

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND  
DER  
SCHIFFAHRTS-CONGRESSE

# X. CONGRESS-MAILAND-1905

I. Abteilung : Binnenschifffahrt  
1. Frage

Der Wert und die Einrichtung gemischter Transporte

D. H. MITTELS EISENBAHNEN UND WASSERSTRASSEN

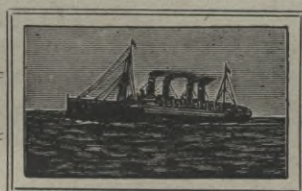
BERICHT

VON

**S. WHINERY**

Civilingenieur

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)

18, Rue des Trois-Têtes, 18

1905



II-349885

~~II 4276~~

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299436

BPH-0-262/2017

**Ueber den Verkehr und die Beziehungen der Verkehrs-  
mittel zu einander in den Vereinigten Staaten von  
Nord-Amerika.**

---

**BERICHT**  
VON  
**WHINERY**  
Civil-Ingenieur

---

Die Vereinigten Staaten umfassen ein sehr weites Gebiet, in welchem der Binnenhandel durch keinerlei Zoll oder andere Hindernisse beengt wird (1). Die geschäftliche Regsamkeit ihrer Bevölkerung, der grosse Umfang ihres Handels, die Fülle der Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbebfeisses sowie die verhältnissmässig weiten Entfernungen, über welche die Waren für den Markt und den Austausch befördert werden müssen, alles dieses wirkt dahin, den Verkehrsmitteln einen grossen Einfluss auf die Entfaltung von Handel und Gewerbe im Lande zu verleihen.

Ein kurzer geschichtlicher Ueberblick über die Entstehung und Entwicklung der Verkehrs-Mittel und -Wege in den Vereinigten Staaten wird das Verständnis erleichtern. In früheren Zeiten als die Besiedlung des Landes aus Niederlassungen längs der Küste des atlantischen Ozeans und der dahin mündenden Flüssen bestand, waren die Wasserwege im wesentlichen das einzige Verbindungsmittel. Später als grössere Niederlassungen im Innern des Landes entstanden, traten Zugtier und Frachtwagen im Verkehr in den Vordergrund.

Im Anfang des 19. Jahrhundert, als die weiten, fruchtbaren Gebiete westlich des Appalachen Gebirges vom weissen Mann besiedelt wurden, nahm der Handel zwischen jenen Gegenden und der Seeküste einen solchen Aufschwung, dass es schwer

---

(1) Einige von den neuerworbenen Gebieten der Vereinigten Staaten müssen von diesen allgemeinen Feststellungen ausgenommen werden.

hält, sich heute eine Vorstellung jener Züge von Lastwagen zu machen, die allein ihn vermittelten. Die Landesregierung gab Beihülfen zum Bau von Wegen bis an und über das Gebirge. Aber der Handel wuchs über die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsmittel hinaus, und des Verlangens nach angemessenen Erleichterungen wurde immer dringender. Als die Bevölkerung weiter westwärts in die Täler der Nebenflüsse des Mississippi eindrang, wurden diese Wasserläufe, soweit sie schiffbar waren, mit flachen Booten befahren, welche entweder durch die Strömung oder durch Menschenkraft getrieben wurden. Die Verwendung von Dampf zur Fortbewegung der Schiffe bezeichnet den Beginn eines neuen Zeitalters in der Beförderung zu Wasser und bewirkte einen mächtigen Aufschwung des Binnenhandels. Aber nur ein verhältnismässig kleiner Teil des grossen Landes lag im Bereich der schiffbaren Flüsse; für die Ueberschreitung der Bergketten gewährten sie keine Erleichterung. Als die Bevölkerung wuchs und im Tal des Mississippi sich ausbreitete, wurde dieser Strom als Hauptstrasse des Handels immer wichtiger, und ein stetig wachsender Anteil des Aussenhandels ging durch seine Mündung ein und aus.

Die Bevölkerung dehnte sich auch nach Nordwest aus, und die Besiedelung des südöstlichen Kanada's schritt rasch vor. Längs der nördlichen Grenze der Vereinigten Staaten auf mehr als tausend Meilen zieht sich eine Anzahl grosser Seen hin, welche durch kurze Flussläuf miteinander verbunden sind und sich durch den St. Lorenzstrom in den Atlantischen Ozean ergiessen. Diese bildeten eine grossartige Strasse für den gesammten Handel dieses Gebietes mit New-York, das damals so wie heute der Verkehrsmittelpunkt des ganzen Landes war. Das Bedürfnis nach besseren Verkehrsmitteln zwischen den Seen und jener Stadt wurde daher bereits damals stark empfunden.

Wenn, wie festgestellt, noch im Jahre 1817 die Beförderung einer Tonne Waren von dem östlichen Ende des Eriesees nach New-York 100 Dollar kostete und zwanzig Tage brauchte, so kann man es verstehen, wie sehr man bessere Verkehrsmittel ersuchte.

Die erfolgreiche Verwendung künstlicher Wasserwege in anderen Ländern hatte die Aufmerksamkeit der Ansiedler und insbesondere Georg Washingtons erregt. Dieser fähige und weitschauende Staatsmann und Vaterlandsfreund war der erste, welcher die Aufmerksamkeit auf die Vorteile eines Kanalnetzes für den Binnen-Verkehr lenkte und deren Bau empfahl.

Schon 1783 hatte er das Gebiet zwischen dem Hudson, wo seine Schiffbarkeit beginnt, und dem Erie- und Ontariosee durchreist und die günstigen Vorbedingungen für einen Kanalbau auf dieser Strecke erkannt. Der Plan erregte das öffentliche Interesse; es bildete sich eine Privatgesellschaft zur Ausführung dieses Werkes; 1796 begann der Bau. Aber die Aufgabe war für ein Privatunternehmen zu gross; es fehlte an genügenden Geldmitteln, und 1817 beschloss der Staat New-York, den Bau des Kanals zu übernehmen. 1819 waren nahezu hundert Meilen vollendet, und 1825 wurde die ganze Strecke vom Eriesee bis zum Hudson dem Verkehr übergeben. In der Zwischenzeit hatte man im ganzen Land den Bau eines Kanalnetzes für den inneren Handel begonnen, und in den nächsten fünfzehn Jahren nach der Eröffnung des Eriekanals wurde die Ausführung der Pläne mit grosser Tatkraft betrieben. So wurde die atlantische Küste mit dem Oberlauf des Ohio verbunden, ausgenommen auf einer kurzen Strecke über die Berge, wo die Beförderung zu Lande notwendig blieb, und in ähnlicher Weise ist der Eriesee mit dem Ohio an drei verschiedenen Punkten in Verbindung gesetzt worden. Nicht weniger als 5000 Meilen Kanäle sind in den Vereinigten Staaten mit einem Kostenaufwand von 150 000 000 Dollar gebaut worden. Indessen war keiner von diesen Kanälen von gleicher Bedeutung wie der Erie kanal.

Mittlerweile war der Riese des modernen Binnenverkehrs, die Eisenbahn, geboren und begann die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Der Bau der ersten für Dampftrieb bestimmten Eisenbahn wurde 1828 bei Baltimore begonnen und die erste fünfzehn Meilen lange Strecke 1830 dem Verkehr übergeben. An der Eröffnung dieses Unternehmens nahm ein bekannter Staatsmann und Vaterlandsfreund teil und äusserte dabei: « Ich betrachte dies Ereigniss als eines der wichtigsten meines Lebens; nur die Unterzeichnung der Unabhängigkeitserklärung geht ihm voran, vielleicht auch diese nicht. » Hätte er damals das wunderbare Wachsen und die Entwicklung der Eisenbahn auch nur dunkel voraussehen können, und ihren beherrschenden Einfluss auf den Handel unseres Erdteils geahnt, er würde sein Urteil über die Wichtigkeit des damals feierlich eingeweihten Unternehmens wahrscheinlich uneingeschränkt gelassen haben.

