Werk

Titel: Die amerikanischen Eisenbahnen und das neue Eisenbahnengesetz in den Vereinigten ...

Autor: Aschrott, P. F.

Ort: Leipzig

Jahr: 1889

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?345575393_0013|LOG_0059

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

Die amerikaniſchen Eiſenbahnen und das neue Eiſenbahngeſetz in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Von

Dr. P. F. Aſchrott,
Amtsrichter in Berlin.

— —

I.

Im Jahre 1887 iſt durch den Erlaß des ſogenannten Interstate Commerce Law in den Vereinigten Staaten von Nordamerika zum erſtenmal der Verſuch gemacht worden, von Bundes wegen eine Einwirkung auf die anerkanntermaßen nach vielfacher Richtung hin der Reform bedürftigen amerikaniſchen Eiſenbahnverhältniſſe auszuüben. Nur als ein Verſuch iſt dieſes Geſetz zu bezeichnen, welches faſt in allen ſeinen Beſtimmungen die Spuren davon zeigt, daß es einem Kompromiſſe zwiſchen recht divergierenden Anſchauungen ſeine Entſtehung verdankt.

Selbſt unter den Sachverſtändigen auf dem Gebiete des amerikaniſchen Eiſenbahnweſens beſtanden denn auch noch geraume Zeit nach Erlaß des Geſetzes Zweifel, ob dasſelbe eine irgend erhebliche praktiſche Bedeutung gewinnen oder durch die Art ſeiner praktiſchen Ausführung, wie ſo viele andere amerikaniſchen Geſetze, lediglich auf dem Papiere ſtehen bleiben würde. Nachdem das Geſetz nunmehr über zwei Jahre lang ſich in praktiſcher Geltung befunden hat und nachdem bereits zwei ausführliche Jahresberichte über die praktiſche Wirkſamkeit des Geſetzes veröffentlicht worden ſind[1]), iſt es möglich zu einem vorläufigen Urteile über die Bedeutung des Geſetzes zu gelangen: das Geſetz hat thatſächlich bereits jetzt einen Einfluß auf die amerikaniſchen Eiſenbahnverhältniſſe ausgeübt, und es ſprechen mancherlei Anzeichen dafür, daß ſich dieſer Einfluß weiter verſtärken wird.

1) First and second annual Report of the Interstate Commerce Commission, Washington 1887 u. 1888; vgl. v. d. Leyen im Archiv für Eiſenbahnweſen 1888 S. 312 ff.

Unter diesen Umständen dürfte eine nähere Betrachtung des Gesetzes auch für Deutschland von Interesse sein. Nicht nur nimmt Deutschland den regsten Anteil an der Entwicklung Amerikas, für welche die Eisenbahnen einen wesentlichen Faktor bisher gespielt haben und auch noch weiter spielen werden, sondern es befindet sich auch unzweifelhaft in Deutschland eine außerordentlich große Zahl amerikanischer Eisenbahnwerte, für deren Wertschätzung das Interstate Commerce Law nicht unbeachtet bleiben darf.

Ehe jedoch die Bestimmungen des Gesetzes hier zur Erörterung gelangen, erscheint es angezeigt, einen kurzen Blick auf das amerikanische Eisenbahnwesen überhaupt zu werfen[1]) und dadurch die Entstehung des Gesetzes dem allgemeinen Verständnisse näher zu bringen.

II.

Bei der Entwicklung des amerikanischen Eisenbahnwesens lassen sich drei Perioden unterscheiden: die erste reicht bis Anfang der 50er Jahre, die zweite bis Anfang der 70er Jahre, die dritte Periode dürfte durch das Interstate Commerce Law zu einem gewissen Abschlusse gebracht sein.

