

Die

Finanz- und Verkehrspolitik

der

nordamerikanischen Eisenbahnen.

Ein Beitrag
zur Beurtheilung der neuesten Eisenbahnkrisis.

Von

Dr. Alfred von der Leyen,

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



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

Sonderabdruck aus dem Archiv für Eisenbahnwesen. 1894. Heft 1.

ISBN 978-3-662-01897-2 ISBN 978-3-662-02192-7 (eBook)

DOI 10.1007/978-3-662-02192-7

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1894

V o r w o r t.

Zu der Zeit, als im vergangenen Sommer das Deutsche Reich auf der Kolumbusausstellung 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. Den 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 gehandelten Eisenbahnbonds 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 Erkenntnis zu praktischen Folgerungen verwerthet wird. Ich habe mich daher entschlossen, die nachfolgende, zuerst im Archiv für Eisenbahnwesen erschienene Abhandlung auch in einem besonderen Abdruck zu veröffentlichen. Möglicher Weise wird sie doch einen oder den anderen Kapitalisten, der bisher den Werth amerikanischer Eisenbahn-papiere 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 sechs Jahren mit Fleiß und Mühe gesammelt

und verarbeitet hat. Ich würde es mit besonderer Freude begrüßen, wenn meine Mittheilungen dazu anregten, 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.

Dr. A. von der Leyen.

Inhalts - Verzeichniss.

I. Einleitung. Quellen. Litteratur	1
II. Die Eisenbahngründung	7
III. Das Anlagekapital	10
IV. Die Eisenbahnwerthpapiere	15
V. Die Eisenbahntarife. Allgemeines	19
VI. Die Wettbewerbtarife. Preise für einzelne Massengüter (Getreide, Kohlen.)	27
VII. Die Durchschnittsfrachtsätze 1852 bis 1892	43
VIII. Refaktien, Agenten, Freifahrt, Reklame u. s. w.	48
IX. Ergebnisse der Eisenbahnstatistik 1889/90 und 1890/91	58
X. Schlufsbetrachtung	75

Quellen und Literatur.

- Annual Reports of the Interstate Commerce Commission.** (1. März 1887 bis 1. Dezember 1892. 6 Bände. Washington 1888 bis 1893.)
- Annual Reports on the Statistics of Railways** in the United States to the Interstate Commerce Commission for the years 1887/88 to 1890/91. 4 Bände. Washington 1888 bis 1893.
- 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 wirthschaftlicher Art in den Vereinigten Staaten von Amerika. Vortrag. Berlin 1892.
- Hill.** Das Interstate Commerce Gesetz in den Vereinigten Staaten. Jahrb. für National-ökonomie. III. Folge, Band 4, S. 737 ff. Band 5, S. 363 ff.
- v. d. Leyen.** Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirthschaftlichen und politischen Beziehungen. Leipzig 1885.
- — Nordamerikanische Eisenbahnzustände im Jahre 1888. Archiv für Eisenbahnwesen 1889. S. 755 ff.
- — Statistische Mittheilungen über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika. Das. 1893, S. 187 ff.
-

I. Einleitung.

Die schwere wirthschaftliche Krisis, unter der seit etwa Jahresfrist die Vereinigten Staaten von Amerika leiden, hat ihre Wirkungen bald auch auf die dortigen Eisenbahnen erstreckt. Die amerikanischen Blätter melden, dafs vom 1. Januar bis 30. Juni 1893 Eisenbahnen in einer Länge von 5282 Meilen, vom 1. Juli bis Ende Oktober aber gar 23 Bahnen in einer Gesamtausdehnung von 16 751 Meilen, in den ersten zehn Monaten des vergangenen Jahres also Eisenbahnen von 22 033 Meilen oder 35 473 km Länge ihre Zahlungen eingestellt haben. Unter den Eisenbahnen, die zur Zeit von Receivern verwaltet werden, befinden sich einige der grössten der Vereinigten Staaten, die in ihrem Wirthschafts- und Verkehrsleben zum Theil seit Jahrzehnten eine hervorragende Stellung einnehmen, so die Philadelphia und Reading Bahn (3944 Meilen einschliesslich der gepachteten Bahnen), die Newyork Lake Erie und Western Bahn (1948 Meilen), die Northern Pacific Bahn (4438 Meilen), die Union Pacific Bahn (7573 Meilen). Hiermit sind, wie es scheint, die Zahlungseinstellungen noch keineswegs abgeschlossen. Ende Dezember sind weitere zwei grosse Bahnen, die Atchison Topeca und Santa Fé- und die New-York and New England Bahn in finanzielle Schwierigkeiten gerathen, die zur Einsetzung von Receivern führten. Von den beiden Bahnen hat die erstere eine Länge von 9 345 Meilen, die letztere eine solche von 538 Meilen, beide zusammen 9 883 Meilen oder 15 912 Kilometer. Die Eisenbahnkrisen sind in den Vereinigten Staaten ja keine seltene Erscheinung. Sie sind in den vergangenen Jahrzehnten wiederholt, insbesondere dann eingetreten, wenn sich die Eisenbahnen im Bau neuer Linien übernommen hatten. Die Krisis von 1873 brach aus, nachdem in den Jahren von 1871 bis 1873 13 000 Meilen neuer Bahnen, die von 1883, nachdem von 1881 bis 1883 über 20 000 Meilen neuer Bahnen hergestellt waren. Nun ist zwar auch seit 1883 die Bauthätigkeit nicht

eingestellt; nachdem sie in den Jahren 1884 und 1885 etwas zurückgegangen, wurden 1886 weitere 9000 Meilen, 1887 gar 12 983 Meilen neuer Eisenbahnen, die höchste in der Eisenbahngeschichte der Vereinigten Staaten bisher dagewesene Zahl, neu eröffnet. Seitdem ist aber von Jahr zu Jahr ein merklicher Rückgang eingetreten, im letzten Jahre werden kaum noch 3000 Meilen gebaut sein. Die jetzige Krisis läßt sich daher aus einer Ueberproduktion von Eisenbahnen meines Erachtens jedenfalls nicht erklären. Sie unterscheidet sich außerdem von den früheren Krisen darin, daß diesmal es nicht die Eisenbahnen gewesen sind, die den Anstoß zu einem Niedergang auf anderen Gebieten gegeben haben, sondern daß umgekehrt die allgemeine Handels- und Finanzkrisis die Eisenbahnen in das Wanken gebracht und nun Verheerungen von Eisenbahnwerthen herbeigeführt hat, wie sie bei früheren Gelegenheiten m. W. noch nicht dagewesen sind. Während früher eine einzelne Bahn oder höchstens eine Gruppe von Bahnen zusammenbrach, erstreckt sich heute die Krisis auf das ganze weite Gebiet der Vereinigten Staaten von Osten bis in den fernsten Westen, von Norden nach Süden. Nur die ältesten, seit Jahrzehnten in gesicherten Verhältnissen oder im Eigenthum unermesslich reicher Familien stehenden Bahnen sind bisher unerschüttert geblieben.

Wie erklärt sich eine solche Erscheinung? ein solcher plötzlicher und nachhaltiger Niedergang wirthschaftlicher Unternehmungen, die hier zu Lande stets zu den sichersten gegolten haben, auch da, wo sie von Privaten verwaltet wurden? Denn wenn es auch in Europa vorgekommen ist und noch heute vorkommt, daß Eisenbahnen keine oder nur geringe Dividenden zahlen, so gehört doch die Einstellung der Zinsenzahlungen auf die Prioritäten zu den größten Seltenheiten, und Eisenbahnbankerotte sind ganz vereinzelte Erscheinungen geblieben. In den Vereinigten Staaten von Amerika ist das nun freilich von jeher ganz anders gewesen. Es giebt dort große Eisenbahnen, die ihren Aktionären niemals Dividenden gezahlt haben, die zeitweise Einstellung der Zahlung von Obligationenzinsen ist ein keineswegs auffallendes Vorkommniß, und Eisenbahnbankerotte, Zwangsverkäufe zahlungsunfähiger Bahnen sind eine ziemlich häufige Erscheinung. In den Jahren 1876 bis 1886 sind z. B. 373 Bahnen

von einer Länge von 36 696 Meilen und mit einem Anlagekapital von 2 152 189 700 Dollars unter den Hammer gekommen. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten sind eben in ganz anderer Weise, als die europäischen, gewagte geschäftliche Unternehmungen. Frei von jedem staatlichen Einfluß entstanden, in ihrer finanziellen Gründung und Verwaltung gänzlich, in ihrem wirthschaftlichen Betriebe fast vollständig unabhängig von staatlicher Aufsicht, unterliegen die Eisenbahnen allen Gefahren anderer Handelsgesellschaften, gewähren sie ihren Aktionären und ihren Gläubigern keine grössere Sicherheit, als jedes andere industrielle Unternehmen. Man kann aber noch einen Schritt weiter gehen. Die Leichtfertigkeit in der Gründung und Finanzverwaltung der Eisenbahnen hat sich in den letzten Jahren immer mehr gesteigert. Der Verdienst der Eisenbahnen dagegen hat sich unter dem Einfluß des Wettbewerbs der bestehenden Bahnen und unter dem Druck der öffentlichen Meinung nach Tarifiermäfsigung von Jahr zu Jahr vermindert. Viele Unternehmungen haben seit langer Zeit ihre regelmäfsigen Verpflichtungen den Gläubigern gegenüber nur durch Aufnahme neuer Schulden erfüllen können, und diese Wirthschaft hat nun schon so lange fortgedauert, man hat sich so daran gewöhnt, dafs niemand mehr daran dachte, dafs sie nicht für alle Ewigkeit fort dauern konnte.

Im Nachfolgenden will ich versuchen, nach neueren Quellen und literarischen Erscheinungen dem deutschen Leser die Finanz- und Verkehrspolitik der amerikanischen Eisenbahnen in den letzten Jahren darzustellen. Die amerikanische Literatur ist bei uns im ganzen wenig gekannt und wird noch weniger gewürdigt. Und doch ist es ein besonderes, hoch zu schätzendes Verdienst, dafs die Lehrer der Volkswirthschaft und die Mitglieder der höchsten bundesstaatlichen Aufsichtsbehörde seit Jahren bemüht sind, die schweren Fehler der Politik der dortigen Privatbahnen offen zu legen, freilich, ohne dafs bis jetzt ihre theoretischen und wissenschaftlichen Erörterungen und Ermahnungen von bemerkbarem praktischen Erfolge gewesen sind.

Von der im Eingang verzeichneten Literatur enthält das glänzend, auch mit zahlreichen Abbildungen und Karten ausgestattete Buch: *The*

Railways of America dreizehn selbständige, zuerst in Scribner's *Magazin* veröffentlichte und dann neu durchgearbeitete Aufsätze verschiedener Verfasser über die amerikanischen Eisenbahnen. Zu den Mitarbeitern gehören Männer wie Cooley, der frühere erste Präsident des Bundesverkehrsamts, Ch. Fr. Adams, der langjährige Vorsitzende der Eisenbahnaufsichtsbehörde von Massachusetts, später Präsident der Union Pacific Eisenbahn, Professor Hadley in Yale College, einer der bedeutendsten jüngeren Volkswirthe und Eisenbahnschriftsteller der Vereinigten Staaten, und andere Persönlichkeiten ersten Ranges. Ihre Darstellung ist durchweg volksthümlich gehalten, sie ist darauf berechnet, jedem gebildeten Leser eine Anschauung von dem Bau und Betrieb der Eisenbahnen zu geben, und dieser Zweck wird vollkommen erreicht. Wenn auch die Verfasser die Schattenseiten des amerikanischen Eisenbahnwesens keineswegs verbergen, so ist es ihnen doch in erster Linie darum zu thun, zu schildern, weniger darum, zu kritisiren. Außerdem finden sich in den Aufsätzen viele werthvolle thatsächliche Mittheilungen aus der Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen, aus denen, um hier nur ein weniger bekanntes Beispiel zu nennen, hervorgeht, wie früh man in den Vereinigten Staaten schon das Bedürfnis nach gewissen Bequemlichkeiten des Reisens fühlte, und wie die amerikanische Technik des Wagen- und Lokomotivbaus bedacht war, derartigen Wünschen der Reisenden entgegenzukommen. Die Bediensteten der Cumberland Valley Eisenbahn von Chambersburgh mit Harrisburgh (der Hauptstadt des Staates Pennsylvanien) richteten schon im Winter 1836 auf 1837 die ersten Schlafwagen ein, zu einer Zeit, als in Deutschland eben die ersten Eisenbahnstrecken eröffnet waren. Die Versuche des berühmten Wagenbauers Pullmann, Schlafwagen und verbesserte Personenwagen für den beginnenden Luxusverkehr herzustellen, gehen zurück bis zum Jahre 1858. Der erste Schlafwagen, der als das Muster der heute noch gebauten gelten kann, wurde im Jahre 1864 fertig. Die sogenannten Vestibule Trains, das Vorbild der preussischen sogenannten Harmonikazüge, sind gleichfalls von Pullmann, und zwar schon 1886, eingerichtet. Solche und zahlreiche andere Leistungen der Amerikaner auf dem Gebiete der Technik, ihr kühner Unternehmungsgeist, ihr Muth, ja ihre Verwegenheit

in der Ueberwindung der größten technischen und wirthschaftlichen Schwierigkeiten — ich brauche nur an den Bau der ersten Ueberlandbahnen zu erinnern — verdienen unbedingte Anerkennung, ja Bewunderung, und ich bin der letzte, ihnen diese vorzuenthalten. Aber solchen Lichtseiten stehen viele dunkle Schattenseiten gegenüber.