So mangelhaft auch diese ersten Eisenbahnen waren, das Volk sah in ihnen die Verheissung grosser Dinge, und die Tatkraft, mit der man sich vormals den Kanalbauten gewidmet hatte, ward nun auf die Entwicklung dieses neuen Verkehrs-

mittels abgelenkt. Die Hoffnungen blieben nicht unerfüllt, das Eisenbahnnetz wuchs erstaunlich schnell; die Meilenanzahl der Eisenbahnen, welche nach Ablauf von je 10 Jahren seit 1830 dem Betriebe übergeben worden waren, ist aus folgender Tafel zu ersehen:

1830	. . . . .	23 Meilen
1840	. . . . .	2 918 »
1850	. . . . .	9 021 »
1860	. . . . .	30 635 »
1870	. . . . .	52 914 »
1880	. . . . .	93 349 »
1890	. . . . .	163 420 »
1900	. . . . .	194 262 »
1903	. . . . .	207 784 »

In der ersten Zeit ihres Daseins hatte man nicht geglaubt, dass die Eisenbahn im Güterverkehr mit den Kanälen im Bezug auf Billigkeit wetteifern könnte, und selbst noch 1856 bestätigt der Staats-Ingenieur von New-York in einem amtlichen Bericht, dass der Personenverkehr ausschliesslich der Eisenbahn gehört, während der Frachtverkehr den Kanälen zufällt. Die Eisenbahnen kümmerten sich jedoch nicht um die ihnen hierdurch zugemutete Beschränkung. Die New-Yorker Centraleisenbahn wurde 1842 zwischen Albany und Buffalo fertiggestellt und 1851 die Hudson-Eisenbahn von Albany nach New-York eröffnet. So wurde eine zusammenhängender Schienenweg von New-York nach dem Seegebiet gebildet, der sich eng an den Kanal und den Hudson anschloss. Auch die Erieeseisenbahn vollendete im Jahre 1851 ihre Linie von New-York nach den Seen.

Auf einmal begannen nun diese Eisenbahnen einen solch' beträchtlichen Teil des Durchgangsverkehrs an sich zu ziehen, dass die Kanalfreunde beunruhigt wurden; sie schlugen mancherlei Massregeln vor, um dem Kanal den Verkehr zu erhalten, der ihm ihrer Meinung nach rechtmässig zukam.

Im Jahre 1851 schaffte der Staat alle Abgaben auf dem Kanal ab und machte so die Schifffahrt frei. Aber ungeachtet dieser Bemühungen, das Uebergewicht des Kanals aufrecht zu erhalten, behauptete die Eisenbahn nicht nur ihren Stand, sondern erstritt einen immer wachsenden Anteil am Verkehr. 1852 beförderte die Eisenbahn weniger als fünf Prozent des gesammten durchgehenden Frachtverkehrs zwischen dem Eriesee und New-York. 1898 beförderte der Kanal weniger als fünf Prozent der Gesamtfracht zwischen denselben Punkten. Die

Warenversendung auf dem Kanal hat ständig abgenommen, jetzt ist er fast entbehrlich für den Verkehr zwischen den Seen und der Küste geworden.

Aber, wenn selbst der Eriekanal nicht im Stande war, sich im Frachtverkehr gegenüber den Eisenbahnen zu behaupten, so waren es die andern Kanäle des Landes noch weniger. Sie haben längst den Wettstreit aufgegeben und sind ohne Ausnahme tatsächlich ausser Betrieb und in Verfall. Aber nicht allein die Kanäle, auch die schiffbaren Flüsse der Vereinigten Staaten (abgesehen von den Verbindungsgliedern der Grossen Seen und dem St. Lorenzstrom) konnten, es mit der Eisenbahn in der Frachtbeförderung — abgesehen von Kohle und Erz — nicht aufnehmen.

Der Handel auf dem Mississippi und Ohio und ihren hauptsächlichlichen Nebenflüssen wuchs sehr schnell seit Beginn der Dampfschiffahrt. Es gab eine Zeit, — die Erinnerung daran lebt noch heute im Gedächtnis Vieler — da der Ohio und der Mississippi auf ihren Rücken einen stolzen Handel trugen. Sie waren belebt von Flussschiffen aller Art, vom palastähnlichen Dampfer bis zum plumpen Prahm. Aber die Eisenbahnen haben ihnen einen grossen Teil dieses Handels entzogen, obgleich er zu manchen Zeiten seinen früheren Umfang wieder erreicht hatte. Der Verkehr auf den Flüssen ist dermassen zurückgegangen, dass man fast sagen könnte: er habe überhaupt aufgehört; allein der Kohlenversand ist geblieben.

Dies gilt jedoch nicht für den Handel auf den grossen Seen. Vielleicht ist in der Geschichte des Verkehrs in den Vereinigten Staaten nichts bemerkenswerter als das wunderbare Wachstum der Handelsschiffahrt auf diesen Seen. Nach 1875 belief sich die Gesamtfracht, welche auf Seeschiffen von und nach Buffalo befördert wurden, auf nur 3 259 839 Tonnen. Im Jahre 1898 betrug sie 40 000 000 Tonnen. Dieser ungeheure Aufschwung wurde durch eine ganze Reihe von Ursachen hervorgerufen. Zusammen mit den durch die Landesregierung in umfassender Weise ausgebauten kurzen verbindenden Flüssen bieten diese Seen eine ganz hervorragende Wasserstrasse, und Geldmacht und Unternehmungsgeist haben alles getan, um diese Vorteile auszunützen. Diese grosse Seenkette liegt nahe dem Gebiete der grössten Handels- und Gewerbetätigkeit in den Vereinigten Staaten und längs des graden Wegens zwischen den weiten Holz- und Korngegenden des Nordwesten und den östlichen, am Meer gelegenen Brennpunkten des ausländischen Handels. Nahe ihrem östlichen Ende liegen die grossen Kohlenfelder des

Landes und an ihren westlichen Grenzen sind die grössten Lager von Eisenerz im ganzen Erdteile entdeckt. An den Seen entlang liegen die grössten Kupferminen der Welt. Die Zufuhr von Getreide und Holz aus dem Nordwesten auf die Märkte und von Kohle und Erzen zur Verhüttung bilden den grössten Teil dieses gewaltigen Verkehrs. Neunzig vom Hundert des Gesamt-Tonnengehaltes bestehen aus Getreide und Getreideerzeugnissen und Holz, Kohle und Erzen.

Die heutige Lage des Verkehrs in den Vereinigten Staaten lässt sich in die wenigen Leitsätzen zusammenfassen: Die Binnenschifffahrt, mit Ausnahme derjenigen auf den grossen Seen, hat tatsächlich wesentlich ihre Bedeutung für die Personen wie für die Güterbeförderung verloren. Die Kanäle und Flüsse werden nicht mehr befahren, die Eisenbahnen allein haben das Verkehrsgeschäft des Landes an sich gezogen.

Die vorliegende Abhandlung bezieht sich hauptsächlich auf drei wichtige Punkte; erstens auf die Ursachen, welche die gegenwärtige Lage herbeigeführt haben; zweitens auf die Möglichkeit, die Binnenschifffahrt in ihrem früheren Umfang wieder herzustellen und die Vorteile, die dem Handel daraus erwachsen würden, und drittens, auf Massnahmen für eine wirksame Einschränkung und Regelung der Alleinherrschaft, die die Eisenbahnen tatsächlich gegenwärtig im Verkehrsgeschäft des Landes besitzen.

Eine kurze Erörterung der Ursachen, welche zum gegenwärtigen Zustand geführt haben, scheint für das richtige Verständnis der Sache notwendig.