In der ersten Periode kommt die damals auch in anderen Ländern angenommene Analogie der Eisenbahnen mit den Kanälen zur Geltung. In einigen wenigen Staaten der Union, insbesondere in Georgia und Pennsylvanien, werden Eisenbahnen von den Staaten selbst angelegt. In den anderen Staaten wird die Anlage von Eisenbahnen durch Privatgesellschaften von einer in jedem Einzelfalle staatlich zu erteilenden Konzession abhängig gemacht. In diesen Konzessionen werden den Gesellschaften je nach Lage des Falles verschiedene Beschränkungen und Verpflichtungen auferlegt. Insbesondere wird regelmäßig in den Konzessionen das Maximum der für die Benutzung der Bahn erlaubten Gebühren festgesetzt, und es findet sich außerdem häufig — insbesondere in den Neuengland-Staaten — in den Konzessionen die Bestimmung, daß die Gebühren zu ermäßigen sind, sobald sich die Erträgnisse der Bahn auf mehr als 10 % des Anlagekapitals belaufen. Diese Beschränkungen sind jedoch ohne praktische Bedeutung geblieben, da faktisch ein staatliche Aufsicht über das Tarifwesen nicht ausgeübt wurde. Die wenigen Eisenbahnen, welche in der glücklichen Lage waren, von dem von Anfang an über Gebühr hoch bemessenen Anlagekapital ein jährliches Erträgnis von mehr als 10 % zu gewinnen, vermehrten alsbald

1) Eine wissenschaftlich systematische Bearbeitung des amerikanischen Eisenbahnwesens in deutscher Sprache fehlt bisher vollständig. Wertvolles Material enthalten die unter dem Titel: „Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirtschaftlichen und politischen Beziehungen", Leipzig 1885, gesammelten Aufsätze von v. d. Leyen. Von amerikanischen Autoren sind besonders zu nennen: Charles Francis Adams, Railroads, their origin and problem, New York 1887; Arthur T. Hadley, Railroad transportation, New York 1886 (vgl. auch des letzteren Aufsätze im Quarterly Journal of Economics, Januar 1888 und Januar 1889), sowie zwei Aufsätze von Professor Seligman im Political Science Quarterly Bd. II S. 223 ff. und 369 ff.

das Aktienkapital, indem sie den bisherigen Aktionären neue Aktien zu sehr niedrigen Kursen zur Verfügung stellten[1]) und auf diese Weise die Tarifbeschränkungen umgingen.

Aber nicht genug damit, daß die in den Konzessionen enthaltenen Beschränkungen der Eisenbahnen von keinem praktischen Nutzen waren, das Konzessionssystem brachte auch die allerschlimmsten Mißbräuche hervor: Bestechungen der Mitglieder der gesetzgebenden Versammlungen waren an der Tagesordnung, um möglichst günstige Konzessionen zu erhalten.

Es ist der Staat New-York gewesen, welcher durch ein Gesetz vom Jahre 1850 zuerst das Konzessionssystem, das sich als nutzlos und schädlich erwiesen hatte, aufgab. Die Eisenbahnen wurden durch das Gesetz im wesentlichen anderen Aktiengesellschaften gleichgestellt: die Gründer hatten lediglich geringfügige, fast nur formale gesetzliche Erfordernisse zu erfüllen, um eine Eisenbahngesellschaft in das Leben zu rufen und derselben das wichtige Expropriationsrecht zu verschaffen. Man wollte damit nicht nur das mit dem Konzessionssystem verbundene Korruptionswesen beseitigen, sondern man hoffte gleichzeitig, durch die so gewährten Erleichterungen eine im Interesse der Entwicklung des