In den Schriften von Hudson und Stic kney werden diese Schattenseiten vielleicht etwas zu sehr hervorgehoben. Beide Verfasser sind entschiedene Gegner des gegenwärtigen Privatbahnsystems und der amerikanischen Privatbahnen. Hudson, ein radikaler Politiker und Theoretiker, Stic kney daneben ein praktischer Eisenbahnmann, dessen Ausführungen gerade aus dem Grunde besondere Beachtung verdienen, weil er aus eigener Erfahrung spricht, weil er als Eisenbahnfachmann der innersten, aufrichtigen Ueberzeugung ist, dafs diese Wirthschaft ein Ende haben mufs. Beide Schriften sind übrigens in Amerika viel gelesen und zum Theil recht scharf beurtheilt. Mag man selbst zugeben, dafs die Ansichten und die Ausführungen der Verfasser durch ihren nicht ganz objektiven persönlichen Standpunkt beeinflusst sind, so läfst sich doch an den meisten der von ihnen mitgetheilten Thatsachen aus dem Wirthschaftsleben der dortigen Eisenbahnen nicht mäkeln, und schon dieser Umstand macht ihre Schriften zu sehr schätzbaren Quellen für das Verständniß des Eisenbahnwesens.

Van Oss, der über die amerikanischen Eisenbahnen als Anlagewerthe geschrieben hat, ist ein Engländer. Er hat sich in den letzten Jahren längere Zeit in den Vereinigten Staaten aufgehalten, und sich an Ort und Stelle von den maßgebenden Persönlichkeiten, aus der Presse, aus Berichten wirthschaftlicher Körperschaften und der Eisenbahnen selbst die wichtigsten Thatsachen über alle Hauptbahnen und maßgebenden Persönlichkeiten gesammelt, die den meisten gewöhnlichen Sterblichen in dieser Vollständigkeit kaum bekannt sein können. Er theilt die Bahnen in sechs Gruppen ein, die östliche, die mittlere, die nordwestliche, die südwestliche, die pacifische und die südliche. Für jede einzelne Gruppe schildert er kurz das von den Eisenbahnen durchzogene Gebiet und dann jede Hauptunternehmung, ihre Entstehung, ihre Entwicklung und ihre gegenwärtige

Lage, die letztere allerdings meist unter Benutzung von Auszügen des Poor'schen Handbuches. Besonders verdienstvoll ist die Beigabe von fünf, sehr übersichtlich und klar hergestellten Eisenbahnkarten, den besten allgemeinen Karten amerikanischer Eisenbahnen, die ich je gesehen. Es giebt nämlich merkwürdiger Weise, soviel ich gehört habe, überhaupt keine brauchbaren Gesamtkarten der amerikanischen Bahnen. Jede Bahn veröffentlicht in ihren Berichten oder mit ihren Fahrplanbüchern kleine Karten des eigenen Netzes, in die aber andere Bahnen entweder überhaupt nicht, oder flüchtig und zum Theil absichtlich unrichtig eingetragen werden, um dem Benutzer die eigene Bahn in möglichst günstigem, die anderen Bahnen in möglichst unvortheilhaftem Lichte erscheinen zu lassen. Auch die Kärtchen des Poor'schen Handbuches lassen sehr viel zu wünschen übrig. So ist es eine wahre Wohlthat, wenn man sich aus den Karten des van Oss'schen Buches ohne alle Schwierigkeit und zuverlässig über die Lage und die Gestaltung der einzelnen Bahnnetze unterrichten kann. In einer sehr ausführlichen Einleitung faßt dann van Oss sein Urtheil über die Eisenbahnen in einem farbenreichen Gesamtbild zusammen, er schildert ihre Entstehung, ihre Entwicklung, ihre gegenwärtigen Verhältnisse. Auch hierbei ist er im ganzen ernst und redlich bemüht, die Thatsachen richtig und vollständig darzustellen, und ich möchte es nicht so hart, wie amerikanische Kritiker, tadeln, daß ihm einige Unrichtigkeiten und Ungenauigkeiten, insbesondere auch in den Zeitangaben, unterlaufen sind. Das Meiste, was er sagt, ist richtig, und für den Europäer ist sein Buch von viel größerem Werthe, als für den eingeborenen, mit den Eisenbahnen an sich besser bekannten Amerikaner, weil man von van Oss eine Menge von Dingen erfährt, die dem Uneingeweihten sonst ganz fremd bleiben. Wenn ich ferner auch in manchen Einzelheiten von seinen Ansichten abweiche, so halte ich doch sein Urtheil über die amerikanischen Bahnen im ganzen für ein zutreffendes und wohlbegründetes, mit dem einen Vorbehalt, daß er schließlic, trotz aller seiner bitteren, ja entrüsteten Worte über die gegenwärtigen Zustände, die Aussichten für die nächste Zukunft zu günstig beurtheilt. Ich glaube schwerlich, daß ein Leser des van Oss'schen Buches jemals noch einen Pfennig in amerikanischen Eisenbahnwerthen anlegen wird.

II. Die Eisenbahngründung.

Die Gründung einer amerikanischen Eisenbahn geschieht in derselben Weise, wie die jeder anderen Aktiengesellschaft. Einer staatlichen Konzession bedarf es 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 jedenfalls die Regierung 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 ausschließlicly 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. Stickney 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.“ Van Oss²⁾ hält auch heute noch dafür, daß Kapitalsanlagen in gesetzgebenden Körperschaften gute Anlagen sind.

1) S. 11, 12 seines Buches. — 2) S. 42 seines oben angeführten Buches: „Money invested in a legislature was invested well.“

Für den Bau der Eisenbahnen kommen die Aktien hiernach überhaupt nicht in Betracht, dafür müssen andere Mittel 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. 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 pari 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, 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 her-

gestellten 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 betheiligte 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 dann, wie auch van Oss¹⁾ bemerkt, „fast alle

¹⁾ S. 11.

Linien durch eine Clique oder durch eine einzelne Person beherrscht. In einem Falle besitzt die Clique 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 Bundesverkehrsamts¹⁾ 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.“

III. Das Anlagekapital.

Die in dieser Weise gegründete Eisenbahn muß nun betrieben und verwaltet werden. Es wäre ein geradezu unmögliches Beginnen, wenn man versuchen wollte, einen wirklichen klaren Einblick in die Finanzverwaltung einer einzelnen, geschweige denn der sämtlichen amerikanischen Eisenbahnen zu erhalten. 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

¹⁾ S. 254—255.

Spitze stehenden Persönlichkeiten sie einigermaßen übersehen kann. Ich muß mich daher damit begnügen, auf einige der wichtigsten Punkte 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 Kanalschifffahrt, 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 Wagenvermiethungsgeschäfte, ein Pullmann, ein Wagner, die mit ihren Wagen entweder auf der Eisenbahn fahren, oder der Eisenbahn ihre Wagen vermiethen, oder in anderer Form an dem Personenbeförderungsgeschäft betheilig 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 durcheinander 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.

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 Bundesverkehrs-

amts¹⁾ finden sich hierüber folgende bemerkenswerthe Aeusserungen: „Es muß angenommen werden, dafs die Fälle verhältnismäfsig 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 Baugesellschaften; 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 in Folge dessen, sie seien thatsächlich aufser Stande, mit einer auch nur annähernden Zuverlässigkeit das wirklich eingezahlte Aktienkapital und die Art 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 Kenntnifs, 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).

¹⁾ S. 63 ff.

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 Finanzirung der Newyorker Hochbahnen verübt. Van Oss erzählt,¹⁾ bei seinem Aufenthalt in den Vereinigten Staaten habe ihn ein Freund gebeten, sich nach dem Werthe einzelner Eisenbahnbonds zu erkundigen, die er von seinem Vater geerbt habe. Das Ergebnifs 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

¹⁾ S. 125.

Bahn thatsächlich an sich selbst vergeben, und durch die Preise, die sie sich zahlen, die an dem Geschäfte nicht beteiligten Aktionäre schädigen. — Sodann kommt es vor, dafs 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 billigeren Preisen erworben haben. Während solche Arten der Verwässerung des Aktienkapitals recht bedenklich sind, läfst sich, insbesondere bei neuen Unternehmungen, die Ausgabe der Aktien oder Bonds unter dem Parikurse nicht vermeiden. Wengleich 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 pari verbunden zu sein pflegt, aufzubringen.

Wieviel derartiges Wasser oder Wasser der verschiedenen Arten in dem amerikanischen Eisenbahnanlagekapital enthalten ist, das läfst 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, dafs 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 aufserdem 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 70 000 Dollars. Hiernach würden die rund 171 000 Meilen Eisenbahnen, die 1892 vorhanden waren, rund 6 840 000 Dollars gekostet haben, wogegen sie in der Statistik mit 10.122 500 000 Dollars erscheinen, also etwa 3 282 000 000 Dollars Wasser enthielten. Legt man Poor's Annahme, dafs die wirklichen Anlagekosten durch die fundirte und die schwebende Schuld dargestellt werden, zu Grunde, so würde sich das Wasser gar auf 4 640 000 000 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 Grofsartiges. Auch in anderen Ländern ist es ja vorgekommen und kommt es heute noch vor, daß grofse 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 übermäfsiger 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.

IV. Die Eisenbahnwerthpapiere.

Schon aus den vorstehenden Erörterungen ergibt sich, wie schwer es ist, den Werth einer amerikanischen Eisenbahn nach 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 Einteilung 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 Stroufsberg zwar nicht erfundenen, aber doch zuerst in größerem Umfange ausgegebenen Stammprioritäten kommen in den Vereinigten Staaten bei Gründung der Eisenbahnen verhältnißmäfsig

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

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 1891 auf 4 450 649 027 Dollars, darunter waren Stammaktien 3 796 239 374 Dollars und Stammprioritätsaktien 654 409 653 Dollars, d. h. das Verhältniß der Stammaktien zu den Stammprioritätsaktien war ungefähr 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 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 blofs 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, dafs 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 gröfseren Eisenbahnen sind, wie wir gesehen, selbst Besitzer von Werthpapieren anderer Unternehmungen. Die Pennsylvania-Eisenbahn z. B. 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 sog. 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 den Rückgang der Eisenbahnfinanzen der Vereinigten Staaten, dafs 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⁾

Zu den Schulden einer Eisenbahn gehören dann noch die Debentures oder die Current Liabilities, die laufenden Schulden und Verbindlichkeiten, für die Pfandsicherheit überhaupt nicht bestellt ist. Es sind das schwebende Verbindlichkeiten aller Art, wie sie bei jedem Unternehmen vorkommen. Ihr Gesamtbetrag belief sich im Jahre 1890/91 bei den nordamerikanischen Bahnen auf 538 559 576 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.

¹⁾ Fourth Annual Report on the Statistics of Railways. S. 58. 59.

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.

Es gehört zu den Liebhabereien des amerikanischen Geschäftsmannes, einfache Verhältnisse zu verdunkeln, den Einblick in den Sachverhalt dem Nichteingeweihten zu erschweren. Das zeigt sich auch bei dieser Bildung verschiedenster Arten von Eisenbahnschulden. Dafs die überwiegende Mehrzahl dieser Bonds keine Anlage- sondern Spekulationspapiere sind, brauche ich nicht mehr zu sagen. Auch das ist aber in den Augen des amerikanischen Geschäftsmannes kein Fehler; denn der Amerikaner spekulirt gern, er spekulirt leidenschaftlich, und da kann es nur erwünscht sein, wenn die Anzahl der Papiere, in denen spekulirt werden kann, keine zu beschränkte ist. Eine andere Frage, die ich nur stellen will, ohne dafs ich sie dem deutschen Leser zu beantworten brauche, ist die, ob Eisenbahnwerthe überhaupt ein angemessenes Objekt der Börsenspekulation bilden.

V. Die Eisenbahntarife. Allgemeines.

Die bisherigen Erörterungen ergeben, dafs die Finanzen der nord-amerikanischen Eisenbahnen auf einem sehr schwankenden, unsicheren Boden stehen. Man kann sich nicht wundern, dafs, wenn zunächst aus anderen Gründen der Geld- und Handelsverkehr des Landes erschüttert wird, dies auf Unternehmungen von finanziell so fragwürdiger Natur, wie es zahlreiche Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten sind, eine bedenkliche Einwirkung ausüben mufs. Selbstverständlich kann man so nur von der Gesammtheit der Eisenbahnen sprechen, unter denen sich immerhin auch solche mit durchaus geordneten Finanzen befinden.

Während in den Vereinigten Staaten sich die öffentliche Meinung verhältnifsmäfsig wenig mit dieser Seite der Eisenbahnpolitik beschäftigt

hat — nur die Verwässerungsfrage ist ein in der Presse und in den Versammlungen viel besprochenes Thema — während meines Wissens ernstliche Versuche nie gemacht sind, diese Mifsstände im Wege der Gesetzgebung zu beseitigen, ist die Verkehrspolitik, die Tarifwirthschaft der Eisenbahnen seit Jahrzehnten ein Gegenstand der öffentlichen Erörterung. Die Ungleichmäßigkeit, die Unklarheit, die Unsicherheit der Tarife, das Ueberwuchern persönlicher Begünstigungen werden von der Handelswelt schwer empfunden. Die Beschwerden hierüber haben die Einzelstaaten und den Bundesstaat als solchen auch zum Eingreifen bestimmt. In zahlreichen einzelstaatlichen Gesetzen und in dem Bundesverkehrsgesetze vom $\frac{4. \text{ Februar } 1887}{2. \text{ März } 1889}$ sind Bestimmungen getroffen, die der Staats-

gewalt die Befugnifs gewähren, über die Tarife nach gewissen Richtungen hin eine Aufsicht auszuüben. Der Erfolg dieser Gesetzgebung ist bisher praktisch ein ziemlich dürftiger; in der Beziehung haben sich aber die staatlichen Aufsichtsbehörden und vornehmlich das Bundesverkehrsamt ein unleugbares Verdienst erworben, daß durch ihre Bemühungen eine gewisse Uebersicht und Aufklärung über die bestehenden Verhältnisse geschaffen ist. Was früher ganz unmöglich war, das ist heute auch dem Fernerstehenden bis zu einem gewissen Grade möglich geworden, er kann sich im allgemeinen unterrichten über die Entwicklung, die das Eisenbahntarifwesen in den Vereinigten Staaten genommen, den Einfluss, den es auf den Verkehr des Landes und auf die Gestaltung des Eisenbahnnetzes ausgeübt hat.

