582	71 105	84 458	462	504	497
16	16	17	213 269	219 923	242 118	562	568	606
13	13	12	32 787	35 067	35 820	349	364	344
15	15	14	89 316	93 331	91 447	441	444	431
10	11	10	24 668	24 748	27 637	260	271	271
12	12	12	34 631	34 490	35 832	301	297	300
20	20	20	1 215 611	1 215 092	1 273 946	753	748	750

Anlagekapital						
h a u p t		Davon entfallen auf die Gruppen			für 1 Meile	
Dollars		%			Dollars	
	1893	1891	1892	1893	1891	1892
	431,7	4,0	4,2	4,1	59 391	57 855
	2 274,5	21,9	21,6	21,7	116 756	123 328
	1 429,6	13,9	13,7	13,6	64 920	64 897
	488,6	4,6	4,7	4,7	46 123	48 099
	806,9	7,9	6,8	7,7	46 403	50 086
	1 919,3	18,9	18,1	18,3	48 890	49 123
	441,2	4,7	4,7	4,2	49 625	50 501
	1 171,1	11,0	11,8	11,1	53 258	59 595
	549,8	3,3	4,8	5,2	54 153	54 987
	993,0	9,8	9,6	9,4	83 759	84 836
	10 506,2	100,0	100,0	100,0	60 942	63 776
						63 421

Staaten- gruppen	P e r s o n e n .								
	Beförderte Personen			Gefahrene Personenmeilen					
				überhaupt			auf 1 Meile		
	M i l l i o n e n						A n z a h l		
	1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892	1893
I	115,0	122,4	128,0	1 761	1 886	1 981	263 102	255 567	267 006
II	204,5	214,3	224,4	3 613	3 828	3 882	195 987	204 842	201 416
III	63,0	67,9	69,4	1 891	2 017	2 211	90 314	91 938	101 609
IV	11,0	11,1	11,6	436	421	434	44 268	41 377	41 068
V	18,8	17,3	19,6	720	670	754	42 893	47 513	44 336
VI	68,7	76,8	88,4	2 057	2 209	2 499	54 227	57 075	62 522
VII	4,5	4,8	5,1	395	361	391	42 097	37 548	37 554
VIII	15,9	16,0	16,5	797	799	900	39 319	37 932	42 422
IX	6,6	6,3	6,8	342	327	342	36 055	35 733	33 526
X	23,2	24,1	23,8	832	845	835	72 369	72 660	69 897
zusammen	531,2	561,0	593,6	12 844	13 363	14 229	79 642	82 285	83 809

Staaten- gruppen	G ü t e r								
	Beförderte Tonnen			Gefahrene Tonnenmeilen					
				überhaupt			auf 1 Meile		
	M i l l i o n e n						A n z a h l		
	1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892	1893
I	38,5	45,2	45,6	2 552	3 132	3 325	381 348	424 370	448 161
II	234,6	254,2	261,5	25 547	27 884	28 606	1 385 716	1 492 056	1 484 391
III	135,1	150,9	159,5	16 330	18 676	19 225	779 987	851 418	883 671
IV	19,2	21,9	23,4	3 193	3 419	3 821	324 327	336 263	361 791
V	46,4	48,2	56,3	5 214	5 065	5 910	310 611	359 152	347 551
VI	129,7	112,1	117,7	16 134	16 721	17 683	425 217	432 033	442 331
VII	12,5	14,8	16,2	2 257	2 538	2 792	240 598	263 423	267 861
VIII	35,3	34,5	37,4	5 047	6 047	6 810	248 997	287 554	321 001
IX	10,5	11,7	14,2	2 171	2 214	2 693	228 861	242 405	264 031
X	13,8	13,1	13,3	2 629	2 545	2 723	228 603	218 855	227 791
zusammen	675,6	706,6	745,1	81 074	88 241	93 588	502 705	543 365	551 231