1) Dieses Verfahren der „Verwässerung des Aktienkapitals" – „watering the stock" – ist bis in die neueste Zeit hinein in Amerika vielfach zur Anwendung gebracht worden. Es geschieht dies einmal, um ein etwaiges hohes Erträgnis der Gesellschaft den Blicken der Uneingeweihten zu entziehen, sodann in vielen Fällen zu dem Zwecke, einer Anzahl Großaktionäre auf bequeme Weise eine Majorität in den Generalversammlungen zu verschaffen. Dies letztere hängt mit der eigenartigen Finanzierung der amerikanischen Eisenbahngesellschaften zusammen, auf welche hier nur mit wenigen Worten eingegangen werden kann. Der regelmäßige Hergang bei Gründung einer Eisenbahngesellschaft ist nämlich der, daß die Gründer einen minimalen Prozentsatz des Aktienkapitals einzahlen und sich im übrigen das zur Anlage der Bahn erforderliche Geld durch Ausgabe von Prioritäten (bonds) verschaffen. Die Aktien (shares) bleiben teils in den Händen der Gründer, teils werden sie den Zeichnern auf die Prioritäten als bonus gegeben, teils werden sie von den Gründern an Personen und Korporationen, welche man für die Bahn interessieren will, verschenkt. Da nur ein ganz minimaler Betrag auf die Aktien bar eingezahlt ist, so ist ihr Wert nur ein imaginärer; sie sind eigentlich nur Genußscheine, welche zu einem Werte erst dann kommen, wenn die aus dem Erlöse der Prioritäten angelegte Bahn sich so gut entwickelt, daß sie höhere Erträgnisse liefert, als für die Verzinsung der Prioritäten erforderlich ist. Die Aktien sind damit zu Spielpapieren κατ' ἐξοχήν geworden. Vielfache Mißstände in der Verwaltung der amerikanischen Eisenbahnen sind darauf zurückzuführen, daß den Inhabern der Aktien d. i. großen Spekulanten – und nicht den Besitzern der Prioritäten, mit deren Geld die Bahn gebaut ist und welche die eigentlichen Eigentümer der Bahn sind – die entscheidende Stimme in den Generalversammlungen, insbesondere die Wahl der Direktoren, zufällt. Es ergiebt sich daraus von selbst die Gefahr, daß die Verwaltung weniger im Interesse der Prioritätenbesitzer geführt wird, welche ihr Kapital als dauernde Anlage in die Bahn gesteckt haben, als im Interesse von Spekulanten, welche aus einem lediglich vorübergehenden hohen Erträgnisse der Bahn durch Verkauf ihrer infolge eines guten Jahresabschlusses im Kurse in die Höhe getriebenen Aktien einen Nutzen suchen. Über den ebenfalls hiermit zusammenhängenden Mißbrauch der Erklärung unberechtigt hoher Dividende vgl. zweiten Jahresber. d. Interstate Commerce Commission S. 20: „Declaring a dividend which has not been earned is among the devices tho which persons who are at once managers of road and stockjobbers ressort".

Landes wünschenswerte schnellere Vermehrung der Eisenbahnen herbeizuführen als sie bisher stattgefunden hatte. Man glaubte dabei von einer Beaufsichtigung der Eisenbahnen im Interesse des Publikums Abstand nehmen zu können, da die Eisenbahnen durch die Möglichkeit jederzeitiger Entstehung von Konkurrenzlinien in genügender Weise davon abgehalten werden würden, unbillige und unmäßige Ansprüche an die Frachtinteressenten zu stellen. Die Möglichkeit der Konkurrenz sollte eine staatliche Aufsicht ersetzen.

Dem vom Staate New York gegebenen Beispiele folgten alsdann alle übrigen Staaten: überall Beseitigung des Konzessionssystems und möglichste Erleichterung für die Gründung von Eisenbahngesellschaften. Schnelle Vermehrung der Eisenbahnen war das Ziel, das man in dieser Periode allein im Auge hatte. Um dies Ziel weiter zu fördern, wurden den Eisenbahngesellschaften vielfach von der Union, von den Einzelstaaten oder von den Gemeinden, durch deren Gebiet die Bahnen gelegt wurden, Geldunterstützungen gewährt in den späteren Jahren häufig auch Landschenkungen.