Von hervorragendem Werth für die Kenntnifs der Eisenbahntarife ist der unter den Quellen dieser Abhandlung angeführte Bericht, den der Kassenrath des Bundesverkehrsamts C. C. M. C. Cain über die Veränderungen der Eisenbahngütertarife in den Vereinigten Staaten von 1852 bis 1893 verfaßt hat. Dieser Bericht ist wegen seines zu grolsen 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.¹⁾ 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.²⁾

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 im Eingang, schon der erste flüchtige 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

¹⁾ Aus diesem äußeren Umstand erklärt sich auch die Paginirung des Bandes, der mit S. 400 beginnt.

²⁾ Vgl. auch Ulrich, Zur Geschichte des deutschen Eisenbahntarifwesens. Archiv für Eisenbahnwesen 1885. S. 162. 280.

Zeit von 1852 an auf einigen wenigen Tabellen (S. 615 ff.) vor. Warum des ungeachtet ein so vielversprechender Titel gewählt ist, verstehe ich nicht recht.

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 competitive rates (Änderungen 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 Hafenplätzen, daneben aber auch andere Gebiete des Landes. Im dritten Abschnitt folgen unter der Ueberschrift: Vermischtes, noch Tabellen über die Entwicklung der Ozeanfrachten für Weizen und andere Getreidesorten von 1866 bis 1892, über die durchschnittlichen Frachtsätze für die Tonnenmeile auf einige Hauptbahnen von 1852 bis 1892, über den Güterverkehr (die gefahrenen Tonnenmeilen) und dessen Einnahmen auf wichtigeren Eisenbahnen für denselben Zeitraum, und vereinzelte 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 amerikanischen Eisenbahnen ihre Gütertarife aufstellen.

Man unterscheidet in den Vereinigten Staaten zwei Arten von Gütertarifen: Klassentarife und Rohstofftarife (Class tariffs und 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 Fracht-

sätze 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⁾

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 Ankaufs-

¹⁾ Die 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 Tarif für andere Güter (entsprechend der englischen Eintheilung in Mineral tariffs und General merchandise tariffs) oder Klassentarife und Ausnahmetarife (nach der in Deutschland üblichen Art.)

preis 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, dafs 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 Gütertausch 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, dafs 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, dafs man keinerlei Ausnahmen von ihnen zuliefse. 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 im allgemeinen auf Vereinfachung und Vereinheitlichung der Güterklassifikation; dies tritt besonders hervor seit dem Erlafs des Bundesverkehrsgesetzes. Seit 1889 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 Ozeans.
2. Die Klassifikation des südlichen Eisenbahn- und Dampfschiffsverkehrsverbandes 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.¹⁾

Seit seinem Bestehen war das Bundesverkehrsamt eifrig bemüht, die Bestrebungen der Eisenbahnen nach Vereinfachung der Klassifikation zu fördern. Als Ziel schwebte ihm dabei eine einheitliche Güterklassifikation für das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten vor, und es bestand einmal die Absicht, den Kongress zum Erlafs einer Zusatzbestimmung zu dem Bundesverkehrsgesetz zu bewegen, nach der das Bundesverkehrsamt ermächtigt werde, eine derartige einheitliche Klassifikation vorzuschreiben. Eine Zeitlang 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

¹⁾ Ueber die Entstehung und die Entwicklung dieser Klassifikationen vergl. auch meine Mittheilungen im Archiv 1889. S. 787 ff.

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, und die ganze Frage scheint augenblicklich von der Tagesordnung abgesetzt zu sein. Die Willfähigkeit 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 Machtbefugniß 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 den Bericht für 1892 ist von der einheitlichen Güterklassifikation keine Rede mehr.¹⁾

Die bestehenden drei Klassifikationen sind selbstverständlich nicht unverändert geblieben. Wie in anderen Ländern, so sind auch in den Vereinigten Staaten einzelne Artikel in billigere Klassen eingereiht, für Artikel, die nur Stückgutsätze hatten, sind daneben auch Wagenladungssätze eingeführt u. s. w. In der Regel sind derartige Veränderungen gleichzeitig Tarifherabsetzungen. Beispiele von solchen werden in den Tabellen S. 409 bis 428 des Berichts von Mc. Cain mitgetheilt.

Diese regelmässigen Tarife der amerikanischen Eisenbahnen sind ein recht lehrreiches Beispiel einer rein privatwirthschaftlichen Tarifbildung mit unbeschränkten Machtbefugnissen der Eisenbahnen. Wenn da gesagt

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.

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 allein und ausschließlich nach dem Belieben einer Anzahl von — zum Theil recht fragwürdigen — Aktiengesellschaften festgesetzt werden, und daß Handel, Gewerbe, Landwirtschaft nichts übrig bleibt, als sich diesem freien Belieben zu unterwerfen.

VI. Die Wettbewerbtarife.

Bei den Konkurrenzтарifen (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 Hauptbahnverbande (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, die der 4 niedrigeren 2 Cents, die für Baltimore in den beiden höchsten 8 Cents, in den 4 niedrigeren 3 Cents geringer, als die Newyork-Bostoner. Diese 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 $\frac{0}{100}$, die zwischen Newyork und St. Louis 116 $\frac{0}{100}$ der Sätze Newyork-Chicago.

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 ℔ zu rechnen ist.

Die verschiedenen, an diesem Verkehr beteiligten Eisenbahnlinien sind entweder Normalbahnen (Standard Lines) oder Ausnahmehahnen (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 Ausnahmehahnen, unter denen wieder 4 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 von Tabellen gegeben, von denen hier einige der besonders lehrreichen mitgetheilt werden sollen. Zunächst eine Zusammenstellung der

Normalbahnfrachten von Newyork nach Chicago von
1862 bis Ende 1888.

Tabelle 1.

Datum	Klassen (Frachtsätze in Cents für 100 Pfund)						Datum	Klassen (Frachtsätze in Cents für 100 Pfund)					
	1	2	3	4	5	Spezial oder 6		1	2	3	4	5	Spezial oder 6
1862 Jan. 1	160	128	107	66	.	.	1871 Juli 28	45	45	45	45	32	.
April 7	149	117	85	50	.	.	Aug. 16	40	40	40	40	28	.
Okt. 9	180	150	125	75	.	.	Aug. 21	35	35	35	35	26	.
1863 Mai 14	160	117	94	55	.	.	Sept. 1	30	30	30	30	24	.
Okt. 5	160	128	107	66	.	.	Nov. 27	100	90	70	55	45	.
Nov. 23	180	150	124	85	.	.	Dez. 15	125	110	85	65	50	.
1864 Juli 25	200	166	111	85	.	.	1872 Aug. 1	70	70	60	45	35	.
Sept. 20	215	180	120	96	.	.	Sept. 1	125	110	85	65	50	.
1865 Mai 8	215	180	106	96	.	.	Sept. 2	100	90	70	55	45	.
Okt. 16	215	180	90	82	.	.	Okt. 14	125	110	85	65	50	.
1866 Febr. 5	215	170	82	82	.	.	1873 April 14	100	90	75	60	45	.
März 5	188	160	127	82	.	.	Juni 11	75	70	60	45	35	.
1867 Nov. 5	202	170	138	86	.	.	Aug. 11	40	40	30	30	30	.
1868 Juni 4	188	160	127	82	.	.	Aug. 13	27	27	18	18	17	.
Aug. 10	149	128	120	82	.	.	Dez. 1	75	70	60	45	35	.
Sept. 7	188	160	127	82	.	.	1874 Jan. 1	100	90	75	60	45	.
Okt. 1	70	60	55	50	.	.	Aug. 3	75	70	60	45	35	.
Dez. 7	202	170	138	86	.	.	1875 Jan. 20	100	90	75	60	45	.
1869 Febr. 1	188	160	127	82	55	.	März 17	75	70	60	45	35	.
Febr. 7	45	45	45	45	45	.	April 6	60	55	50	40	30	.
März 15	160	160	127	82	55	.	Mai 18	40	40	35	35	25	.
Juli 1	188	160	127	82	55	.	Aug. 12	50	40	30	25	20	.
Aug. 11	25	25	25	25	25	.	Nov. 15	75	70	60	45	35	.
Aug. 23	38	38	38	38	38	.	Dez. 22	30	25	20	15	.	
Aug. 30	43	43	43	43	43	.	1876 Jan. 10	75	70	60	45	35	.
Sept. 22	40	40	40	40	40	.	Juni 12	25	25	25	16	16	.
Sept. 24	35	35	35	35	35	.	Juli 28	15	15	15	10	10	.
Okt. 4	50	50	50	50	50	.	Dez. 18	50	45	40	30	25	.
Okt. 9	75	75	75	75	50	.	1877 März 12	75	70	60	45	35	.
Nov. 1	140	125	100	80	50	.	Okt. 8	75	70	60	40	.	
Nov. 29	150	130	100	80	55	.	Okt. 22	100	90	75	45	.	
1870 April 14	140	125	100	80	50	.	Dez. 10	100	80	60	45	.	
Mai 4	150	130	100	80	55	.	1878 Febr. 15	75	60	50	40	.	
Juni 18	112	90	90	55	45	37	1881 Aug. 6	45	32	26	19	.	
Juli 13	80	70	60	50	35	42	Nov. 14	60	50	40	28	.	
Juli 18	75	70	60	50	42	35	1882 Jan. 24	45	32	26	19	.	
Juli 21	65	60	60	50	42	35	Juli 1	60	50	40	30	25	
Juli 25	65	60	55	45	35	40	Nov. 1	75	60	45	35	.	
Juli 28	50	50	50	45	35	40	1883 Juni 22	75	60	45	35	25	.
Aug. 12	50	50	50	50	40	.	1885 Jan. 26	50	40	30	25	18	.
Aug. 22	100	90	70	55	45	.	Okt. 5	60	50	40	25	.	
Sept. 8	125	110	85	65	50	.	Nov. 18	75	60	45	35	.	
Nov. 28	160	130	100	65	50	.	1887 April 1	75	65	50	35	30	25
Dez. 26	180	150	120	80	60	.	1888 Jan. 9	75	65	50	38 ¹ / ₂	33	27 ¹ / ₂
1871 Febr. 20	150	130	100	70	55	.	März 5	75	65	50	35	30	25
März 7	100	90	70	55	45	.	Nov. 12	50	40	35	30	25	20
Mai 18	75	65	50	45	37	.	Dez. 17	75	65	50	35	30	25
Juni 1	100	90	70	55	45	.							
Juli 8	75	65	50	45	37	.							

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.

Datum	Klassen (Frachtsätze in Cents für 100 Pfund)						Datum	Klassen (Frachtsätze in Cents für 100 Pfund)					
	1	2	3	4	5	Special oder 6		1	2	3	4	5	Special 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 (S. 32) 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⁾. Zunächst wird hier klar und deutlich gezeigt, welche großen Schwankungen in

¹⁾ Diese Tabelle stimmt auffallend überein mit der von Albert Fink im Jahre 1884 in den Statistics regarding the movement of eastbound and westbound traffic S. 39 veröffentlichten. Abweichungen finden sich in den Jahren 1869, 1870 und 1871, von 1873 ab, und die Fink'sche Tabelle geht nur bis 1883. Ich habe den wesentlichen Theil der Fink'schen Tabelle abgedruckt, Archiv 1885 S. 2/3 und Nordamerikanische Eisenbahnen S. 308/309. Der Verfasser unseres Berichts sagt nicht, ob er die Fink'sche Tabelle benutzt hat, oder ob die von ihm mitgetheilte eine selbständige Arbeit ist.

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	33	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	41,5

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 gleichmäfsig 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 grofsen Hauptbahnen tobte, der durch die

Grand Trunk Line von Canada immer aufs neue geschürt wurde, da diese bankerott und ihrem Receiver ganz gleichgültig war, ob und was die Bahn einbrachte. Es leuchtet ein, dafs bei solchen Sätzen (15 Cts. bei 100 Pfd. zwischen Newyork und Chicago entspricht einem Einheitssatze von rund 1 $\frac{2}{3}$ für das Tonnenkilometer) selbst in Amerika Eisenbahnen nicht bestehen können.

Eine gröfsere 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 wirthschaftlichen 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 gröfsere 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 Schwankungen, 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

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

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 gröfsere 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 Ozeans 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 Interesse¹⁾. Einmal kommen für die Einfuhr des amerikanischen Getreides nach Europa die Frachten von den grofsen 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 Newyork drei ziemlich gleich leistungsfähige und beinahe ebenbürtige Wege, der

¹⁾ Vergl. auch v. d. Leyen: Getreidefrachten der amerikanischen Eisenbahnen in: Die nordamerikanischen Eisenbahnen S. 317 ff. Die daselbst S. 323—325 abgedruckte Tabelle stimmt mit der Tabelle 4 (S. 36) bis zum Jahre 1878 überein. Der Frachtsatz vom 14. April 1873 ist auf S. 516 unserer amerikanischen Quelle wohl irrthümlich mit 16 Cts. angegeben. Es mufs offenbar 60 Cts. heifsen. Ich habe die Tabelle seiner Zeit aus dem oben angeführten Werk Albert Finks entnommen und dies auch bemerkt. Mc. Cain erwähnt nicht, ob er aus derselben Quelle geschöpft hat.

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).

In den folgenden 5 Tabellen (4—8) sind die Getreidefrachten von Chicago nach Newyork auf allen drei Strafen und zwar für die Eisenbahnstrafe von 1864 bis Ende 1892, für die beiden anderen Strafen 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 Strafe und auf der Wasserstrafe sind die Frachten für Weizen etwas theurer, als für Mais, weshalb sie für jeden Artikel besonders aufzustellen waren. Die Aufstellung der Frachtsätze auf der Wasserstrafe 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.