v e r k e h r								
Personenzug- meilen			Personen in einem Zuge			Fahrt einer Person		
Millionen			Anzahl			Meilen		
1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892	1893
27,9	31,0	32,4	63	61	61	15,31	15,41	15,48
75,6	81,2	84,6	48	47	46	17,67	17,86	17,29
50,9	53,1	55,6	37	38	40	30,01	29,73	31,86
12,8	13,3	14,3	34	32	30	39,55	38,03	37,48
24,3	20,7	24,5	30	32	31	38,33	38,78	38,48
57,4	59,2	60,9	36	37	41	29,93	28,76	28,28
10,2	10,3	11,2	39	35	35	87,40	75,45	76,89
25,1	24,5	26,4	32	33	34	50,22	49,81	54,47
9,4	9,2	10,2	37	35	34	51,99	51,70	50,59
14,3	15,0	15,5	58	56	54	35,95	35,04	35,02
307,9	317,5	335,6	42	42	42	24,18	23,82	23,97

v e r k e h r								
Güterzug- meilen			Tonnen in einem Zuge			Fahrt einer Tonne		
Millionen			Anzahl			Meilen		
1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892	1893
21,9	26,0	27,5	117	121	121	66,3	69,4	72,9
108,1	119,0	120,0	236	234	238	108,9	109,7	109,4
76,8	84,6	86,9	212	221	221	120,9	123,8	120,6
19,3	19,7	21,3	166	173	180	166,5	156,3	163,6
37,2	33,5	37,0	140	151	160	112,2	105,1	104,9
90,8	106,6	110,6	178	157	160	124,4	149,2	150,2
15,9	17,0	18,9	142	149	148	181,0	171,2	172,0
38,1	42,0	47,5	133	144	143	142,9	175,1	182,0
18,6	17,8	19,7	117	125	137	206,9	189,9	189,6
19,6	19,2	19,3	134	133	141	190,0	194,3	204,9
446,3	485,4	508,7	182	182	184	120,0	124,9	125,6

Staaten- gruppen	Betriebseinnahmen						Betriebs		
	überhaupt			für 1 Meile			überhaupt		
	Millionen Dollars			Dollars			Millionen Dollars		
	1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892	1893
I	75,0	82,3	86,9	11 204	11 152	11 711	52,1	57,3	60,8
II	283,1	303,0	313,0	15 356	16 211	16 240	182,6	198,0	206,2
III	165,6	181,8	187,4	7 910	8 288	8 612	114,8	128,1	134,6
IV	42,7	41,9	43,8	4 339	4 122	4 151	28,5	28,7	30,4
V	81,5	71,7	81,5	4 854	5 086	4 796	56,2	50,3	58,3
VI	205,9	237,6	246,0	5 426	6 140	6 553	132,0	149,3	159,1
VII	42,9	45,6	47,4	4 575	4 735	4 547	27,3	28,2	30,6
VIII	90,5	99,3	107,0	4 465	4 724	5 044	62,7	66,3	73,4
IX	41,8	41,2	42,0	4 408	4 509	4 118	32,6	32,3	31,8
X	67,8	67,0	65,8	5 892	5 758	5 501	43,1	42,5	42,7
zusammen	1096,8	1171,4	1220,8	6 800	7 213	7 190	731,9	781,0	827,9

Staaten- gruppen	Von den Betriebsausgaben kommen auf						Betriebsausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen		
	Personen- verkehr			Güter-					
	in Prozenten						%		
	1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892	1893
I	49,5	48,51	46,76	50,5	51,49	53,24	69,50	69,58	69,97
II	31,8	31,99	33,27	68,2	68,01	66,73	64,49	65,36	65,87
III	31,6	31,15	31,72	68,4	68,85	68,26	69,33	70,43	71,84
IV	33,5	33,32	33,67	66,5	66,68	66,33	66,67	68,57	69,40
V	33,4	32,14	33,89	66,6	67,86	66,11	68,95	70,16	71,52
VI	33,0	31,40	31,78	67,0	68,60	68,22	64,16	62,84	64,69
VII	37,2	36,17	33,37	62,8	63,83	66,63	63,57	61,78	64,58
VIII	32,9	31,58	31,32	67,1	68,42	68,68	69,26	66,73	68,59
IX	28,4	28,16	27,08	71,6	71,84	72,92	77,90	78,42	75,70
X	40,1	41,54	42,53	59,9	58,46	57,47	63,62	63,54	64,98
zusammen	34,1	33,49	33,85	65,9	66,51	66,15	66,73	66,67	67,82