Die Freunde der Wasserstrassen schreiben den Niedergang der Kanäle folgenden Ursachen zu: erstens sollen sie infolge ihrer eigentümlichen Anlage ungeeignet sein, sich den Forderungen unseres reissend schnell wachsendem Handels an zu passen; ferner sollen es ihre Besitzer, seien es Staaten oder Privatgesellschaften, unterlassen haben, sie zu vergrössern und auszubauen, um so den Klagen abzuhelpen, und schliesslich soll es an einer tüchtigen, klugen und unternehmenden Verwaltung gefehlt haben. Die Gegner der Kanäle gehen weiter und sagen, dass ihr Niedergang nicht allein von diesen Ursachen hervorgerufen sei, sondern von der ihren innewohnenden Unzulänglichkeit als Beförderungsmittel.

Es ist zweifellos wahr, dass, wären die Kanäle so vermehrt und ausgebaut worden, um mit dem wachsenden Handel Schritt zu halten, sie wohl imstande gewesen wären, einen viel grösseren Teil des Geschäftes zu behalten, und mehr Erfolg im



Kampf mit den Eisenbahnen gehabt hätten. Aber dass sie, unter irgend welchen Bedingungen, ihr Schicksal hätten aufhalten können, ist trotz allem nicht wahrscheinlich. Der Erie-Kanal allein mag von diesem allgemeinen Urteil ausgenommen werden. Aber dass der Kanal sich so hätte entwickeln können, dass er den Handelsinteressen in gleicher Weise gedient hätte wie die Eisenbahnen, wird selbst von seinen wärmsten Fürsprechern nicht behauptet werden. Diese Tatsache ist beachtenswert, wenn man seine Nützlichkeit im allgemeinen beurteilen will.

Man hatte vorausgesehen, als der Erie- und einige andere Kanäle gebaut wurden, dass ihre Leistungsfähigkeit nicht lange dem wachsenden Handel des Landes genügen würde, das sie durchschnitten. Aber ihre grossen Kosten beschränken die Abmessungen. Die durchschnittliche Höhe der Kosten der 5000 Meilen Kanal, die in den Vereinigten Staaten gebaut wurden, mag ungefähr 30 000 Dollar für die Meile betragen.

Die in ihnen angelegte Summe war in Anbetracht der beschränkten Geldmittel des Landes zu jener Zeit sehr gross. Die Kanäle im gleichen Verhältnis zu dem wachsenden Handel des Landes zu verbreitern und vermehren, würde wahrscheinlich finanziell unmöglich gewesen sein. Die veranschlagten Kosten für den Ausbau des Eriekanals, über welchen jetzt der Staat New-York verhandelt, betragen 101 000 000 Dollar, und da er 345 Meilen lang ist, belaufen sich die Kosten für die Meile nahezu auf 290 000 Dollar. Dies gilt ausschliesslich der Ausrüstung mit Fahrzeugen, die für seinen Betrieb erforderlich sind. Für die übrigen Kanäle würde ein derartig kostspieliger Ausbau nicht notwendig geworden sein; aber wenn wir uns ein Kanalnetz durch die Vereinigten Staaten vorstellen, das den Handel ungefähr ebenso fördert, wie die Eisenbahnen, so würden dessen Gesamtkosten um viele Male die aller Eisenbahnen und ihrer Ausstattung überstiegen haben.

Diese und andere Gründe, über welche später gesprochen werden wird, scheinen den Schluss zu gestatten, dass keine praktisch mögliche Ausdehnung und Verbesserung des Kanalnetzes, das man vor dem Zeitalter der Eisenbahnen so kühn begonnen hatte, den Uebergang des Binnenverkehrs auf die Eisenbahnen hätte verhindern oder auch nur eine Zeitlang aufhalten können. Wenn dies erwiesen ist, so tritt die Frage über die Folgen des mangelhaften Betriebes auf dem Kanal in den Hintergrund, wenigstens so weit es das schliessliche Ergebnis betrifft. Dass sie in Wahrheit ihren Niedergang beschleunigt

haben, ist nicht zu bezweifeln. Eine Anzahl der wichtigeren Kanäle, der Erie-kanal eingeschlossen, wurden von der Regierung des Staates gebaut und verwaltet, in deren Besitz sie waren. Ohne auf Einzelheiten einzugehen, genügt es darauf hinzuweisen, dass diese Staatsbauten von den gesetzgebenden Körperschaften leider vernachlässigt wurden, da diese, wie gewöhnlich, grossenteils aus Politikern zusammengesetzt waren, die einer tieferen Kenntnis des gewerblichen und wirtschaftlichen Lebens ermangelten, und sich mehr um politische und persönliche Angelegenheiten kümmerten, als um öffentliche Arbeiten ihres Staates. Die Kanalflotte stand in Eigentum und Betrieb von Personen und Gesellschaften, deren Sorge für das allgemeine Gedeihen und den Ausbau der Kanäle nicht über ihre eigenen kleinlichen Interessen ging. Es fehlte ihnen fast völlig jene Einheitlichkeit des Zieles und der Leitung, ohne welche nun einmal kein wichtiges Unternehmen auf Erfolg hoffen kann. Andererseits gehörten die Eisenbahnen, mit welchen die Kanäle in Wettbewerbe treten mussten, sämtlich Privatgesellschaften, mit tüchtigen Männern an den Spitze, welche jeden Zweig ihres Geschäftes nur von dem einheitlichen Gesichtspunkt aus betrieben, ihn gewinnbringend zu gestalten.

Viele wichtige Umstände kamen ihnen zu statten; so die schnelle Vermehrung der Haupt- oder Stammlinien; der Ausbau von Nebenlinien, welche von die Stammlinien ausstrahlen und auf diese Weise die Hauptpunkte des Handels mit den Stätten der Rohstoffgewinnung verbinden; der tatkräftige und vorwärtsdrängende Zug in ihren Unternehmungen, sowie die Geschäftsvereinbarungen zwischen den einzelnen Gesellschaften, die sie in Stand setzten, die Güter zum Bestimmungsart ohne Umladung zu schaffen. Unter solchen Umständen, selbst wenn alle anderen Bedingungen die gleichen gewesen wären, arbeiteten die Kanäle mit solchem Nachteil, dass sie sich nicht lange erfolgreich neben ihrem fortschreitenden und gewandten Nebenbuhler halten konnten. Diese Folgerung wird durch die Tatsache bekräftigt, dass die natürlichen schiffbaren Wasserwege im Kampf mit den Eisenbahnen nur wenig besser gefahren sind.

Die Frage, ob die Kanäle im Wettbewerb mit den Eisenbahnen unter den ihnen von Natur anhaftenden Mängeln zu leiden haben, schneidet die umfassende und viel umstrittene Frage über die Eigentümlichkeiten und die Kosten der Wasser- und Schienenbeförderung für den Binnenhandel an, die wir nun kurz behandeln wollen.

Die Höhe der reinen Beförderungskosten ist für die Beurteilung der einzelnen Arten der Güterbewegung wichtig, jedoch nicht ausschlaggebend, mag dies auch häufig bei den Erörterungen über die verschiedenen Beförderungsmittel behauptet worden sein. Hohe Frachtraten, die bei der einen Beförderungsart entstehen, können durch andere Vorteile überwogen werden, welche in den Augen der Verfrachter wichtiger als die Kosten sind. Diese Kosten, sowohl für Wasser- wie für Bahnversand, sind so oft gründlich erörtert worden, dass wir von diesem Gegenstande hier absehen können.