Tabelle 4.

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

Datum	Rate	Datum	Rate	Datum	Rate	Datum	Rate
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		
		Aug. 29	45	Okt. 17	40	1886 Dez. 20	30
1865 April 22	100	Aug. 31	50				
Mai 15	70	Okt. 31	55	1878 März 11	30	1887 März 23	25
Sept. 6	62½	Nov. 22	60	April 1	25		
Sept. 11	70			Mai 17	20	1888 Jan. 8	27½
Sept. 27	77½	1871 März 4	50	Aug. 5	25	März 8	25
Okt. 10	85	April 7	45	Aug. 17	30	Okt. 10	20
Okt. 17	95	Juni 26	40	Nov. 25	35	Dez. 15	25
Okt. 27	105	Juli 10	45				
Nov. 2	115	Aug. 11	50	1879 März 24	20	1889 Juli 13	20
Nov. 7	120	Sept. 21	55	Juni 9	15	Aug. 1	
Nov. 9	130	Okt. 2	60	Juni 23	22	Weizen	25
		Okt. 25	65	Aug. 4	25	Mais	20
1866 Jan. 9	80			Aug. 25	30	1890 Mai 12	
Febr. 26	70	1872 März 25	60	Okt. 13	35	Hafer	22
Mai 11	55	Mai 1	50	Nov. 10	40	Mai 26	
Juni 7	60	Aug. 26	45			Hafer	20
Juli 5	65	Sept. 2	50	1880 März 1	35	Juni 9	
Sept. 18	75	Sept. 9	55	April 14	30	Getreide mit	
Sept. 27	85	Sept. 16	60	Nov. 22	35	Ausnahme v.	
Okt. 10	90	Okt. 14	65			Mais u. Hafer	22½
Okt. 15	100			1881 April 1	30		
Nov. 5	105	1873 April 14	60	April 11	25	1891 Nov. 24	
Dez. 8	90	Mai 20	45	April 18	30	Getreide	
		Sept.- 5	50	Juni 8	25	ausgenommen	
1867 Febr. 7	80	Nov. 20	55	Juni 15	15-20	Mais	22½
März 4	70	Dez. 8	60	Sept. 26	12½-20	Dez. 29	25
März 22	60			Okt. 10	12½-15	1892 Mai 9	20
April 15	50	1874 Febr. 3	55	Nov. 1	20	Juni 13	22½
Juni 8	75	April 15	40	Dez. 9	12½-20	Okt. 10	25
Juni 21	70	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	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 $\frac{1}{5}$	.	.	.	.
Mai . . . 1. Woche	13	10	9	15	14	9 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	11	9	8 $\frac{3}{4}$	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 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	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 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	9 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{4}$
4. "	12	8	8 $\frac{1}{4}$	14 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	10	7 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{2}$
5. "	.	.	.	12	5 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	.	.	8 $\frac{3}{4}$	.	.	.	.	.
August . . 1. Woche	11	7	9	12 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{3}{4}$	10	10 $\frac{1}{4}$	7	9 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{2}$	11	7 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{5}$	10 $\frac{1}{4}$	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 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{3}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{5}$	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 $\frac{1}{5}$	10 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{2}$
5. "	.	12 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	.	8 $\frac{1}{2}$	.	.	.	7 $\frac{1}{4}$	.
Dezember 1. Woche	16	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	9 $\frac{1}{2}$

Tabelle 7.

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

In Geltung während		Frachtsätze in Cents für das Bushel													
		Weizen													
		1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891
April . . .	1. Woche	9½	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8¾	.
	2. "	9½	.	13¾	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7¾	.
	3. "	9½	.	12¾	.	9	.	.	.	.	.	.	.	7½	.
	4. "	9½	.	10¾	.	9	.	.	.	.	.	.	.	6¾	.
	5. "	.	.	.	.	8¾	.	.	.	.	10¼	.	.	.	.
Mai	1. Woche	9½	.	9½	.	8¼	.	7¾	.	10¼	.	7¾	6¾	5½	.
	2. "	9¾	8½	10¼	13	8	10	6½	.	9½ ^{1/10}	9¼	5¾	7¾	6¾	5
	3. "	8	7½	10¾	10½	8	7¼	6¾	5	9½ ^{1/10}	8¾	.	7½	6¾	4¾
	4. "	7¾	7	11½	9¾	7¼	7¼	.	.	8½ ^{3/10}	8¾	.	6¾	6¾	4¾
	5. "	.	6½	12¼	.	.	.	.	.	8½ ^{3/10}	.	.	.	6½	5½
Juni . . .	1. Woche	8¼	6¼	13	9¾	7	7¼	.	.	6½ ^{3/10}	8¾	.	7½	6¾	4¾
	2. "	8¼	6½	14¾	9¾	7¼	7¼	.	.	6½ ^{1/10}	10¼	.	7¾	6¾	4¾
	3. "	7¾	6¾	14¼	9	8	7¾	6¾	.	7½ ^{1/10}	11	.	6¾	6¾	5
	4. "	7½	6¾	14	7½	7	7	6¾	.	7½ ^{1/10}	10¼	.	6¾	7¾	5½
	5. "	6¾	.	.	.	.	7¼	.	.	.	.	.	6¾	.	.
Juli	1. Woche	6¾	7½	12¾	8¼	6½	6¾	.	.	7¼	9½	.	6¾	7	5¼
	2. "	6¾	7½	12¾	8	6¾	6¾	.	.	7¼	8½	.	6¾	6¾	4¾
	3. "	6¾	8	10½	7½	7	6¾	.	.	8	7¾	.	7¾	6¾	5¾
	4. "	7	9	10¼	7¼	7	7¼	6¾	3½	8	7½	6	6¾	6¾	.
	5. "	.	.	11	6¼	7½	.	.	.	8¼	.	.	6¾	.	.
August . .	1. Woche	7	9½	11¾	6¼	9	7¾	6¼	.	9	8¼	7¾	6¾	6	6¾
	2. "	8	11	11¾	6¾	8	8½	6½	.	9	8½	7¼	6¾	7¾	7¾
	3. "	8	11¼	11¾	7¼	7¾	9	6¾	.	10	7¾	8¼	7¾	6¾	7¾
	4. "	11¼	11¼	11¾	7½	8	9	7½	4¾	12	8¼	.	7¾	6¾	7¾
	5. "	12½	12¼	.	.	.	.	6½	.	.	.	.	8¼	6¾	7¾
September	1. Woche	13¼	12½	10½	8¼	7¾	10½	7¾	.	11¼	8½	.	8½	6¾	7¾
	2. "	13½	13	11½	8¼	8	11½	.	3½	11	8½	8¼	8¼	6¾	8¾
	3. "	14	14	11½	8½	8½	11¼	.	.	11	8¾	.	8¾	6¾	8¾
	4. "	13¼	14½	11½	7¼	9	11¼	7¼	.	10¾	9	.	8¾	6¾	8¾
	5. "	.	.	.	.	9	11	.	.	.	.	.	.	.	.
Oktober	1. Woche	13¼	15¼	11¼	6	9¼	11	.	.	11	9	.	8¾	7	8½
	2. "	14	15¼	12¼	6¾	9¾	10	.	.	10½	9¼	.	8¾	6¾	7¼
	3. "	13	17½	14	8¼	10½	9¼	.	.	10½	10¼	9	7¾	7¾	7¼
	4. "	11¾	18	14¾	8½	10¼	9½	.	5¼	9½ ^{1/10}	10¼	.	8¾	6¾	7¾
	5. "	.	.	16¼	8¼	.	.	.	.	9¾	.	.	.	.	7¾
November	1. Woche	12¼	19¼	17	8	9¾	9½	.	.	9½ ^{1/10}	10¾	.	8¾	6¾	7¾
	2. "	11¾	19	16	.	10	9¾	.	.	10½ ^{1/10}	10¼	.	8¾	6¾	8¼
	3. "	12¾	21	15½	.	10¼	.	.	.	.	12	.	8	5¾	9¾
	4. "	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9½	5¾	.
	5. "	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6¾	.	.

Tabelle 8.

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

In Geltung während	Frachtsätze in Cents für das Bushel														
	M a i s														
	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	
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 $\frac{1}{8}$	.	6 $\frac{3}{4}$	6	4 $\frac{3}{4}$
	2. "	9	7 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{7}{8}$	.	8 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{3}{8}$	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 $\frac{1}{2}$	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 $\frac{7}{8}$
	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 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	.	6	8 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{1}{2}$	6	4 $\frac{3}{8}$
	2. "	7 $\frac{1}{4}$	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 $\frac{1}{4}$	8	7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	6	6 $\frac{3}{4}$	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 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{3}{4}$	9 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{3}{8}$	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 $\frac{3}{4}$	
	2. "	5 $\frac{7}{8}$	6	11 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	6	6	.	6 $\frac{1}{10}$	8	4 $\frac{3}{4}$	6	6	4 $\frac{3}{8}$	
	3. "	6	7	9 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{4}$	6	.	6 $\frac{1}{8}$	7 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{8}$	6 $\frac{1}{2}$	6	4 $\frac{1}{4}$	
	4. "	6	8 $\frac{1}{4}$	9 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{7}{8}$	3 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{1}{8}$	7 $\frac{1}{8}$	6 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{7}{8}$.	
	5. "	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
August . .	1. Woche	6 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{3}{4}$	5 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	6	7 $\frac{1}{8}$	7 $\frac{1}{4}$	.	6 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{3}{8}$	6
	2. "	7	10 $\frac{1}{4}$	10 $\frac{5}{8}$	5 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{3}{4}$	5 $\frac{3}{4}$	.	7 $\frac{1}{8}$	7 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{1}{4}$	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 $\frac{1}{8}$	7 $\frac{1}{4}$	.	6 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{3}{8}$	6 $\frac{5}{8}$
	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 $\frac{1}{8}$	8 $\frac{1}{4}$	.	7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{3}{8}$
	5. "	11 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{2}$	.	.	.	.	6 $\frac{3}{4}$	4 $\frac{3}{4}$	.	.	.	7 $\frac{3}{8}$	5 $\frac{3}{8}$
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 $\frac{7}{8}$
	2. "	12 $\frac{1}{2}$	12	10	7 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	.	4	9 $\frac{1}{8}$	8	7 $\frac{5}{8}$	8	6 $\frac{1}{8}$
	3. "	13	12 $\frac{1}{2}$	10	8	8	10 $\frac{3}{4}$	.	.	9 $\frac{1}{8}$	8 $\frac{1}{2}$	.	8	6
	4. "	11 $\frac{3}{4}$	13	9 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{4}$	10 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	.	10 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{5}{8}$	8 $\frac{1}{4}$	6
	5. "	.	.	.	8 $\frac{1}{4}$	10 $\frac{1}{4}$	.	.	.	.	7 $\frac{1}{2}$	.	.	7 $\frac{1}{4}$
Oktober	1. Woche	11 $\frac{3}{4}$	14	10 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{4}$	.	.	10 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	.	8	6 $\frac{1}{4}$
	2. "	13	13 $\frac{3}{4}$	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 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{4}$
	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 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{2}$
	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 $\frac{1}{8}$	9 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{8}$
	5. "	.	.	14 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{3}{4}$	.	.	.	.	9 $\frac{3}{10}$	.	.	.	7
November	1. Woche	10 $\frac{1}{2}$	18 $\frac{1}{4}$	15 $\frac{3}{4}$	7	9 $\frac{1}{2}$	9	.	5 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{8}$	9 $\frac{1}{8}$	7 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{8}$	6 $\frac{1}{2}$	
	2. "	11	18 $\frac{1}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	.	9	9	.	.	9 $\frac{1}{8}$	9 $\frac{1}{4}$	.	7 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{3}{4}$
	3. "	11 $\frac{3}{4}$	19	14 $\frac{1}{4}$	.	9 $\frac{1}{4}$	.	.	.	11 $\frac{1}{2}$	.	.	7 $\frac{1}{8}$	4 $\frac{3}{8}$
	4. "	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{3}{8}$
	5. "	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6 $\frac{3}{8}$

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 gröfsere Stetigkeit, indem sie sich zwischen 20 und 25 Cts. bewegen. (Der Satz von 25 Cts. entspricht einem Einheitssatz von 1,58 Pf. für das Tonnenkilometer.) Die Sätze der gemischten Strafsen sind noch immer billiger, als die Eisenbahnsätze, die billigsten sind die reinen Wasserstrafsentarife. Die Sätze der Tabelle 5 bis 8 sind selbstverständlich, wenn man sie mit denen der Tabelle 4 vergleichen will, im Verhältnifs 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 Wasserstrafsen 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 Zweidritteln der Eisenbahnfrachten betragen, so sind die Vortheile der Eisenbahnbeförderung andererseits so überwiegend, dafs diese Preisunterschiede ausgeglichen werden.

Das Getreide ist die eigentliche Massenfracht in den Vereinigten Staaten, es wird meines Wissens zu den billigsten Frachtsätzen und auf die gröfsten Entfernungen gefahren, auch theilen sich die Eisenbahnen und die Wasserstrafsen in seine Beförderung. Der Gegenstand, der auf unseren deutschen Bahnen in den gröfsten Mengen gefahren wird, sind die Kohlen. Der Gesamtgüterverkehr der deutschen Bahnen umfasste im Jahre 1892: 157 922 176 t, worunter nicht weniger als 71 844 184 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 und auch das Buch von van Oss enthält zwar ein Kapitel über die Kohlenbahnen, in dem aber

über deren Tarife nichts gesprochen wird¹⁾. 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 Newyork 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 Ozean, 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 den Kohlenfeldern sowohl nach Perth-Amboy als nach Buffalo mitgetheilt in ihrer Entwicklung von 1875 bis Ende 1892. Der Tarif für Anthrazitkohlen ist in dieser Zeit von 2,56 auf 1,85 Doll. für die Tonne von 2240 Pfd. (= 1008 kg) nach Perth-Amboy und von 4,09 auf 2,50 Doll. 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 ₰ 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 ge-

¹⁾ Report. S. 529 f. van Oss Kap. XVIII. S. 289 ff.