¹⁾ Die Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben für 1 Meile werden in dem Bericht für 1890/91 nie-

a u s g a b e n			Von den Betriebseinnahmen kommen auf						
für 1 Meile			P e r s o n e n -			G ü t e r -			
Dollars			v e r k e h r						
			i n P r o z e n t e n						
1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892	1893	
7 787	7 760	8 194	49,2	48,11	48,05	50,0	50,80	50,92	
9 908	10 595	10 697	28,6	27,66	27,86	69,2	70,08	70,06	
5 485	5 837	6 187	29,6	28,53	29,71	68,4	69,69	68,48	
2 893	2 827	2 881	31,5	30,39	29,61	66,3	67,23	67,76	
3 347	3 569	3 430	29,3	28,01	28,04	68,0	69,38	68,94	
3 481	3 858	3 980	28,3	26,51	27,37	69,6	70,84	69,92	
2 908	2 925	2 936	28,8	26,32	26,55	69,6	71,97	71,56	
3 093	3 152	3 460	26,8	24,84	24,61	69,4	71,51	71,76	
3 434	3 536	3 117	26,1	25,33	24,47	72,5	73,29	74,20	
3 749	3 659	3 575	34,4	35,03	35,06	63,7	62,91	62,87	
4 538	4 809	4 876	30,4	29,16	29,49	67,5	68,58	68,23	
Gesamteinnahmen					Gesamtausgaben				
überhaupt			für 1 Meile		überhaupt			für 1 Meile	
Millionen Dollars			Dollars		Millionen Dollars			Dollars	
1891	1892	1893	1892	1893 ¹⁾	1891	1892	1893	1892	1893 ¹⁾
81,7	90,1	95,2	12 204	12 824	69,9	77,2	80,8	10 455	10 887
327,1	351,7	365,6	18 816	18 970	284,6	306,8	320,5	16 415	16 631
185,0	201,0	206,0	9 160	9 468	167,9	182,5	188,9	8 320	8 684
46,6	46,6	47,5	4 584	4 508	43,5	44,5	48,2	4 376	4 563
86,4	78,9	90,2	5 598	5 302	82,8	76,4	89,5	5 416	5 264
226,6	256,5	266,7	6 629	6 671	203,0	221,7	233,6	5 729	5 845
47,5	50,0	52,8	5 193	5 065	45,2	47,8	52,4	4 963	5 022
100,4	106,1	113,9	5 043	5 371	98,6	105,2	110,0	5 003	5 188
44,2	45,5	47,1	4 978	4 618	43,8	48,9	48,7	5 356	4 775
85,2	87,0	85,4	7 486	7 145	81,3	86,4	86,7	7 433	7 251
1 230,7	1 313,4	1 370,4	8 087	8 071	1 120,6	1 197,4	1 259,3	7 373	7 417

für die einzelnen Gruppen, sondern nur für das Gesamtnetz und zwar mit 7630 und 6948 Dollars angegeben.
v. d. Leyen, Nordamerik. Eisenb. 2. Aufl.

Staaten- gruppen	D u r c h s c h n i t t s -					
	i m P e r s o n e n v e r k e h r f ü r					
	1 P e r s o n e n m e i l e			1 P e r s o n e n z u g m e i l e		
	i n					
	1891	1892	1893	1891	1892	1893
I	1,890	1,893	1,890	131,961	127,662	128,740
II	1,893	1,870	1,939	106,999	103,002	102,056
III	2,161	2,133	2,076	78,426	95,895	100,218
IV	2,466	2,464	2,406	103,785	94,675	90,349
V	2,501	2,452	2,435	98,057	96,643	93,010
VI	2,281	2,292	2,206	97,976	106,055	110,243
VII	2,501	2,532	2,458	118,955	116,090	112,102
VIII	2,377	2,382	2,249	94,258	97,387	97,877
IX	2,587	2,587	2,413	78,963	113,753	101,218
X	2,328	2,333	2,298	162,653	156,460	148,911
zusammen	2,142	2,126	2,108	106,111	106,873	106,819