Man hat keinen vernünftigen Grund zu bezweifeln, dass bei gleichen Vorbedingungen, die Kosten für Tonne und Meile bei Beförderung zu Wasser zur Zeit (und es wird wahrscheinlich auch in Zukunft so bleiben), wesentlich geringer sind als mit der Bahn. Wenn daher die Kostenfrage ausschlaggebend wäre, würde wenig zu Gunsten der Eisenbahnbeförderung sprechen. Aber es verhält sich nicht so. Die allgemeine Erfahrung in den Vereinigten Staaten lehrt uns, dass sehr häufig, wenn nicht immer, der Verfrachter den teureren Weg wählen will, weil er glaubt, dass die Ersparnis infolge der niedrigeren Frachtsätze durch andern Vorteile mehr als ausgeglichen wird. Einige dieser Vorteile sind folgende :

Ein Punkt, welcher die Frage über den Beförderungsweg beeinflusst, und der, wenn nicht ganz übersehen, sodoch bei der Erörterung dieser Frage nicht genügend gewürdigt wird, ist das Temperament und die Geschäftsgepflogenheiten des Volkes. Das amerikanische Volk ist lebhaft, und eindrucksfähig, und diese Veranlagung macht es tatkräftig, draufgängerisch und ungeduldig in Geschäftsangelegenheiten. Entschliesst sich der Amerikaner zu etwas, so wünscht er es nicht nur sogleich auszuführen, sondern auch mit der grössten Beschleunigung. Er schreibt der Zeit einen übertriebenen Wert in den Handelsgeschäften zu. So gedankenlos und unvernünftig eine solche Neigung erscheinen mag, besteht sie nichtsdestoweniger und übt einen wesentlichen Einfluss auf die Wahl des Beförderungsmittels aus. Die schnelleren Personenzüge sind die beliebtesten in Handelsweisen, und zwar obgleich jeder zur rechten Zeit zu jedem Geschäftsabschluss am gemeinsamen Ziel ankommt. Ist bei einem Zuge vermerkt, dass er eine Stunde früher als der andere ankommt, so wird er bevorzugt, selbst wenn ein Zuschlag auf den Fahrpreis gefordert wird. Wenn zwei Frachtlinien in jeder anderen Beziehung gleich vorteilhaft erscheinen, die eine aber die Warenzustellung einen Tag früher bewerkstelligt als

die andere, so wird ihr der Vorzug gegeben, wenn auch die frühere Lieferung keinen geschäftlichen Vorteil bietet. Diese Erscheinung, — die Voreingenommenheit des amerikanischen Volkes für Beschleunigung bei der Abwicklung von Handelsgeschäften, — mag nicht in Einklang mit seinen sonstigen wirtschaftlichen Anschauungen stehen, sie darf jedoch nicht ausser Acht gelassen werden. Die Vorliebe des Volkes für schnelle Beförderungsmittel hat jedoch nicht allein ihren Grund im Temperament. Unter dem Hochdruck der allgemeinen Geschäftsführung bei uns bietet diese Beschleunigung wirklichen Vorteil. Bei schwankenden Preisen wünschen natürlicherweise sowohl Landwirt, als Händler und Fabrikant, wenn sie sich einmal entschlossen haben, die Waare zu Markt zu bringen, ihr Geschäft abzuschliessen, bevor die Preise fallen, und daher ist es von grossem Vorteil, den Markt vor seinen Mitbewerbern zu erreichen. Die Tatsache, dass die Waren schon vor der Versendung verkauft werden können, ändert die Sachlage nicht. Wenn nicht der Verkäufer, so läuft der Abnehmer Gefahr, dass die Preise sinken, während die Waren unterwegs sind. Der Marktwert einer Ladung von, sagen wir, 50 000 Scheffel Weizen, kann an einem einzigen Tage um mehreren Tausend Dollar fallen, und von der Höhe dieses Betrages kann es abhängen, ob ein Geschäft mit Gewinn oder Verlust abschliesst. Wenn dagegen eingewendet wird, dass die Preise ebenso gut wie sie fallen auch steigen können, so ist darauf hinzuweisen, dass der Verkäufer seine Waren gewöhnlich dann zum Markt bringt, wenn er glaubt, dass diese hoch stehen, und er daher fürchtet, sie könnten wieder fallen, während der Käufer, in der Furcht die Marktpreise könnten wieder steigen, ängstlich darauf bedacht ist, die Waren in die Hand zu bekommen, um so aus einer Steigerung Vorteil zu ziehen. Bei schwankenden Marktpreis ist selbstverständlich jeder dem Gewinn oder dem Verlust ausgesetzt, aber jeder ist auch gewöhnlich darauf bedacht, auf den andern die Wahrscheinlichkeit des Verlustes abzuschieben.

Die Zinsen des in den Waren angelegten Kapitaless während des Transports sind, wenn auch verhältnismässig gering, nicht ohne jede Bedeutung. Bei einem Preise von 90 Dollar für den Scheffel stellt eine Schiffsladung von 50000 Scheffel Weizen einen Wert von 45000 Dollar dar, und die Zinsen von diesem Kapital fürs Jahr zu 6 % gerechnet, belaufen sich auf 7 1/2 Dollar täglich, ein Summe die bei genauestens berechneten Geschäften nicht unterschätzt werden darf, besonders da zwischen

dem Eisenbahn- und dem Wassertransport der Zeitunterschied mehreren Tage, ja selbst eine Woche beträgt.

Bei der Beförderung gewisser Waren übt indessen keine dieser Erwägungen über den Zeitbedarf einen hervorragenden Einfluss aus; bei ihnen ist die Entscheidung über die Beförderungsart nur eine Kostenfrage. So ist es bei den grossen Mengen von Kohle, welche im Gebiet von Pittsburg gewonnen und auf dem Ohio und Mississippi bis hinab nach Neu-Orleans gehandelt werden. Ein grosser Teil davon muss notwendigerweise im Sommer gefördert werden, aber sie brauchen ihren Bestimmungsort vor dem Winter nicht zu erreichen. Die Zwischenzeit gestattet eine langsame Beförderung, der Marktpreis ist feststehend, und die billigste Beförderungsart bietet den grössten Vorteil. Eine langsame und billige Versendung ist bei allen schweren und groben Gütern zulässig und vorteilhaft, wenn die Beförderungskosten einen verhältnismässig grossen Teil ihres Wertes ausmachen und der Marktpreis für gewöhnlich raschen oder beträchtlichen Schwankungen nicht unterworfen ist. Während demnach sämtliche Kohlen und Erze aus dem Gebiete der grossen Seen zu Wasser befördert werden, geht mehr als die Hälfte des Weizens und Mehls aus dem Nordwesten nach New-York mit der Eisenbahn, obgleich die Frachtspesen mit letzterer wesentlich teurer sind. Von der Gesamtzufuhr von Getreide und Getreideerzeugnissen erhielt New-York 1905 nur etwa 10 1/2 Prozent durch den Erie Kanal.

Es darf dabei nicht übersehen werden, dass die nackte Tatsache, dass die Kosten der Versendung für Tonne und Meile auf einem leistungsfähigen Wasserwege wesentlich geringer als auf einer Eisenbahnhauptlinie sind, bei der Berechnung der wirklichen Ausgabe für die Beförderung auf beiden Wegen leicht irre führen kann. Die zahlreichen Nebenausgaben, welche die Gesamtkosten der Beförderung für eine Tonne Fracht von dem Erzeugungs- oder Verladungsart nach ihrem Bestimmungsort zusammensetzen, müssen auch in Rechnung gestellt werden. Wenn z. B. die Landwirte aus dem Nordwesten ihre Weizenernte auf dem See- und Kanalwege nach New-York schicken wollen, muss diese erst zu Wagen oder mit der Bahn an den nächsten Seehafen gebracht, dem Getreidelevator übergeben und dann ins Schiff übergeladen werden. Nach Ankunft in Buffalo muss die Ladung vom Seeschiff in's Kanalboot umgeladen werden. Vernachlässigt man den Zinsverlust infolge dieser unvermeidlichen Verzögerung, so sind die Kosten für den Scheffel oder die Tonne gleich den Gesamtkosten der Versen-

dung des Getreides von der Scheune nach dem Hafen von New-York. Liegt das Landgut nahe dem Seehafen, so kann es sein Getreide mit geringen Kosten an Bord des Schiffes bringen. Aber nur ein kleiner Teil der Weizengegend liegt nahe den Seen, und die grossen Getreidemassen müssten weite Strecken fortgeführt werden, um einen Ort mit Hafeanschluss zu erreichen. Andererseits ist kaum ein kleines Dorf ohne Eisenbahn und Schienenverbindung mit den Hauptlinien nach dem Osten oder nach irgend einer andern Gegend. Das Getreide kann nach kurzem Wagentransport in die Eisenbahnwagen verladen werden, um dann ohne Umladung New-York zu erreichen. Obgleich rechnermässig der Frachtsatz auf dem Wasserwege niedriger sein kann, so können doch die Gesamtkosten für Beförderung der Waren zum Markt auf der Eisenbahn geringer sein.