²⁾ Dafs 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 maflosen Kohlenspekulationen zu Grunde gegangen ist. Vergl. auch Kupka in der österreichischen Zeitschrift f. Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. 1893 S. 225 ff.

fahren. 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.

VII. Die Durchschnittsfrachtsätze 1852—1892.

Ein buntes Bild zeigt die auf Seite 44—46 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 bedeutenderer 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 noch 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. ³⁾	Lake Shore und Michigan Southern E. B. ⁴⁾	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	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
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	.	.	2,32
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	2,09	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	2,45	.	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	1,59	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	0,95	.	.	0,75
1879	1,10	.	1,30	1,08	2,86	2,36	.	.	2,81	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	1,600	.	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 Newhaven- Eisenbahnen. Die Zahlen bis 1872 beziehen sich nur auf die Newyork- und Newhavenbahn.

Newyork, Lake Erie und West E. B.	Newyork, Pennsylvania und Ohio E. B.	Chicago und Erie E. B.	Pennsylvania E. B.	Pittsburgh, Fort Wayne und Chicago E. B.	Pittsburgh, Cincinnati und St. Louis E. B.	Chicago, St. Louis und Pittsburgh E. B.	Baltimore und Ohio E. B.	Baltimore und Ohio Southwestern E. B.	Ohio und Mississippi E. B.	Cincinnati, Hamilton und Dayton E. B.	Wabash E. B.	Louisville, New Albany und Chicago E. B.	Chicago und Grand Trunk E. B.	Chicago, Milwaukee und St. Paul E. B.	Jahr
Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	
1,95	.	.	5,42	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1852
2,50	.	.	3,76	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1853
2,58	.	.	3,29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1854
2,42	.	.	2,75	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1855
2,48	.	.	2,71	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1856
2,46	.	.	2,41	2,27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1857
2,32	.	.	2,18	1,90	.	.	.	.	3,25	.	.	.	.	.	1858
1,62	.	.	2,03	1,65	.	.	.	.	2,75	.	.	.	.	.	1859
1,81	.	.	1,96	1,67	.	.	.	.	2,38	.	.	.	.	.	1860
1,77	.	.	1,93	1,71	.	.	.	.	2,20	.	.	.	.	.	1861
1,89	.	.	2,04	1,90	.	.	.	.	2,35	.	.	.	.	.	1862
2,09	.	.	2,19	2,01	.	.	.	.	2,81	.	.	.	.	3,34	1863
2,34	.	.	2,50	2,38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3,82	1864
2,76	.	.	2,72	2,44	.	.	.	.	3,43	.	.	.	.	4,11	1865
2,43	.	.	2,32	2,02	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3,76	1866
2,04	.	.	2,08	1,95	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3,94	1867
1,81	.	.	1,86	1,70	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3,49	1868
1,54	1,26	.	1,66	1,62	1,81	5,60	.	.	2,24	.	.	.	.	3,10	1869
1,33	1,43	.	1,50	1,45	.	.	.	.	2,03	.	.	.	.	2,82	1870
1,43	1,34	.	1,35	1,43	.	.	.	.	2,14	.	.	.	.	2,54	1871
1,53	1,50	.	1,46	1,40	1,41	1,27	.	.	1,71	2,71	1,49	.	.	2,43	1872
1,45	1,45	.	1,44	1,40	1,40	1,18	.	.	1,81	.	1,41	.	.	2,50	1873
1,31	1,19	.	1,29	1,26	1,30	1,09	.	1,24	1,59	.	1,26	.	.	2,38	1874
1,21	0,98	.	1,13	1,11	1,12	1,05	.	1,19	1,54	2,31	1,11	.	.	2,10	1875
1,10	0,91	.	0,95	0,93	0,88	0,85	.	1,03	1,27	2,04	.	.	.	2,04	1876
0,96	0,91	.	1,01	1,09	0,93	0,90	.	0,85	1,04	1,54	0,83	.	.	2,08	1877
0,97	0,84	.	0,93	0,87	0,79	0,78	.	.	1,14	1,56	.	.	.	1,80	1878
0,78	0,70	.	0,82	0,76	0,72	0,70	.	.	0,99	1,40	.	.	.	1,72	1879
0,84	0,83	.	0,92	0,92	0,84	0,80	.	.	1,09	1,31	0,86	.	0,62	1,76	1880
0,81	0,67	.	0,86	0,75	0,72	0,67	.	.	1,04	1,26	0,93	.	0,52	1,70	1881
0,75	.	.	0,87	0,75	0,73	0,66	.	.	1,17	1,18	0,95	0,99	0,58	1,48	1882
0,79	.	.	0,88	0,79	0,76	0,72	.	.	1,00	1,15	0,95	0,95	0,66	1,39	1883
0,72	.	0,52	0,80	0,67	0,63	0,60	.	0,95	1,05	1,07	0,86	0,98	0,57	1,29	1884
0,66	.	0,44	0,70	0,58	0,53	0,52	.	0,95	0,82	0,98	0,80	0,83	0,52	1,28	1885
0,66	.	0,42	0,75	0,69	0,62	0,59	.	0,93	0,70	0,98	0,82	0,82	0,62	1,17	1886
0,69	.	0,46	0,73	0,72	0,66	0,63	.	0,84	0,72	0,91	0,86	0,80	0,59	1,09	1887
0,716	.	0,511	0,723	0,66	0,727	0,646	0,655	0,84	0,763	0,869	0,744	0,855	0,590	1,020	1888
0,644	.	0,525	0,685	0,69	0,646	0,594	0,637	0,757	0,813	0,865	0,709	0,853	0,582	1,067	1889
0,665	.	0,541	0,661	0,69	0,669	0,626	0,636	0,791	0,854	0,873	0,647	0,917	0,600	0,995	1890
0,658	.	0,532	0,656	.	0,657	0,627	0,643	0,839	0,937	0,858	0,733	0,863	0,569	1,003	1891
0,614	.	0,525	0,647	.	.	.	0,651	0,765	0,911	0,828	0,705	0,868	0,593	1,026	1892

³⁾ Die Zahlen vor 1870 beziehen sich noch nicht auf die Hudson River E. B.

⁴⁾ Die Zahlen vor 1865 beziehen sich auf die Michigan Southern und die Northern Indiana E. B.

J a h r	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	.	.	.	.	.	.	5,32	.	.	.	.
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	2,21	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 2,38 ₰ für das Tonnenkilometer und daß der Durchschnittssatz für das Tonnenkilometer auf den preussischen Staatsbahnen im Jahre 1891/92 sich auf 3,64 ₰ 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. Verhältnismäßig 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 anscheinend 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 verhältnismäßig 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 Landwirthschaft unter solchen Verhältnissen sein muß, seine

Berechnungen anzustellen. Wenn unleugbar die Durchschnittserträge auf vielen Bahnen sehr gering sind und auf niedrige Tarife schliessen lassen, so steht diesem Vortheil, wie übrigens die Amerikaner selbst gern zugeben, als ein viel gröfserer Nachtheil die Unsicherheit und die unaufhörlichen, unberechenbaren Schwankungen gegenüber. Das darf man auch nicht vergessen, wenn man Vergleiche zwischen den amerikanischen und deutschen Durchschnittserträgen anstellt. Für unsere Verfrachter würden Unsicherheiten und Schwankungen der Eisenbahntarife, wie sie sich auch in vorstehenden Tabellen abspiegeln, einfach unerträglich sein. Man braucht nur an das Geschrei zu denken, das regelmäfsig bei den geringsten Tariferhöhungen, ja unter Umständen selbst bei Tariferabsetzungen erhoben wird von allen, die sich hierdurch benachtheiligt glauben. Aus der nachstehenden Gegenüberstellung einiger Durchschnittssätze der amerikanischen und der deutschen Eisenbahnen können daher auch Schlüsse auf die Wirthschaftlichkeit der Eisenbahnen in beiden Ländern keineswegs gezogen werden. Sie soll nur dazu dienen, dem deutschen Leser die amerikanischen Durchschnittswerthe verständlicher zu machen.

Es betragen: die Durchschnittserträge:	In den Vereinigten Staaten			In Deutschland		
	1888/89	1889/90	1890/91	1888/89	1889/90	1890/91
	(in Pfennigen)			(in Pfennigen)		
für 1 Personenkm.	5,65	5,65	5,59	3,26	3,18	3,08
„ 1 Gütertkm.	2,67	2,73	2,59	3,90	3,88	3,86
„ 1 Personenzugkm . . .	277	282	277	239	240	231
„ 1 Güterzugkm.	431	432	427	567	567	534
„ 1 Zugkm überhaupt .	363	376	374	428	431	401

VIII. Refaktien, Agenten, Freifahrt, Reklame u. s. w.

Alle Erhebungen über die Eisenbahntarifverhältnisse der Vereinigten Staaten haben eine Lücke, die sich nicht ausfüllen läfst. Sie können sich nur erstrecken auf die bekannt gemachten 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 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. Ein verhältnißmäßig einfaches Mittel waren falsche Angaben über Gewicht oder Beschaffenheit der Sendungen, die die Verfrachter im Einverständniß mit den Eisenbahnen machten, um billigere Frachten zu erzielen. Als gegen derartige Machenschaften eine besondere Bestimmung in der Novelle vom 2. März 1889 zum Bundesverkehrsgesetz erlassen wurde, umgingen die Eisenbahnen das Verbot in anderer Weise. Es giebt gar keine Möglichkeit, es zu verhindern, daß die Eisenbahnen einzelnen Versendern Vortheile zuwenden, um deren Transporte zu erhalten. Diese Vortheile brauchen scheinbar mit der Fracht in keinem ursächlichen Zusammenhang zu stehen, die in solcher Weise verwendeten Summen werden beliebig unter einem anderen Titel gebucht, und da läßt sich mit dem besten Willen nicht feststellen, ob sie in der That Refaktien sind, ganz abgesehen davon, daß es die Eisenbahnen auch heute noch,

gerade so gut, wie immer, verstehen, unbequeme Nachforschungen in anderer Weise unschädlich zu machen. Das Bundesverkehrsamt scheint neuerdings daran zu verzweifeln, die Refaktien ausrotten zu können. Seine Mittel, dem Unwesen zu steuern, sind erschöpft, und es beruhigt sich dabei, daß es von Verträgen über besondere Frachtvergünstigungen nichts mehr erfährt, während unter der Asche das Feuer weiter glimmt. Die größeren anständigen Bahnen nehmen sich vielleicht ein wenig mehr in acht als früher, um mit dem Gesetz nicht in Zwiespalt zu gerathen, aber im ganzen scheint alles wieder auf dem früheren Standpunkt angelangt zu sein und das Refaktienwesen eine unvermeidliche Zugabe zu einem in der Weise des amerikanischen betriebenen Privatbahnsystem zu sein. Die Refaktien werden von vielen Eisenbahnen begünstigt, in der Annahme, daß sie durch dieses Mittel Transporte auf ihre Linien ziehen, die sie sonst nicht erhalten würden, daß sie sich also Gewinn damit verschaffen. Anders ist es mit den Agenten. Diese sind auch den Eisenbahnen un bequem, weil sie ihnen Ausgaben verursachen, aber doch ihre Einnahmen schmälern.

Das Bundesverkehrsamt hat sich hauptsächlich in seinem dritten und vierten Berichte mit der Untersuchung des durch diese Personen betriebenen Fahrkartenhandels beschäftigt. Auf seine Anregung ist im Kongress ein Gesetzentwurf zur Unterdrückung dieses Geschäftszweiges 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—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, ihr Jahresverdienst mit einer Million Dollars nicht zu niedrig veranschlagen. Van Oss hält 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 8 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 Erlebnis. 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 Verderbnis des Bahnpersonals und zu fortgesetzten Betrügereien und Durchstechereien. Auch gewöhnt sich das Publikum, wie das Bundesverkehrsamt sagt, daran zu glauben, „dafs, wenn das Sittengesetz der Eisenbahnen gestattet, dafs 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, dafs Freikarten bewilligt wurden an „Eisenbahnbedienstete, an Viehhändler, an Bedienstete der Express- und Telegraphengesellschaften, von Annoncengeschäften, Personenwagenverleihanstalten, Veranstalter von Ausflügen und Ausstellungen, an Personen, die bei Eisenbahnunfällen verletzt waren, für die Beförderung

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.

nach Hause, an Anwälte, Aerzte, Angestellte der eigenen Bahn für Grundwerb 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 Mafse ein Mittel zur Bestechung. Oft wurden 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, dafs, wenn zahlreiche Reisende nicht bezahlten, die übrigen thatsächlich viel zu hohe Fahrpreise zahlten, denn die Eisenbahnen mußten schließlichs 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.“

Dafs die meisten solcher Freikarten gegen das Gesetz verstofsen, 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

1) S. 30, 31.

die Frage zurückgekommen. 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 die Agenten der Eisenbahn mehr zu dem Zwecke da, um den Wettbewerb zu erleichtern und Frachtunterbietungen vermittelt 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 Strafsen 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 anderen 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 Strafsenecken 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 Strafsen 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 umfangreich sein.