Staaten- gruppen	D u r c h s c h n i t t s -					
	i m P e r s o n e n v e r k e h r f ü r					
	1 P e r s o n e n m e i l e			1 P e r s o n e n z u g m e i l e		
	i n					
	1891	1892	1893	1891	1892	1893
I	1,465	1,473	1,435	92,348	89,567	87,651
II	1,618	1,648	1,764	78,350	77,604	80,170
III	1,931	1,969	1,923	71,826	75,047	76,681
IV	2,073	2,217	2,314	73,086	70,884	71,081
V	2,284	2,363	2,581	74,763	77,259	80,066
VI	2,066	2,080	2,003	72,753	78,550	82,468
VII	2,594	2,815	2,609	97,745	98,607	90,984
VIII	2,553	2,594	2,499	80,722	84,342	85,629
IX	2,644	2,720	2,463	98,423	98,228	84,210
X	2,053	2,089	2,155	120,885	117,935	116,966
zusammen	1,910	1,939	1,955	80,453	81,931	82,948

erträge

im Güterverkehr für

1 Gütertonnenmeile

1 Güterzugmeile

C e n t s

1891	1892	1893	1891	1892	1893
1,439	1,308	1,298	170,786	160,654	160,396
0,760	0,755	0,758	180,524	177,582	180,966
0,690	0,674	0,663	147,492	149,696	147,658
0,852	0,811	0,763	144,992	141,820	138,404
1,018	0,958	0,927	147,100	146,599	150,164
0,858	0,983	0,962	151,266	156,520	154,456
1,333	1,293	1,212	184,571	192,491	185,589
1,217	1,159	1,098	161,182	167,382	157,906
1,363	1,328	1,128	163,265	169,204	157,715
1,631	1,646	1,507	218,421	219,210	213,354
0,895	0,898	0,878	163,683	164,611	162,721

k o s t e n

im Güterverkehr für

1 Gütertonnenmeile

1 Güterzugmeile

C e n t s

1891	1892	1893	1891	1892	1893
1,030	0,940	0,971	120,081	113,380	117,441
0,470	0,480	0,476	113,504	112,321	113,383
0,477	0,470	0,476	101,442	103,899	105,493
0,562	0,553	0,520	95,432	96,409	93,988
0,630	0,660	0,639	99,348	100,795	103,269
0,532	0,597	0,604	93,286	94,643	96,713
0,759	0,708	0,728	105,041	105,334	111,512
0,814	0,738	0,721	107,756	106,515	103,589
1,051	1,030	0,848	125,618	130,798	118,035
0,971	0,972	0,894	129,775	129,162	126,217
0,583	0,582	0,579	106,172	106,196	106,760

Anlage 3.**Quellen und Literatur.**

- Annual Reports of the Interstate Commerce Commission.** (1. März 1887 bis 1. Dezember 1894. 8 Bände. Washington 1888 bis 1894.)
- Annual Reports on the Statistics of Railways** in the United States to the Interstate Commerce Commission for the years 1887/88 to 1892/93. 6 Bände. Washington 1888 bis 1894.
- Report of the Commissioner of Railroads** to the Secretary of the Interior. 1894. Nov. 1. Washington 1894.
- Report of the Commission and of the Minority Commissioner** of the United States Pacific Railway Commission. Washington 1887.
- Mc. Cain, C. C.** Report of changes in Railway transportation Rates on freight traffic throughout the United States. 1852 to 1893. Washington 1893.
- The Railways of America.** Their construction, development, management and appliances. By various writers. With an introduction by Thomas N. Cooley. London 1890.
- Van Oss, S. F.** American Railroads as Investments. London, New-York 1893.
- Hudson, James F.** The Railways and the Republic. London 1886.
- Stickney, A. B.** The Railway Problem. St. Paul 1891. Hierzu:
Ulrich, F. Die Eisenbahnfragen wirtschaftlicher Art in den Vereinigten Staaten von Amerika. Vortrag. Berlin 1892.
- Clark, Frederick, C. Ph. D.** State Railroad Commissions and how they may be made effective. Baltimore und London 1892.
- Davis, John P.** The Union Pacific Railway. A Study in Railway Politics, History and Economics. Chicago 1894.
- Hill.** Das Interstate Commerce Gesetz in den Vereinigten Staaten. Jahrb. für Nationalökonomie. III. Folge, Band 4, S. 737 ff. Band 5, S. 363 ff.
- v. d. Leyen.** Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirtschaftlichen und politischen Beziehungen. Leipzig 1885.