Frachtpreise sind selten das richtige Kennzeichen zur Beurteilung der tatsächlichen Beörderungskosten, obgleich sie als solches von vielen, die Verkehrsfragen erörtern, betrachtet werden. Die Frachtsätze ändern sich je nach den Zeitverhältnissen; sie hängen mehr von dem Wettbewerb und andern vorübergehenden Umständen ab, als von dem innern Wert der Leistung. Um die wahren Kosten zu bestimmen, müssen wir von solch äusserlichen Kennzeichen absehen, und die Einzelkosten der geleisteten Arbeit ins Auge fassen. Eine eingehende Behandlung dieser Frage kann im vorliegenden Bericht nicht versucht werden, jedoch soll die Aufmerksamkeit auf einen einzelnen wichtigen Punkt gelenkt werden, welcher nur zu oft bei der gewöhnlichen Erörterung der Transportkostenfrage übersehen wird. Das ist die Verzinsung der Kapitalanlage. Eine Eisenbahn wird von derselben Gesellschaft, der sie gehört, auch verwaltet. Wenn sie, wie es gewöhnlich der Fall ist, mit geliehenem Kapital gebaut worden ist, müssen zunächst als feststehende Ausgabe die Zinsen jenes Kapitals gezahlt werden, ehe irgend welche Gewinnanteile den Eigentümern ausbezahlt werden können. Die Zinsen der Anlage müssen daher bei Feststellung der Frachtsätze in Betracht gezogen werden. Kanäle und ausgebaute Wasserwege, die im Besitz und Betrieb von Privatgesellschaften stehen, sind denselben Bedingungen unterworfen; wo aber, wie es gewöhnlich der Fall ist, von der Staats- oder Bundesregierung Kanäle angelegt oder Flüsse ausgebaut werden, ist es jetzt üblich, sie der Schiffahrt frei zu geben, ohne dafür einen Zoll oder andere Gebühren zu erheben. Dadurch werden keinerlei Zinsen für das im Bau angelegte Geld

aufgebracht, und die Benützer können bei Bemessung der Frachtpreise diesen völlig berechtigten Kostenanteil ausser Acht lassen. So wurden im Jahre 1851 die Schifffahrtsabgaben auf dem Eriekanal aufgehoben, und die Zölle, welche die Schiffer vorher zahlen mussten, konnten nun von den geforderten Frachtsätzen abgezogen werden. Seit jener Zeit hat der Staat keine unmittelbaren Einkünfte mehr von jenen 60 000 000 Dollar, die der Kanal gekostet hatte, bezogen, die Zinsen dieser Summe, zu 5 % berechnet, betragen jährlich 3 000 000 Dollar. Nimmt man z. B. das Jahre 1872, in welchem der Verkehr auf dem Kanal mit über 6 1/2 Millionen Tonnen Fracht am schwächsten war, würde die Zinsenlast auf ungefähr 45 Cents für jede Tonne gestiegen sein; und wenn der Staat diese Summe eingezogen hätte, so hätte man sie bei den zu zahlenden Frachtpreisen in Anschlag bringen müssen. Die Tatsache, dass der Staate die Kosten des ganzen Kanals bereits durch die früher geleisteten Abgaben wieder vereinnahmt hatte, entkräftet die vorher ausgesprochene Behauptung nicht.

Auf gleicher Grundlage hat die Bundesregierung ungeheure Geldsummen für Verbesserung der Flüsse und Häfen zum Nutzen des Handels ausgegeben, ohne irgend welche Gegenleistung von denen, welchen die Verkehrserleichterungen zu gute kommen. In vielen Fällen würde der Versuch, die Zinsbeträge aufzubringen, dem ohnehin geringfügigen Handel, der Nutzen daraus zieht, solche Lasten auferlegen, dass die daraus entstehende Erhöhung der Frachtkosten nicht nur den Gewinn verschlingen, sondern den Verkehr unterbinden würde.

Wenn wir uns nun zu die Beziehungen der verschiedenen Beförderungsmittel in den Vereinigten Staaten, wie sie sich voraussichtlich in Zukunft gestalten werden, wenden, so können wir nur von den jetzt erkennbaren Bestrebungen und den Verhältnissen, die sie möglicherweise ändern, sprechen. Zahlreiche Erfindungen werden fortgesetzt gemacht, und diese vervollkommen sich so schnell und so wunderbar, dass man sich an jeglichen Versuch, die Möglichkeiten der Zukunft zu ermessen, nur mit Vorsicht heranwagen darf. Besonders gilt dies von dem Gebiet der Verwendung der Elektrizität zur Beförderung. Heut ist es schwer abzusehen, in welcher Weise und in welchem Umfange diese wunderbare Kraftquelle und Kraftübertragungsform den Lauf der jetzigen Entwicklung noch ändern kann, aber die Erfahrung hat uns gelehrt, im Weissagen zukünftiger Dinge sehr vorsichtig zu sein. Nur ein Menschenalter trennt uns von der Zeit, wo man jeden als Träumer angesehen hätte, der da behauptete, dass einst in unseren grösseren Städten der

Personenverkehr nur durch Elektrizität vermittelt werden würde. Was uns heut gänzlich unwahrscheinlich, wenn nicht unmöglich erscheint, kann in nur kurzer Zeit schon vollendete Tatsache sein. So aussichtslos es zur Zeit erscheint, so muss doch die Möglichkeit ins Auge gefasst worden, dass durch neuartige Verwendung der elektrischen Kraft in der Binnenschiffahrt des grösste Hindernis ihrer erfolgreichen Gleichstellung mit den Eisenbahnen, ihre Langsamkeit, reichlich überwunden wird.

Ja, mag es jetzt auch noch als eitles Hirngespinnst erscheinen, es liegt doch im Reich der Möglichkeit, dass auch die Luftschiffahrt in künftigen Zeiten eine wichtige Rolle in der Frage der heimischen Beförderungsmittel spielt.

Doch beschränken wir uns im Folgendem auf naheliegende, Wahrscheinlichkeiten. Voraussichtlich wird die Binnenschiffahrt nie wieder eine sehr wichtige Rolle im allgemeinen Güterversand des Landes spielen. Für die Bewegung schwerer und grober Massengüter von verhältnismässig geringem und ständigem Marktwert, wird die Wasserbeförderung auch weiterhin solche Vorteile gegenüber der Eisenbahnbeförderung bieten, dass wahrscheinlich längs der natürlichen Linien, denen diese Art von Verkehr folgt, künstliche Wasserwege angelegt und bestehende Flüsse ausgebaut werden werden. Das dürfte dazu beitragen, die Bundes- und Staatsregierung zum Bau und zur Verbesserung der Wasserwege anzuregen und sie der Schiffahrt abgabefrei zu übergeben; die Verzinsung der Baukosten kann dann bei Bemessung der Frachtsätze ausser Betracht bleiben.