Aber sie treiben das Geschäft in echt amerikanischer Art vorwärts. Sie sind die Hauptquartiere der Agenten des Osten, 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.“

Alle diese Ausgaben sind eine Folge der unbeschränkten Konkurrenz. Daran zweifelt heute auch in Amerika niemand mehr. Eine Einschränkung des Wettbewerbes — denn an seine gänzliche Beseitigung ist in den Vereinigten Staaten noch viel weniger zu denken, als in andern Ländern, — würde viele Ersparnisse an unnützen Ausgaben zur Folge haben. Die Eisenbahnen haben geglaubt, in der Vereinigung zu größeren Tarifverbänden mit festen Grundsätzen über die Theilung des Konkurrenzverkehrs, ein Mittel zur Einschränkung der Konkurrenz zu finden. Der Abschluß derartiger Verbände, in der Sprache der Eisenbahnen Pools genannt, ist indessen durch das Bundesverkehrsgesetz¹⁾ für den zwischenstaatlichen Verkehr verboten. Bei Erlaß des Gesetzes gingen die Ansichten über diese Pools noch weit auseinander. Während man einerseits annahm, daß die Pools das beste, ja vielleicht das allein mögliche Mittel seien, um die Auswüchse der ungesunden Konkurrenz zu beseitigen, bestand auf der andern Seite eine lebhafte Abneigung gegen die Vereinigung der ohnediefs schon so mächtigen Eisenbahngesellschaften zum gemeinsamen Handeln. Man stellte die Eisenbahnverbände den Trusts, den Ringen, den Syndikaten gleich, man befürchtete von ihrem Abschluß eine weitere Stärkung ihrer Monopolstellung. Die letztere Ansicht war damals so weit verbreitet im Repräsentantenhaus, daß der Senat, der mehr zu der ersteren hinneigte, um das

¹⁾ Ueber die inneren Gründe und den äußeren Anlaß zu diesem Verbot vergl. v. d. Leyen, preuss. Jahrbücher. LIX. (1887) S. 521 ff. 535.

Gesetz überhaupt zu Stande zu bringen, in diesem Punkte nachgeben und die Antipooling Clause in das Gesetz aufnehmen mußte.

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⁾

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 (letzten) Berichtes beschäftigt sich mit ihrer Erörterung.²⁾ 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

¹⁾ Auffallend unklar sind die Ansichten von van Oss (S. 35, 36, 57—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 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 ordentlich nachgedacht, und die Schriften von Fink und Adams darüber sind ihm nicht bekannt geworden.

²⁾ S. 47—55 in Verbindung mit Anl. D. S. 213—265.

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 zunächst 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 neuerdings 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 Befugnifs auch zur selbständigen Ausführung seiner Beschlüsse verliehen sei, könne es sich seinerseits nicht für eine Aenderung der Antipooling Clause aussprechen.

IX. Ergebnisse der Eisenbahnstatistik 1889/90 u. 1890/91.

Die jedesmalige Lage der Eisenbahnen eines Landes zeigt sich in ihrer Statistik. Erst seit wenigen Jahren giebt es — Dank den Bemühungen des Bundesverkehrsamts — eine annähernd zuverlässige Statistik der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten. Die letzte vollständige Statistik bezieht sich freilich erst auf das Jahr vom 1. Juli 1890 bis 30. Juni 1891, also auf eine Zeit, in der es den Eisenbahnen noch gut ging, von Anzeichen einer bevorstehenden Krisis noch nichts zu merken war. Für das Jahr 1891/92 sind einige der wichtigsten Gesamtzahlen in den Zeitungen veröffentlicht. Wenn also die Wirkungen der jetzigen Krisis auf die Finanzen und den Verkehr der Eisenbahnen sich mit den nackten Zahlen der Statistik noch nicht darstellen lassen, so wird doch das Bild von den Eisenbahnzuständen in den Vereinigten Staaten, das ich in den vorstehenden Kapiteln zu zeichnen versucht habe, vervollständigt, wenn wir ihm die in der Statistik der letztvergangenen Jahre ausgeprägten Züge einfügen. Zu diesem Zwecke sind in der Tabelle 10 die Hauptbetriebs-ergebnisse der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in den beiden Jahren 1889/90 und 1890/91 zusammengestellt. Seit dem Jahre 1889/90 hat das Bundesverkehrsamt die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in 10 Gruppen eingetheilt, für deren jede besondere Ermittlungen angestellt wurden. Die nebenstehende Kartenskizze veranschaulicht diese Eintheilung.¹⁾

¹⁾ Ueber die Thätigkeit und die Erfolge des Bundesverkehrsamts auf statistischem Gebiete vgl. v. d. Leyen, im Archiv 1893, S. 187 ff. Dasselbst findet sich auch die Statistik der früheren Jahre, sowie die Censusstistik für das Jahrzehnt 1880/1890 im Auszuge mitgetheilt.



Tabelle 10. Uebersicht der Hauptbetriebsergebnisse der Eisenbahnen der Vereinigte

Staaten- gruppen	L ä n g e n				L o k o überhaupt	
	Gesamtlänge		davon der Bundes- aufsicht unterworfen			
	M e i l e n				1890 1891	
	1890	1891	1890	1891		
Gruppe I	6 878	6 931	7 426	6 692	2 281	2 214
„ II	18 614	19 018	17 237	18 436	7 872	8 357
„ III	21 718	22 013	20 903	20 936	5 098	5 236
„ IV	9 032	9 835	8 658	9 846	1 094	1 246
„ V	18 635	19 503	15 877	16 786	2 216	2 533
„ VI	37 464	37 891	38 198	37 943	5 735	6 043
„ VII	8 887	9 385	8 807	9 382	1 080	1 190
„ VIII	20 355	20 776	21 173	20 269	2 596	2 990
„ IX	9 854	10 173	7 989	9 487	856	926
„ X	12 160	12 878	10 136	11 498	1 312	1 404
zusammen	163 597	168 403	156 404	161 275	30 140	32 139

Staaten- gruppen	B e a m t e				ü b e r	
	überhaupt		für 100 Meilen			
	A n z a h l				M i l l i o n e n	
	1890	1891	1890	1891	1890	
Gruppe I	53 137	54 144	716	809	377,5	
„ II	201 126	210 286	1 167	1 141	2 032,2	
„ III	120 365	125 679	576	600	1 309,4	
„ IV	32 830	39 149	379	397	410,7	
„ V	61 224	58 116	386	345	742,7	
„ VI	137 134	138 960	359	366	1 818,6	
„ VII	28 962	29 581	328	315	443,1	
„ VIII	64 881	68 955	307	340	1 047,3	
„ IX	24 244	31 606	303	333	373,0	
„ X	25 398	27 809	250	242	882,0	
zusammen	749 301	784 285	479	486	9 437,4	

Leistungen von Amerika am 30. Juni 1891 (gegenüber dem Vorjahre).

Tabelle 10.

Betriebsmittel						Staatengruppen
Lokomotiven		Wagen				
für 100 Meilen		überhaupt		für 100 Meilen		
Stückzahl						
1890	1891	1890	1891	1890	1891	
31	33	64 566	55 697	869	832	Gruppe I
46	45	395 378	414 483	2 294	2 248	„ II
24	25	228 196	231 933	1 092	1 106	„ III
13	13	36 778	41 495	425	413	„ IV
14	15	72 891	77 582	459	462	„ V
15	16	204 309	213 269	535	562	„ VI
12	13	30 224	32 787	343	349	„ VII
12	15	80 702	89 316	381	441	„ VIII
11	10	25 546	24 668	320	260	„ IX
13	12	31 077	34 631	307	301	„ X
19	20	1 169 667	1 215 611	748	753	zusammen

Anlagekapital					Staatengruppen
haupt		in Prozenten		für 1 Meile	
Dollars		%		Dollars	
1891	1890	1891	1890	1891	
397,5	4,0	4,0	50 834	59 391	Gruppe I
2 152,5	21,5	21,9	117 902	116 756	„ II
1 359,2	13,9	13,9	62 641	64 920	„ III
454,1	4,3	4,6	47 434	46 123	„ IV
779,0	7,9	7,9	46 775	46 403	„ V
1 855,0	19,3	18,9	47 645	48 890	„ VI
465,6	4,7	4,7	50 314	49 625	„ VII
1 079,5	11,1	11,0	49 461	53 258	„ VIII
324,0	3,9	3,3	46 691	34 153	„ IX
963,1	9,4	9,8	87 104	83 759	„ X
9 829,5	100,0	100,0	60 340	60 942	zusammen

Staatengruppen		P e r s o n e					
		P e r s o n e n		P e r s o n e n m e i l e n			
				überhaupt		für 1 Meile	
		M i l l i o n e n				A n z a h l	
		1890	1891	1890	1891	1890	1891
Gruppe	I	110,7	115,0	1 734	1 761	233 530	263 102
„	II	188,7	204,5	3 156	3 613	183 121	195 987
„	III	58,4	63,0	1 789	1 891	85 572	90 314
„	IV	9,7	11,0	373	436	43 039	44 268
„	V	20,5	18,8	744	720	46 869	42 893
„	VI	59,1	68,7	1 912	2 057	50 059	54 227
„	VII	5,1	4,5	407	395	46 148	42 097
„	VIII	15,2	15,9	784	797	37 027	39 319
„	IX	4,6	6,6	268	342	33 561	36 055
„	X	20,4	23,2	681	832	67 196	72 369
	zusammen	492,4	531,2	11 848	12 844	75 751	79 642

Staatengruppen		G ü t e r					
		T o n n e n		T o n n e n m e i l e n			
				überhaupt		für 1 Meile	
		M i l l i o n e n				A n z a h l	
		1890	1891	1890	1891	1890	1891
Gruppe	I	41,2	38,5	2 848	2 552	383 505	381 348
„	II	240,6	234,6	23 237	25 547	1 348 107	1 385 710
„	III	137,2	135,1	16 592	16 330	793 763	779 987
„	IV	16,8	19,2	2 866	3 193	330 981	324 327
„	V	45,2	46,4	4 841	5 214	304 936	310 611
„	VI	92,5	129,7	14 378	16 134	376 403	425 217
„	VII	14,2	12,5	2 377	2 257	269 866	240 598
„	VIII	30,0	35,3	5 161	5 047	243 753	248 997
„	IX	8,8	10,5	1 963	2 171	245 732	228 861
„	X	10,0	13,8	1 944	2 629	191 806	228 608
	zusammen	636,5	675,6	76 207	81 074	487 245	502 708

v e r k e h r						Staatengruppen
Personenzug- meilen		Personen in einem Zuge		Fahrt einer Person		
Millionen		A n z a h l		M e i l e n		
1890	1891	1890	1891	1890	1891	
28,2	27,9	62	63	15,66	15,31	Gruppe I
70,7	75,6	45	48	16,73	17,67	„ II
48,3	50,9	37	37	30,64	30,01	„ III
11,1	12,8	33	34	38,36	39,55	„ IV
20,8	24,3	36	30	36,35	38,33	„ V
55,3	57,4	35	36	32,32	29,93	„ VI
9,8	10,2	41	39	78,95	87,40	„ VII
22,3	25,1	35	32	51,65	50,22	„ VIII
7,2	9,4	37	37	58,70	51,99	„ IX
11,8	14,3	56	58	33,43	35,95	„ X
285,5	307,9	41	42	24,06	24,18	zusammen

v e r k e h r						Staatengruppen
Güterzug- meilen		Tonnen in einem Zuge		Fahrt einer Tonne		
Millionen		A n z a h l		M e i l e n		
1890	1891	1890	1891	1890	1891	
23,3	21,9	122	117	69,0	66,3	Gruppe I
106,5	108,1	218	236	96,6	108,9	„ II
76,2	76,8	218	212	120,9	120,9	„ III
17,7	19,3	162	166	170,2	166,5	„ IV
35,0	37,2	138	140	107,1	112,2	„ V
94,3	90,8	148	178	155,4	124,4	„ VI
15,8	15,9	150	142	167,8	181,0	„ VII
34,7	38,1	148	133	172,0	142,9	„ VIII
15,9	18,6	124	117	224,1	206,9	„ IX
15,8	19,6	123	134	193,6	190,0	„ X
435,2	446,3	175	182	119,72	120,0	zusammen

Staatengruppen	Betriebseinnahmen				Betriebs	
	überhaupt		für 1 Meile		überhaupt	
	Millionen Dollars		Dollars		Millionen Dollars	
	1890	1891	1890	1891	1890	1891
Gruppe I	77,6	75,0	10 444	11 204	52,5	52,1
„ II	272,8	283,1	15 820	15 356	177,1	182,6
„ III	162,7	165,6	7 785	7 910	111,2	114,8
„ IV	37,1	42,7	4 279	4 339	25,0	28,5
„ V	78,5	81,5	4 945	4 854	52,1	56,2
„ VI	198,4	205,9	5 195	5 426	126,9	132,0
„ VII	45,2	42,9	5 128	4 575	26,5	27,3
„ VIII	85,9	90,5	4 056	4 465	55,3	62,7
„ IX	34,6	41,8	4 331	4 408	26,2	32,6
„ X	59,1	67,8	5 836	5 892	39,3	43,1
zusammen	1051,9	1096,8	6 725	6 800	692,1	731,9

Staatengruppen	Von den Betriebsausgaben kommen auf				Betriebsausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen	
	Personen- verkehr		Güter- verkehr			
	in Prozenten (rund)				%	
	1890	1891	1890	1891	1890	1891
Gruppe I	48,2	49,5	51,6	50,5	66,76	69,50
„ II	31,4	31,8	68,3	68,2	64,92	64,49
„ III	30,7	31,6	69,3	68,4	68,36	69,33
„ IV	32,8	33,5	67,2	66,5	67,44	66,67
„ V	31,8	33,4	68,2	66,6	66,29	68,95
„ VI	32,7	33,0	67,3	67,0	68,98	64,16
„ VII	34,0	37,2	66,0	62,8	58,64	63,57
„ VIII	32,4	32,9	67,6	67,1	64,43	69,26
„ IX	27,7	28,4	72,3	71,6	75,70	77,90
„ X	42,0	40,1	58,0	59,9	66,32	63,62
zusammen	33,5	34,1	66,4	65,9	65,90	66,73

ausgaben		Von den Betriebseinnahmen kommen auf				Staatengruppen
für 1 Meile		Personen- verkehr		Güter-		
Dollars		in Prozenten (rund)				
1890	1891	1890	1891	1890	1891	
7 075	7 787	47,5	49,2	51,4	50,0	Gruppe I
10 275	9 903	27,3	28,6	70,3	69,2	„ II
5 322	5 485	28,7	29,6	69,3	68,4	„ III
2 886	2 893	30,9	31,5	66,9	66,3	„ IV
3 278	3 347	29,2	29,3	67,8	68,0	„ V
3 324	3 481	26,9	28,3	71,0	69,6	„ VI
3 007	2 908	27,5	28,8	71,2	69,6	„ VII
2 613	3 093	26,0	26,8	70,0	69,4	„ VIII
3 278	3 434	23,9	26,1	74,4	72,5	„ IX
3 871	3 749	34,9	34,4	61,7	63,7	„ X
4 425	4 538	29,4	30,4	68,2	67,5	zusammen

Gesamteinnahmen				Gesamtausgaben				Staatengruppen
überhaupt		für 1 Meile		überhaupt		für 1 Meile		
Millionen Dollars		Dollars		Millionen Dollars		Dollars		
1890	1891	1890	1891	1890	1891	1890	1891	
85,8	81,7	—	—	73,0	69,9	—	—	Gruppe I
321,2	327,1	—	—	278,9	284,6	—	—	„ II
180,0	185,0	—	—	162,5	167,9	—	—	„ III
40,5	46,6	—	—	38,7	43,5	—	—	„ IV
84,5	86,4	—	—	79,8	82,8	—	—	„ V
214,6	226,6	—	—	192,7	203,0	—	—	„ VI
48,9	47,5	—	—	43,9	45,2	—	—	„ VII
93,5	100,4	—	—	89,8	98,6	—	—	„ VIII
37,3	44,2	—	—	38,6	43,8	—	—	„ IX
72,3	85,2	—	—	79,0	81,3	—	—	„ X
1 178,6	1 230,7	7 536	7 630	1 076,9	1 120,6	6 885	6 948	zusammen

Staatengruppen		Durchschnitts-				
		im Personenverkehr				
		für 1 Personenmeile		für 1 Personenzugmeile		für 1 Güter-
		i n				
		1890	1891	1890	1891	1890
Gruppe	I	1,912	1,890	130,743	131,961	1,373
„	II	2,029	1,893	107,644	106,999	0,828
„	III	2,199	2,161	98,758	78,426	0,695
„	IV	2,481	2,466	102,251	103,785	0,844
„	V	2,465	2,501	100,851	98,057	1,061
„	VI	2,226	2,281	96,223	97,976	0,961
„	VII	2,452	2,501	126,168	118,955	1,360
„	VIII	2,268	2,377	98,910	94,258	1,152
„	IX	2,583	2,587	118,936	78,963	1,303
„	X	2,308	2,328	159,864	162,653	1,651
zusammen		2,167	2,142	108,041	106,111	0,941

Staatengruppen		Durchschnitts-				
		im Personenverkehr				
		für 1 Personenmeile		für 1 Personenzugmeile		für 1 Güter-
		i n				
		1890	1891	1890	1891	1890
Gruppe	I	1,463	1,465	90,170	92,348	0,949
„	II	1,765	1,618	80,251	78,350	0,524
„	III	1,896	1,931	71,221	71,826	0,470
„	IV	2,147	2,073	72,987	73,086	0,571
„	V	2,077	2,284	71,908	74,763	0,705
„	VI	2,071	2,066	72,886	72,753	0,593
„	VII	2,389	2,594	97,716	97,745	0,713
„	VIII	2,294	2,553	80,466	80,722	0,719
„	IX	2,736	2,644	103,460	98,423	0,961
„	X	2,118	2,033	124,071	120,885	1,084
zusammen		1,917	1,910	80,984	80,453	0,604

erträge					Staatengruppen
im Güterverkehr			für 1 Zugmeile		
tonnenmeile	für 1 Güterzugmeile		überhaupt		
Cents					
1891	1890	1891	1890	1891	
1,439	170,716	170,786	150,5	150,4	Gruppe I
0,760	181,759	180,524	155,9	153,3	„ II
0,690	152,528	147,492	134,1	129,2	„ III
0,852	140,316	144,992	127,6	130,8	„ IV
1,018	149,454	147,100	133,6	131,2	„ V
0,858	148,516	151,266	131,8	133,3	„ VI
1,333	203,566	184,571	174,7	161,4	„ VII
1,217	171,154	161,182	130,8	139,3	„ VIII
1,363	163,521	163,265	151,9	149,5	„ IX
1,631	203,641	218,421	190,8	198,2	„ X
0,895	165,434	163,683	144,231	143,345	zusammen

kosten					Staatengruppen
im Güterverkehr			für 1 Zugmeile		
tonnenmeile	für 1 Güterzugmeile		überhaupt		
Cents					
1891	1890	1891	1890	1891	
1,030	116,257	120,081	101,954	104,542	Gruppe I
0,479	115,031	113,504	101,511	99,089	„ II
0,477	102,579	101,442	90,653	89,612	„ III
0,562	94,610	95,432	86,163	86,726	„ IV
0,690	98,909	99,348	89,690	90,478	„ V
0,532	90,578	93,286	84,574	85,338	„ VI
0,759	106,633	105,041	103,189	102,198	„ VII
0,814	106,789	107,756	96,496	97,112	„ VIII
1,051	120,214	125,618	114,800	116,473	„ IX
0,971	127,250	129,775	125,656	125,948	„ X
0,583	105,711	106,172	96,006	95,707	zusammen

Auf einige Hauptzahlen dieser Tabelle sowie einige weitere in der Einleitung des letztjährigen Berichts enthaltenen Zahlen möchte ich besonders aufmerksam machen. Das Netz der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten hatte am 30. Juni 1891 einen Umfang von 168 403 Meilen, am 30. Juni 1892 171 564 Meilen (= 276 216 km), war also in dem letzten Jahre nur um 3161 Meilen gewachsen. Die Anzahl der Eisenbahngesellschaften, von denen dieses Netz im Geschäftsjahre 1891/92 betrieben wurde, betrug 1822; davon waren aber nur 761 selbständig. 43 Gesellschaften hatten einen Umfang von je über 1000 Meilen (1609 km). Die Gesamtausdehnung dieser 43 Gesellschaften betrug 99 232 Meilen, d. h. etwa 58% des Gesamtnetzes.

Am 30. Juni 1891 entfielen auf 100 Quadratmeilen 5,67 Meilen und auf 10 000 Einwohner 26,29 Meilen Eisenbahnen.

Um einen Vergleich des Umfangs der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten mit denen der übrigen Welttheile zu ermöglichen, hat das Bundesverkehrsamt aus verschiedenen Quellen, darunter auch dem Archiv für Eisenbahnwesen, die folgende kleine Tabelle zusammengestellt, die sich auf den 31. Dezember 1890 bezieht:

L ä n d e r	Bahn- länge	Flächen- inhalt	Bahn- länge auf 100 □ Meilen	Einwohner- zahl	Bahnlänge auf 10 000 Einw.
	Meilen	□ Meilen	Meilen	Anzahl	Meilen
Europa	139 110	3 774 447	3,69	358 552 000	3,88
Nordamerika	190 680	7 091 836	2,69	87 781 571	21,72
Südamerika	16 876	6 998 651	0,24	34 608 000	4,88
Asien	20 956	4 738 253	0,44	760 797 000	0,28
Afrika	5 832	1 033 030	0,56	15 021 000	3,22
Australien	11 737	3 074 972	0,38	3 823 000	30,71
zusammen	385 191	26 711 189	1,44	1 260 582 571	3,06

Aus dieser Tabelle ergibt sich die große Ausdehnung des nordamerikanischen Eisenbahnnetzes im Vergleich mit allen übrigen Erdtheilen.

Die Dichtigkeit des nordamerikanischen Netzes im Verhältniß zur Oberfläche des Landes wird nur übertroffen von dem europäischen, im Verhältniß zur Bevölkerungszahl nur von dem so sehr dünn bevölkerten Australien. Bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten sind beide Verhältnißzahlen noch günstiger, als bei ganz Nordamerika.

Von der Bahnlänge von rund 161275 Meilen, über die der Jahresbericht für 1890/91 ausführliche Mittheilungen enthält, waren am 30. Juni 1891

8 866 Meilen zweigleisig (gegen 8 438 im Vorjahre)

813 „ dreigleisig („ 761 „ „)

750 „ viergleisig („ 562 „ „).

Die Anzahl der Betriebsmittel in 1889, 1890 und 1891 und ihre Vertheilung auf Personen- und Güterverkehr ergibt sich aus nachstehender Uebersicht:

Es kommen:	30. Juni 1889		30. Juni 1890		30. Juni 1891	
	auf		auf		auf	
	Personen- Dienst	Güter- Dienst	Personen- Dienst	Güter- Dienst	Personen- Dienst	Güter- Dienst
S t ü c k z a h l						
Lokomotiven ¹⁾ :						
überhaupt . . .	8 079	15 140	8 499	16 195	8 901	16 696
für 100 Meilen .	—	—	5	10	6	10
Wagen ²⁾ :						
überhaupt . . .	24 586	829 885	26 820	918 491	27 949	947 300
für 100 Meilen .	—	—	17	625	17	619
Dazu auf Exprefsver- kehr	—	49 766	—	59 740	—	51 787

¹⁾ Die Gesamtzahl der Lokomotiven (Personen-, Güter-, Rangir-, sonstige und gepachtete Lokomotiven) betrug am 30. Juni 1891 = 32 139 Stück gegen 30 140 im Vorjahre.

²⁾ Die Gesamtzahl aller Wagen (für Personen-, Güter-, Bahn-, Exprefsdienst und Pachtwagen) betrug am 30. Juni 1891 = 1 215 611 Stück (davon 1 062 221 eigene), gegen 1 169 667 Stück (davon 1 037 946 eigene) im Vorjahre.

Die Leistungen der Betriebsmittel betragen in den Jahren 1890/91 und 1889/90:

Es kommen:	1889/90	1890/91
auf 1 Personenzuglokomotive:		
beförderte Personen . . . Anzahl	57 940	59 677
geleistete Personenmeilen. „	1 394 021	1 443 011
auf 1 Güterzuglokomotive:		
beförderte Tonnen . . . Anzahl	39 304	40 465
geleistete Tonnenmeilen . „	4 705 591	4 855 282
auf 1 Million Personen:		
an Personenwagen . . . Stück	54	53
auf 1 Million Gütertonnen:		
an Güterwagen Stück	1 744	1 706

Die sehr weit vorgeschrittene Ausrüstung der Betriebsmittel der amerikanischen Eisenbahnen mit Bremsen und Selbstkupplern erhellt aus nachstehender Uebersicht:

Es hatten am 30. Juni:	Zugbremsen			Selbstkuppler		
	1889	1890	1891	1889	1890	1891
Lokomotiven	17 995	20 277	23 094	222	955	1 692
darunter Personenzuglokomotiven	7 706	8 305	8 516	178	823	1 156
Güterzuglokomotiven. .	8 743	9 528	10 754	44	104	251
Wagen	110 164	128 550	165 238	80 288	114 364	167 343
darunter Personenwagen	22 461	25 639	27 246	23 348	25 551	26 692
Güterwagen	51 601	78 475	108 132	46 644	75 485	107 795
für Expresverkehr . .	1 457	3 074	4 777	1 867	3 324	8 597

Ueber die auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den letzten drei Berichtsjahren 1888/89 bis 1890/91 verunglückten Reisenden, Bahnbediensteten und sonstigen Personen giebt das Bundesverkehrsamt nachstehende Uebersicht, die die Sicherheit in wenig günstigem

Lichte erscheinen lässt. Erschreckend ist die Steigerung aller Unfälle von Jahr zu Jahr.

Es wurden:	1888/89		1889/90		1890/91	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Bahnbedienstete . Anzahl	1 972	20 028	2 451	22 396	2 660	26 140
Reisende „	310	2 146	286	2 425	293	2 972
Sonstige Personen „	3 541	4 135	3 598	4 206	4 076	4 769
Zusammen	5 823	26 309	6 335	29 027	7 029	33 881

Vertheilt man die im Jahre 1890/91 verunglückten Personen auf die verschiedenen Arten der Unfälle, so ergibt sich Folgendes:

Art der Unfälle:	Bahnbedienstete		Reisende		Sonstige Personen	
	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt
Beim Wagenkuppeln	415	9 431	—	—	—	—
Beim Fallen aus Zügen und von Lokomotiven	598	3 191	—	—	—	—
Durch Anstossen an Baulichkeiten oberhalb der Bahn	78	412	—	—	—	—
Durch Zusammenstöße	303	1 550	59	623	77	120
Durch Entgleisungen	206	919	49	837	26	81
Durch sonstige Zugunfälle. . .	57	319	2	34	21	49
Bei Uebergängen	20	50	3	8	561	855
In Stationen	127	1 427	40	461	377	599
Durch sonstige Ursachen . . .	856	8 841	140	1 009	3 014	3 065
Zusammen	2 660	26 140	293	2 972	4 076	4 769

Es kommen in 1890/91 bei den Bahnbediensteten:
auf 296 eine Tödtung und auf 30 eine Verletzung,
bei den Reisenden:
eine Tödtung auf rund 1,812 Millionen Reisende,
„ Verletzung „ „ 0,179 „ „ .