Selbst bei der günstigsten Entwicklung der Dinge dürften die zu erbauenden Kanäle an den Fingern einer Hand herzuzählen sein. Diese wenigen Kanäle werden zweifellos von weit grösserer Tragfähigkeit sein, als die bisher in den Vereinigten Staaten angelegten; sie werden das sein, was man jetzt mit « Seekanälen » bezeichnet, Schiffahrtswege mit einer Breite und Tiefe, die genügt, um Fahrzeuge von wenigstens 20 Fuss Tiefgang zu tragen.

Das Kartenbild und die Handelsverhältnisse des Landes versetzen uns in die Lage, mit grosser Zuverlässigkeit den Weg und die Ausdehnung dieser künftigen Kanäle anzugeben. Einer der wichtigsten wird dem Lauf des jetzigen Eriekansals folgen und die Seen mit dem Hudson verbinden. Der Staat New-York hat bereits den Bau eines Kanals von Buffalo nach Albany unternommen, welcher im allgemeinen eine Sohlbreite von 75 Fuss



und eine Tiefe von 12 Fuss hat ; er ist für Schiffe nach Art der « Barken » mit 10 Fuss Tiefgang und 1000 Tonnen Tragfähigkeit bestimmt (« Grossschiffahrtskanal »). Zu diesen Massen entschloss man sich nach einer gründlichen Erörterung der Leistungsfähigkeit und Kosten einerseits eines Kanals von den genannten Abmessungen und andererseits eines « Seekanals » von mindestens 115 Fuss Solbreite, und einer gerinsten Wassertiefe von 21 Fuss, in der Absicht, den jetzt auf den Seen verkehrenden Schiffen, die Fahrt aus einem See in den andern und bis zum Hafen von New-York zu ermöglichen. Die Tiefe der Schiffahrtsstrassen, welche die Seen jetzt mit einander verbinden, beträgt nämlich 21 Fuss. Der Kostenbetrag des Grossschiffahrtskanals, so wie er jetzt geplant ist, wird auf etwa 100 000 000 Dollar geschätzt. Im Jahre 1899 berechnete ein Offizier des Ingenieurkorps der Vereinigten Staaten die Kosten eines Seekanals von 21 Fuss Tiefe auf circa 150 000 000 Dollar, aber die Kosten eines solchen Werkes sind seit jener Zeit bedeutend gestiegen, und mit gutem Recht kann man jetzt die Kosten eines 21 Fuss tiefen Kanals auf fast des doppelte der damals veranschlagten Summe schätzen. Eine solche Ausgabe wollte der Staat New-York nicht übernehmen ; und die Bundesregierung schien nicht geneigt, den Bau eines Seekanals innerhalb der nächsten Zukunft zu unternehmen. So entschloss sich der Staat zum Bau des « Grossschiffahrtskanals », obgleich viele befähigte Männer der Baukunst ernste Bedenken gegen jeden Kanal erhoben, der eine geringere Leistungsfähigkeit als ein 21 Fuss tiefer Seekanal besitzt. Viele tüchtige Ingenieure rieten sogar dringlichst, dem Kanal 30 Fuss Wassertiefe zu geben, da die vorhandenen Kanäle und Häfen der Seen wahrscheinlich in nicht gar zu ferner Zeit auf dieses Mass vertieft würden, so dass er künftig sowohl von den Binnenseeschiffen, als auch von Ozeandampfern befahren werden könnte. Ein solcher Kanal würde von Buffalo bis zum Hudson 350 Mill. Dollar kosten, und es ist recht zweifelhaft, ob der Handel, welcher in künftigen Zeiten diesen Weg benützen würde, solch ungeheuren Kostenaufwand rechtfertigen würde. Der « Grossschiffahrtskanal », dessen Bau sicher gestellt scheint, wird ohne Zweifel der lehrreichste Versuch in den Vereinigten Staaten auf dem Gebiete der Beförderung auf künstlichen Wasserwegen werden ; wenn auch die erreichten Ergebnisse nicht entscheidend sein können, so werden sie uns doch sehr schätzbare Tatsachen in Bezug auf den Vergleich des Wertes und der Wirtschaftlichkeit der Wasser- und Eisenbahnbeförderung an die Hand geben. Da seine Befahrung abgabenfrei sein wird, werden ohne Zweifel

neue niedrige Frachtpreise für die Strecke zwischen den Seen und dem Ozean aufgestellt werden, aber der Verlust an Zeit wird immer noch für seinen Handelserfolg ein Hindernis sein. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Schiffe übersteigt nicht  $4\frac{1}{2}$  Meilen in der Stunde, wogegen bei den Eisenbahnen eine Geschwindigkeit von wenigstens zwanzig Meilen pro Stunde üblich ist. Während rechnungsmässig beladene Kahne nach Art der « Barken » von Buffalo nach New-York mindestens 130 Stunden brauchen werden, Laden und Löschen auf den Endpunkten nicht inbegriffen, legen Güterzüge die genannte Strecke in 32 Stunden zurück, und diese Zeit könnte noch leicht verkürzt werden.

Möglicherweise wird ein künftiger Seekanal zwischen dem Hudson und irgend einem Punkte am Ontariosee eher fertiggestellt, als auf der für den Grossschiffahrtskanal bereits angenommenen Strecke. Es ist eine viel erörterte Frage gewesen, ob die für den Grossschiffahrtsweg jetzt angenommene Linienführung im ganzen betrachtet vorteilhafter ist, als eine, welche von irgend einem Punkte am östlichen Ende des Ontariosees ausgeht, Verbindung zwischen dem Erie- und Ontariosee herstellt und da die Niagarafälle auf der amerikanischen Seite mit einem kurzen Kanal umgeht. Es ist jedoch kaum wahrscheinlich, dass der Seekanal zwischen dem Seegebiet und Hudson in der nächsten Zukunft in Angriff genommen wird, besonders wenn sich der Grossschiffahrtskanal als so vorteilhaft erweist, wie seine Freunde vorhersagen.

Ein anderer wichtiger Kanal, dessen Herstellung man als sicher annehmen kann, wird die fünf grossen Seen mit dem Mississippi verbinden. New-Orleans, nahe der Mündung dieses Flusses, ist bereits ein wichtiger Hafen für den ausländischen Handel. Der Panamakanal, dessen Bau jetzt gesichert ist, wird unbedingt diesen und andere Handelshäfen am Golf von Mexiko heben, und der Mississippi wird eine wichtige Strasse für den überseeischen Handel werden. Der von der Stadt Chicago gebaute Kanal zur Verbindung des Michigansee's mit dem oberen Illinois bildet das Anfangsglied eines grossen Wasserverkehrswegen zwischen den Seen und dem Golf. Dieser Kanals ist zwar in erster Linie zu Zwecken der Entwässerung gebaut, aber doch auch in der Absicht, ihn zur Schiffahrt zu benützen; er hat eine Solbreite von 162 Fuss und eine Wassertiefe von 22 Fuss. Die Kanalisierung und der Ausbau des Illinois bis zu seiner Vereinigung mit dem Mississippi und die Vertiefung des letzteren Flussbettes sind bereits angeregt und werden ohne Zweifel in verhältnismässig kurzer Zeit eine vollendete Tatsache sein.

Ein anderer aussichtsreicher Kanal soll den Eriesee mit dem Ohio verbinden. Der Bau eines solchen Kanals ist erwünscht, weil dadurch eine Verbindung zwischen den ausgedehnten Kohlenlagern am oberen Ohio oder dem Gebiet zwischen Pittsburg und Cincinnati, das dahin gehört, und den grossen Erzlagern an den Seen geschaffen wäre. Fernerhin würde dieser Kanal, in Verbindung mit dem Ohio, dessen Ausbau jetzt im Werk ist, eine zweite durchgehende Wasserstrasse zwischen den Seen und dem Golfe von Mexiko herstellen, was seine Bedeutung noch erhöht.