Die Zahl der Beamten der amerikanischen Bahnen stellt sich für die letzten drei Jahre, wie folgt:

am 30. Juni 1889	=	704 743	oder	459	auf	100	Meilen
„ 30. „ 1890	=	749 301	„	479	„	100	„
„ 30. „ 1891	=	784 285	„	486	„	100	„

Das Gesamtanlagekapital der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten belief sich am 30. Juni 1891 nach der Schätzung des Bundesverkehrsamts auf 10 265 062 226 Doll. Da nicht alle Bahnen an das Amt berichten, so konnte dieses nur genauere Mittheilungen machen über 161 275 (von 168 408) Meilen mit einem Anlagekapital von 9 829 475 015 Doll., hiervon wieder waren 4 450 649 027 Doll. Aktien, 4 840 266 412 Doll. fundirte und 538 559 576 Doll. nicht fundirte Schulden d. h. 45,28% des Anlagekapitals bestand aus Aktien, 54,72% aus Schulden verschiedener Art. Von den Aktien haben 2 654 258 391 Doll. oder fast 60% gar keine Dividende gezahlt, von den fundirten Obligationen 473 925 526 Doll. oder 9,9% keine Zinsen gebracht. Zerlegt man diese fundirten Obligationen in ihre verschiedenen Arten, so steht es verhältnismäßig am besten um die Mortgage Bonds, von denen nur 160 908 667 Doll., d. h. 3,94% unverzinst geblieben sind, am traurigsten ist die Lage der, wie wir oben gesehen haben, sehr problematischen Income-Bonds, von denen 216 771 724 Doll., oder 66,24% gar keine Erträge brachten; von den übrigen Obligationen zahlten 96 245 135 Doll. oder 25,36% keine Zinsen. Die hiernach gänzlich ertraglosen Riesensummen sind nur die Werthe, mit denen die Eisenbahnen heute noch zu Buche stehen. Wie viele Milliarden in Folge von Zwangsverkäufen, von Reorganisationen, von Verschmelzungen aller Art im Laufe der Zeit gelöscht und also einfach vom Erdboden verschwunden sind, darüber lassen sich auch nicht einmal annähernde Berechnungen machen. Wenngleich sich diese Verhältnisse im Jahre 1890/91 gegenüber dem Vorjahre, insbesondere bei den fundirten Schulden, ein wenig gebessert haben, so sind sie doch auch jetzt noch recht traurig. Wenn man annimmt, daß Aktien und Obligationen ungefähr gleichmäßig auf alle Eisenbahnen sich vertheilen, so meint das Bundesverkehrsamt, ständen in den Ver. Staaten etwa 4% der Eisenbahnen am Rande des Bankerotts! So steht denn auch

der Börsenwerth der amerikanischen Aktien und Obligationen weit unter pari. Würde man die von den Eisenbahnen gezahlten Dividenden und Schuldzinsen mit 5% kapitalisiren, so ergäbe sich ein wirklicher Werth der Eisenbahnen von 6 755 388 300 Doll., oder von 41 887 Doll. für die Meile, ein Werth, der um mehr als 3 Milliarden Dollars unter dem obigen Anlagekapital bleibt.

Weitere Einzelheiten über die finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnen sind aus den folgenden Zusammenstellungen zu entnehmen. Es erzielten:

	1889/90	1890/91
	in Prozenten	
keine Dividende	63,76	59,64
zwischen 1— 2%	2,08	1,42
„ 2— 3 „	1,50	2,90
„ 3— 4 „	2,89	3,57
„ 4— 5 „	8,26	9,83
„ 5— 6 „	6,69	8,53
„ 6— 7 „	6,53	5,11
„ 7— 8 „	3,78	4,59
„ 8— 9 „	2,40	2,06
„ 9—10 „	0,35	0,49
10% und darüber	1,76	1,86
Vom dividendenlosen Aktienkapital entfielen:		
auf Gruppe I	24,58	23,16
„ „ II	47,27	44,57
„ „ III	63,56	55,92
„ „ IV	70,84	73,02
„ „ V	67,02	66,90
„ „ VI	63,94	57,35
„ „ VII	63,68	62,39
„ „ VIII	72,90	69,98
„ „ IX	99,99	99,99
„ „ X	83,54	78,84
überhaupt	63,76	59,64

Wenn, wie wir gesehen, auf ein Kapital von 2 654 258 391 Doll. oder 59,64% des Aktienkapitals in 1890/91 keine Dividende bezahlt werden konnte, so spielen dabei die Eisenbahnen der westlichen Staaten eine

besonders traurige Rolle, indem von den Eisenbahnen der 9. Gruppe überhaupt keine Dividende gezahlt ist, in der 10. Gruppe 78,84% gar keine, 12,94% nur 2—3%, 3,64% zwischen 4—5% und 4,58% zwischen 6—7% Dividende erzielten, während die Gruppe I (Neuenglandstaaten), von deren Eisenbahnen nur 23,16% (über 51 Millionen Dollars) keine Dividende zahlen konnten, doch noch an Dividende herausgewirtschaftet haben

13,36% zwischen 6— 7%

11,96 „ „ 7— 8 „

11,77 „ „ 8— 9 „

6,32 „ „ 9—10 „

und 15,68 „ über 10%.

Ein Gesamtbild der finanziellen Entwicklung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in den drei Jahren 1888/89 bis 1890/91 bietet die nachstehende Uebersicht.

Gesamtnetz	30. Juni 1889		30. Juni 1890		30. Juni 1891	
	(153 385 Meilen)		(156 404 Meilen)		(161 275 Meilen)	
	über- haupt	für 1 Meile	über- haupt	für 1 Meile	über- haupt	für 1 Meile
	Mill. Doll.	Dollars	Mill. Doll.	Dollars	Mill. Doll.	Dollars
Betriebseinnahmen .	964,8	6 290	1 051,9	6 725	1 096,8	6 800
Betriebsausgaben . .	644,7	4 203	692,1	4 425	731,9	4 538
Ueberschufs	320,1	2 087	359,8	2 300	364,9	2 262
Dazu sonstige Ein- nahmen	125,2	816	126,8	811	133,9	830
Gesamtertrag	445,3	2 903	486,8	3 111	498,8	3 092
Davon gehen ab . .	343,9	2 242	384,8	2 460	388,7	2 410
mithin Reinertrag	101,4	661	101,8	651	110,1	682
Davon Dividenden und dergl. . . .	82,1	535	89,7	574	96,5	598
bleiben	19,3	126	12,1	77	13,6	84

Die Betriebseinnahmen vertheilen sich, wie folgt, auf die einzelnen Verkehrsweige:

Es kamen	30. Juni 1889	30. Juni 1890	30. Juni 1891
	in Prozenten		
auf Personengeld	26,33	24,79	25,64
„ die Post	2,27	2,22	2,27
„ Eilgut	2,05	1,92	1,97
„ sonstige Einnahmen im Per- sonenverkehr	0,45	0,47	0,49
„ Frachteinnahme	66,59	67,93	67,17
„ sonstige Einnahmen im Frachtverkehr	0,24	0,31	0,28
„ sonstige Betriebseinnahmen	2,03	2,31	2,17
„ Verschiedenes	0,04	0,05	0,01
	100	100	100

X. Schlufsbetrachtung.

Das sind die finanziellen Verhältnisse eines Jahres, in dem es in den Vereinigten Staaten noch gut ging. Wie sich diese Verhältnisse seitdem verschlechtert haben, das werden wir erst später erfahren, und darüber kann kein Zweifel sein, daß das Bild der Jahre 1892 bis 1894 ein viel düstereres sein wird, als das im vorigen Abschnitt gezeichnete. Wenngleich es in den Vereinigten Staaten noch viel bedenklicher, als in anderen Ländern, und besonders bedenklich für den fernstehenden Ausländer ist, in die Zukunft zu blicken, so möchte ich doch nicht schliessen, ohne wenigstens noch einige der Punkte anzudeuten, die auf die Fortentwicklung des Eisenbahnwesens der Vereinigten Staaten in den nächsten Jahren von Einfluß sein werden. 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 er¹⁾, „stehen auf der Tagesordnung, jede Eisenbahn, die groß geworden ist, strebt jetzt

¹⁾ S. 169.

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. Mir ist mehr als fraglich, ob die Eisenbahnen in ihrer Allgemeinheit selbst die Lehren des Jahres 1893 beherzigen, die großen Fehler der bisherigen Finanz- und Verkehrspolitik einsehen, und wenn sie sie einsehen sollten, auch stetig und dauernd nach dieser besseren Einsicht handeln werden. Doch das sind Gefühls- und Ansichtssachen, über die man streiten kann.

Ebensowenig möchte ich hier mich äußern über etwaige organische Reformen des Eisenbahnwesens von Seiten der Regierung. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten ist im Lande selbst nicht selten von Vertretern der Wissenschaft, von der Presse, von Handelskammern und ähnlichen Körperschaften als ein Heilmittel für die bestehenden Schäden 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. — Von einer Aenderung der bundesstaatlichen und staatlichen Eisenbahnaufsichtsgesetze, selbst wenn sie durchzusetzen wäre, verspreche ich mir ebensowenig Erfolg. Der mit dem Bundesverkehrsgesetz gemachte Versuch ist gescheitert, darüber kann man kaum noch zweifelhaft sein. Das Bundesverkehrsamt ist herabgedrückt zu einer Sammelstelle für Tarife und statistische Mittheilungen. Der passive Widerstand der Eisenbahnen, die feindliche Stellung der Gerichte hat seine eigentliche Thätigkeit lahm gelegt.

Betrachtet man die thatsächlichen Verhältnisse aber für sich, so liegt m. E. ein günstiges Vorzeichen darin, daß der Eisenbahnbau eingeschränkt ist und mit Sicherheit in der nächsten Zeit eine so ungemessene Ausdehnung, wie nach früheren Jahren des Niedergangs, nicht wieder erfahren wird. 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, für's 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 Konkurrenz-macherei auf, und dann ist die Möglichkeit geboten, stetigere Tarife zu erhalten, mit den Ermäßigungen langsamer vorzugehen, und das Interesse an der Refaktienerteilung, an der Ausgabe von Freikarten, an zahllosen lediglich durch das Bedürfnis 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 Bedenken dieses Verschmelzungsprozesses will ich hier nicht eingehen.

Alle diese Umstände können auf die Vermehrung der Einnahmen, auf die Verminderung der Ausgaben, auf die Sicherung der finanziellen Lage nur gut einwirken.

Dabei ist aber nicht zu übersehen, daß, wenn infolge steigenden Verkehrs sich die Einnahmen heben, auch zahlreiche Ausgaben sich erhöhen. In den letzten Jahren ist die Vermehrung der Ausgaben schneller fortgeschritten, als die der Einnahmen. Der Betriebskoeffizient hat sich nach v. Oss von 1882 bis 1890 von 63,61 auf 69,54% verschlechtert. Nach der Statistik des Bundesverkehrsamts betrug in den Jahren 1888 bis 1891: 65,34, 66,81, 65,80 und 66,73%, ist also gleichfalls schlechter geworden. Dazu kommt, daß nur wenige amerikanische Eisenbahnen für eine regel-

mäßige 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 nothwendigen Ausgaben tief in den Beutel zu greifen. Solche Aufwendungen machen sich aber erst sehr langsam bezahlt.

Neben solchen Erwägungen allgemeiner Art sind es noch einzelne Unternehmungen, deren Zustand zu ernstern Sorgen Anlaß geben kann. Um von anderen zu schweigen, so schwebt noch über den beiden großen Systemen der Union und der Southern Pacific-Bahn — die erstere ist, wie oben gesagt, im Oktober 1893 in die Hände des Receivers gefallen — als dunkle Wolke die große Schuld an die Regierung der Vereinigten Staaten, bei der Union Pacific etwas über 50 Millionen, bei der Southern Pacific, als Pächterin der Central Pacific, gar 67 Mill. Dollars. Bis jetzt ist es ja dem Einfluß, den diese beiden mächtigen Gesellschaften im Kongreß der Vereinigten Staaten besitzen, gelungen, die Beitreibung, ja sogar die volle Verzinsung dieser Schulden hintanzuhalten. Im Augenblick haben die Vereinigten Staaten auch an andere Sachen zu denken. Sollte aber der Sturm, der im Jahre 1888 gegen sie entfesselt wurde, noch einmal losbrechen und der Kongreß die Regierung ernstlich auffordern, den Beschlüssen der damaligen Untersuchungskommission eine That folgen zu lassen, so würden hierdurch nicht nur die beiden Eisenbahngesellschaften, sondern das gesammte System der westlichen Bahnen aufs neue tief erschüttert werden.

Die letzte Krisis ist durch die innere Ungesundheit der Eisenbahnen, nicht durch das Treiben einzelner wilder Spekulanten aus dem Geschlechte der Railroad Rascals, wie man in den Vereinigten Staaten sagt, hervorgerufen. Dieses Geschlecht hat augenblicklich meines Wissens keine in der Oeffentlichkeit hervortretende Sprossen von maßgebender Stellung.

Wie verderblich einzelne dieser Leute früher in kritischen Zeiten die Entwicklung des Eisenbahnwesens beeinflusst haben, ist allgemein bekannt. Es wäre aber m. E. sehr leichtsinnig, wenn man sich darauf verlassen wollte, daß die Railroad Rascals nun gänzlich ausgestorben seien. Für den Kapitalisten, vor allem den ausländischen Kapitalisten, ist eine der größten Gefahren einer Anlage von Geldern in amerikanischen Eisenbahnen, 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 ihres Garrett erholen kann, vor allem aber an die Thätigkeit des Herrn Henry S. Jves¹⁾ an 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 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. — Derartige Vorgänge können sich auch heute noch

¹⁾ vergl. Railroad Gazette 1887 S. 574.

wiederholen, sie sind in Amerika bei den Eisenbahnen eher möglich, als bei anderen Unternehmungen, sie werden hier aber erst bekannt, wenn es zu spät ist, seine Maßregeln danach zu treffen, und sie vor allem sollten uns bestimmen, den Amerikanern die Sorge, wie sie ihre Eisenbahnen finanziiren, allein zu überlassen, und gegenüber den verlockenden, durch Zusicherung hoher Erträge schmackhaft gemachten Anerbietungen zum Ankauf amerikanischer Eisenbahn-papiere unsere Taschen zuzuhalten.