Ein anderer Kanal der Zukunft soll das Südufer des Michigansees mit dem Westufer des Eriesees verbinden, und die Michigananhalbinsel durchqueren. Er würde ungefähr 250 Meilen lang sein und den Wasserweg zwischen Chicago und den östlichen Seen um 500 Meilen verkürzen. Ob die zu erwartende Ersparnis an Zeit und Beförderungskosten den grossen Aufwand rechtfertigen würde, ist ernsthaft zu bezweifeln.

Die Zukunft wird vielleicht noch andere grosse Kanäle innerhalb der Vereinigten Staaten fordern, aber das ist vorläufig noch unwahrscheinlich.

Einige ausserhalb des Unionsgebietes geplante Kanäle erwecken wegen des Einflusses, den sie auf den amerikanischen Handels haben könnten, unsere Aufmerksamkeit. Von diesen ist für die Vereinigten Staaten, wie auf für die ganze Welt, der Panamakanal der wichtigste; über diesen ist allerwärts schon so viel geschrieben worden, dass er hier nur kurz erwähnt zu werden braucht.

Canada hat bereits eine Anzahl Kanäle von grossen Leistungsfähigkeit; sie umgehen die Niagarafälle und die Stromschnellen des St. Lorenzstroms oberhalb Montreal. Ihr Zweck war, die Vorherrschaft Canadas über den Handel zwischen den Seen und dem Atlantischen Ozean zu behaupten. Montreal ist dadurch ein wichtiger Hafen für die überseeische Schifffahrt geworden. Diese Kanäle haben 14 Fuss Wassertiefe und vermögen Schiffe von 2000 Tonnen Ladefähigkeit zu tragen.

Ein neuerdings angeregter wichtiger Plan, der in nächster Zeit ausgeführt werden könnte, beabsichtigt die Kanalisation des Ottawafusses und den Bau eines Kanals von seinem Oberlauf nach der Georgianbai; hierdurch soll eine Verbindung des Huronsee's mit dem St. Lorenzstrom in der Gegend von Montreal hergestellt werden.

Der so entstehende Wasserweg würde die Entfernung zwischen den Häfen der oberen Seen und Montreal gegenüber dem

jetzigen Wege um 350 Meilen kürzen. Die Furcht, der Handel könnte den Weg von den grossen Seen zum atlantischen Ozean anstatt auf zum Unionsgebiet gehörigen Strassen auf den kanadischen Kanälen zurücklegen, wird den Bau des Eriekanals oder irgend eines andern Kanals, der die Seen mit dem Hudson, beziehungsweise mit New-York verbindet, veranlassen.

Es liegt kein Grund vor zu zweifeln, dass die gegenwärtig befolgte Politik der Vereinigten Staaten mit Bezug auf die Vervollkommnung der Flüsse und Häfen weiter fortgeführt werden wird und zwar hoffentlich mit mehr Rücksicht auf den Vorteil für Handel und Gewerbe als früher. Das Land hat auffallend viele Flüsse, die schiffbar gemacht werden können, und das kann nach Bedürfnis ausgebeutet werden.

Die Tätigkeit der Bundesregierung beim Ausbau der Flüsse und Häfen ist nicht immer glücklich gewesen. Ihre Leitung ist zu häufig politischen und Sonder-Einflüssen unterworfen. Ungeheure Geldsummen sind ins gesamt zur Verbesserung unbedeutender Wasserläufe ausgegeben worden; die Kosten standen in schreiendem Missverhältnis zu ihrem Werte als Beförderungsmittel, und gerade da, wo eine Verbesserung notwendig gewesen wäre, erwiesen sich die genehmigten Pläne als völlig unzulänglich.

Die Geldmittel, die einer Regierung für die Verbesserung eines vorhandenen Stromes zur Hebung des Handels bewilligt werden sollen, sind nicht immer leicht im voraus bestimmbar und werden viel umstritten. Man hat oft als Kennzeichen der Bauwürdigkeit vorgeschlagen, dass die Regierung keinen Plan ausführen sollte, den eine Privatgesellschaft aus Furcht vor unvorteilhafter Anlage des Kapitals zurückweist; dieser Meinung widersprechen viele Gründe; wir wollen nur die Tatsache erwähnen, dass die Kosten in vielen Fällen eine solche Höhe erreichen, dass ihre Aufbringung für das Privatkapital schwierig, wenn nicht unmöglich wäre, und ferner dass ein Unternehmen, das dem ganzen Lande zugut kommt, wohl den Staat zur grösseren Ausgaben veranlassen kann, nicht aber eine Privatgesellschaft, die ihr Augenmerk auf nutzbringende Anlage des Kapitals richten muss. Es würde z. B. nicht ausführbar sein, die Schifffahrt eines Flusses einer einzelnen Gesellschaft zu übertragen, die dafür seinen Ausbau als Geschäft zu übernehmen hätte. Wenn die Regierung sich nur von der Aussicht auf wahrscheinlichen Gewinn wie bei einem Geschäftsunternehmen leiten liesse, so kämen eine beträchtliche Anzahl der Pläne, welche die Bundesregierung jetzt ins Auge gefasst

hat, zweifellos niemals zur Ausführung. Viele unserer Landsleute drängen ihre Abgeordneten im Kongress, weitgehende Aufwendungen aus Staatsmitteln für rein örtliche Verbesserungsarbeiten, von fraglichem Wert zu bewirken, ohne Rücksicht auf die Kosten, anscheinend in dem Wahne, das jeder Gewinn, der daraus entsteht, eine kostenlose Beihilfe für die Verkehrsinteressen des Landes sei. Diese Leute scheinen ebenso wie viele Kongressmitglieder nicht daran zu denken, dass die Verwendung von Geld für uneinträgliche Arbeiten alle Verkehrsinteressen des Landes belastet, und dass jenes Geld von der Gesamtheit des Volkes aufgebracht wird, nicht nur von denen, die unmittelbar daraus einen wenn auch verhältnismässig geringen Nutzen ziehen.

Diese Beurteilung zeigt uns, wie klein vergleichsweise der Gewinn aus dem gesamten Geldaufwand ist, den die Regierung zur Verbesserung von Flüssen und Häfen bereit stellt. Im ganzen sind diese Kulturarbeiten gut ausgeführt worden. Dies ist besonders der Fall bei den ausgedehnten und sehr schätzbaren baulichen Verbesserungen an der Seeküste und den Binnenseehäfen. Ein bemerkenswertes Beispiel ist die in Angriff genommene Bauausführung der Begradigung, Verbreiterung und Vertiefung der Hafeneinfahrt von New-York. Die neue Rinne wird 40 Fuss tief sein, und die Fahrt für grosse Schiffe um 5 Meilen verkürzen. Wir haben allen Grund, anzunehmen, dass die Bundesregierung auch ferner geneigt ist, reichliche Mittel zur Verbesserung der Flüsse und Häfen zur Verfügung zu stellen, und dass sie zur richtigen Zeit alles auf diesem Gebiete tun wird, was der Handel unseres Landes fordert.

Unterdessen können wir versichert sein, dass die Eisenbahnen in ihrer Entwicklung nicht stehen bleiben werden. Zu keiner Zeit haben ihre Leiter solch starke Anstrengungen gemacht, nicht nur dem wachsenden Verkehr völlig zu genügen, sondern auch die Frachtkosten auf das Mindestmass herabzusetzen. Ungeheure Summen sind ausgegeben worden, um Steigungen zu ermässigen und zu beseitigen, oder da, wo dies nicht möglich war, den Krümmungshalbmesser zu vergrössern. Das höchste Ziel, eine möglichst flache und gestreckte Linie herzustellen, ist erreicht, soweit es die Umstände irgend erlauben. Schwerere Schienen, stärkere Schienenstösse, zahlreichere und bessere Schwellen, kommen immer mehr und mehr in Gebrauch; das Schotterbett wird vertieft und verbessert. Die rollenden Betriebsmittel werden schwerer und kräftiger und mit den Verbesserungen der neusten Art versehen. Dop-

pelte Gleise, zweckmässige Weichen und reichliche Schienbefestigungen werden angewandt. Signalvorrichtungen und verbesserte Betriebseinrichtungen ermöglichen eine erhöhte Fahrgeschwindigkeit und schützen vor Unglücksfällen. Ein Güterzug, der von 25 Jahren durchschnittlich 100 Tonnen fasste, befördert heute mehr als 370. Auf einigen Hauptlinien befördern Güterzüge jetzt 800 Tonnen gegen 150 vor 25 Jahren. Die Schnelligkeit der Güterzüge hat sich im Lauf der Zeit verdoppelt; während sich die Kosten für die Tonne und Meile beinahe, wenn nicht sogar genau, um die Hälfte vermindert haben.

Was für eine Stufe der Vervollkommnung im Bau des Schienenweges, in der Bahnausstattung und im Betriebe künftig erreicht werden wird, lässt sich jetzt noch nicht übersehen. Es wäre gewagt, seine Meinung über die Erhöhung der Leistungsfähigkeit, etwaige Beschleunigung der Züge und Verminderung der Beförderungskosten zu äussern; aber das kann man mit Bestimmtheit sagen, dass das Ende dieser Entwicklung noch nicht in Sicht ist, und die Möglichkeiten der Vervollkommnung noch nicht annähernd erschöpft sind; da die Eisenbahnen an jeden einigermassen bedeutenden Ort des Landes führen, werden sie immer gegenüber Kanälen und Flüssen einen grossen Vorzug im Geschäftsverkehr haben. Mit Sicherheit kann man behaupten, dass die Eisenbahn auch in Zukunft so wie heute die erste Stelle unter den Verkehrsmitteln einnehmen wird.

Wir haben bisher unsere Aufmerksamkeit hauptsächlich auf die Güterbeförderung gerichtet. Nur in Ausnahmefällen und zwischen bestimmten Punkten des Landes können die Wasserwege mit den Eisenbahnlinien im Personenverkehr mit Erfolg in Wettbewerb treten, im allgemeinen aber wird man stets der höheren Geschwindigkeit wegen der Eisenbahn bei binnenländischen Reisen den Vorzug geben.

Zur Zeit beschäftigt man sich in den Vereinigten Staaten in Bezug auf die Verkehrsangelegenheiten besonders mit der Herabsetzung und Regelung der Frachtsätze der Eisenbahnen. Die öffentliche Meinung hält die Preise im allgemeinen für zu hoch und verlangt ihre Herabsetzung. Der ernsteste Verwurf aber, den man gegen die Eisenbahnen erhebt, und der besonders hervortritt, ist, dass sie nicht allen Verfrachtern gleiche Preise machen; dass sie die grossen begünstigen, und besonders die unter dem Namen Truste bekannten industriellen Verbände, und zwar in dem Masse, dass diese Truste ein tatsächliches Monopol in denjenigen Geschäftszweigen haben, in denen sie sich bilde-

ten. Die begreifliche Folge davon ist, dass der kleine Produzent oder Händler zu stark belastet wird. Es wird ihm unmöglich, mit seinem mächtigeren und einflussreicheren Gegnern in Wettbewerb zu treten, und schliesslich wird er aus dem Geschäft verdrängt. Es ist erwiesen, dass eine solche unlautere Unterscheidung in den Preisforderungen, die schon früher vorkamen, gegenwärtig überhand genommen hat; die Notwendigkeit einer Abhilfe wird allgemein zugegeben. Das Verlangen nach solchen Massregeln ist nicht neu, ist aber in den allerletzten Jahren allgemein besonders laut geworden.

Die Verfassung der Vereinigten Staaten überträgt im allgemeinen auf die Bundesregierung die Befugnis, den Handel zwischen den einzelnen Staaten einheitlich zu regeln, aber der Umfang dieser Vollmacht ist nicht ganz klar begrenzt, und die hervorragendsten Kenner der Verfassung wie auch die Beschlüsse des obersten Gerichtshofes gehen in der Beurteilung über Ziel und Umfang der durch die Verfassung übertragenen Vollmacht auseinander.

Im Jahre 1889 erliess der Kongress eine Akte, die unter dem Namen « The Interstate Commerce Act » (die innerstaatliche Handelsakte) bekannt ist, um den Handel zwischen den Staaten zu regeln; darin wurde den Frachtgesellschaften die Gewährung von Ausnahmepreisen untersagt. Eine Binnenhandelskommission wurde eingesetzt, und mit der Vollmacht ausgestattet, die in der Akte enthaltenen Verordnungen auszuführen; sie sollte sich mit allen Fragen der Frachtsätze im Verkehr der Staaten untereinander befassen, einschliesslich der Ausnahmepreise zu Gunsten einzelner Verlader. Bald fand man, dass einige der auf diese Körperschaften übertragene Befugnisse über den Rahmen der durch die Verfassung gegebenen hinausgingen; der oberste Gerichtshof hielt diesen Standpunkt bezüglich der Festsetzung der Frachtpreise aufrecht, und vertrat die Meinung, dass es sich nur darum handeln könne, unlautere Bevorzugung in den Frachtpreisen zu verhindern. Aber die Macht und der Einfluss der Kommission wurde ohne das Recht einer wirksamen Kontrolle der Sätze hinfällig. Später erliess der Kongress eine Akte, um Vereinbarungen zur Beschränkung des Handels oder zur Ausdehnung von Monopolen zu verhindern. Keines dieser beiden Gesetze, welche denselben Zweck verfolgen, hat sich als erfolgreich erwiesen. Die Eisenbahngesellschaften haben Mittel gefunden, sich einer Beaufsichtigung zu entziehen, sowohl was die Verschiedenheit in den Frachtpreisen, als auch die Verbände zur Beschränkung des Handels betrifft. Ein durchschlagendes Mittel zur Unterdrückung der Ausnahmepreise hat sich jetzt als

dringend erforderlich erwiesen, und das Verlangen, die Interstate-Kommission oder irgend eine andere von der Regierung eingesetzte Körperschaft mit angemessenen Befugnissen auszustatten, um die notwendigen Besserungen durchzuführen, ist so nachdrücklich geworden, dass eine Abhilfe nicht länger aufgeschoben werden kann. Der Zustand ist derart unhaltbar geworden, dass der Präsident in seiner Botschaft von 1904 auf diese Sache die allgemeine Aufmerksamkeit lenkte und dem Kongress empfahl, geeignete Massregeln zu ergreifen. Die Lage ist eine recht ernste. Die Frage, wie die Eisenbahnverwaltungen von ihrem ungerechten und unhaltbaren Geschäftsgebahren abgebracht werden können, ohne die ihnen zugestandenen Rechte anzutasten und ohne in gefährlicher Weise in das freie Spiel der Handels- und Wirtschaftsgesetze einzugreifen, ist so schwierig und bedeutsam, dass sie die grösste Vorsicht und die höchste Beachtung erfordert. Ohne Zweifel wird die verwickelte Aufgabe zu geeigneter Zeit zur Zufriedenheit durchgeführt werden; doch ist es jetzt noch unmöglich, ihre Lösung vorauszusehen.

Eine erschöpfende Erörterung dieses wichtigen Zweiges unseres Gegenstandes geht über den zur Verfügung stehenden Raum hinaus. Sie würde allein einen Band erfordern.

Die ganze Frage der Zukunft der riesenhaften Verbände oder Truste, zu welchen die Eisenbahngesellschaften gehören, ist darin enthalten, und mittelbar oder unmittelbar wird der Handel fast den ganzen Volkskörpers davon berührt.

---

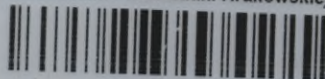






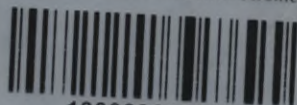


Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-349885

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000299436