Schon im Jahre 1850 hatte die Union dem Staate Illinois zur Beförderung des Eisenbahnbaus 2 500 000 in diesem Staate belegene und der Union gehörige acres geschenkt, welche von dem Staate Illinois alsdann an die Illinois Central Railroad unter der Bedingung der Fertigstellung bestimmter Linien während einer festgesetzten Zeit verliehen wurden. In den Jahren 1856 ff. folgten ähnliche Schenkungen an die Staaten Florida, Arkansas, Minnesota, Kansas, Wisconsin und Iowa. Im Jahre 1862 begann die Union eine noch weitergehende Politik, indem sie selbst ohne das Dazwischentreten der Einzelstaaten große Landschenkungen denjenigen Eisenbahngesellschaften gewährte, welche die Verbindung zwischen dem Osten und der pacifischen Küste herstellen sollten. Die Gesellschaften erhielten nicht nur das für die Eisenbahnlinie selbst erforderliche Land umsonst, sondern außerdem noch abgeteiltes Land (sections) zu beiden Seiten der Bahnlinie. Der Gesamtbetrag des auf diese Weise von der Union rechtsgültig verschenkten Landes — d. h. unter Abzug desjenigen Landes, welches wegen verzögerter Herstellung der Bahn oder wegen sonstiger Nichteinhaltung der Schenkungsbedingungen zurückfiel — wird von Sering (Die landwirtschaftliche Konkurrenz in Nordamerika, Leipzig 1887, S. 133) auf 187 Millionen acres, d. i. 757 000 □km angegeben, also eine Fläche, welche diejenige des Deutschen Reiches beinahe um die Hälfte übersteigt.

Nur durch diese reichen Landschenkungen, welche natürlich, je mehr das von der Bahn durchschnittene Land der Kultur erschlossen wurde und sich bevölkerte, um so höheren Wert erhielten, ist es den Eisenbahngesellschaften überhaupt möglich gewesen, ihre durch enorme Gründergewinne und vielfache Mißwirtschaft in die Höhe getriebenen Schulden[1])

1) Der eigentliche Bau der Bahn ist regelmäßig nicht von den Eisenbahngesellschaften selbst in die Hand genommen, sondern es wurde für die Herstellung der Bahn eine besondere Gesellschaft, eine sogenannte Construction Company, in das Leben gerufen, welcher sehr hohe Baukosten bewilligt wurden und bei

zu tragen. Durch ihren großen Landbesitz nahmen die Eisenbahngesellschaften aber ferner auch in den betreffenden Gebieten eine hohe Machtstellung ein, und sie haben es nicht unterlassen, diese Machtstellung in ihrem Interesse im vollen Umfange auszubeuten.

Das Ziel, das man bei Gewährung all dieser Vergünstigungen erstrebte: die schnelle Vermehrung der Eisenbahnen, wurde in vollem Umfange erreicht: vom Jahre 1850 bis 1857 vermehrten sich die Eisenbahnen von 8571 auf 23 746 englische Meilen[1]) und von da bis 1874 trotz des dazwischenliegenden Bürgerkrieges auf 71 085 englische Meilen.

Das Jahr 1857 ist hier herausgegriffen worden, weil sich in diesem Jahre die ersten Mißstände dieser Eisenbahnpolitik zeigten. Im Jahre 1857 trat in Amerika bekanntlich eine allgemeine finanzielle Krisis hervor, und in diese Krisis wurden hauptsächlich die Eisenbahngesellschaften verwickelt. Die völlig schrankenlose Freiheit des Eisenbahnbaues hatte dazu geführt, daß in den verkehrsreichen Gegenden eine große Anzahl Konkurrenzlinien ohne jegliches wirkliches Bedürfnis entstanden waren. Als der Verkehr nun infolge der allgemeinen Krisis abnahm, waren viele dieser Linien außer stande, die Zinsen für ihre Prioritäten aufzubringen. Man erfand damals ein besonderes Verfahren, durch welches es diesen zahlungsunfähigen Linien ermöglicht wurde, den Betrieb fortzusetzen, indem man dieselben unter einen Verwalter (Receiver) stellte[2]).

Damit nahm nun aber die Konkurrenz für die noch zahlungsfähigen Linien eine noch schlimmere Form als bisher an: für den Receiver erschien jedes Geschäft, welches auch nur den geringsten Nutzen über die baren Kosten des Transportes abwarf, vorteilhaft. Sein Streben war es daher, soviel Geschäfte als nur irgend möglich auf die von ihm verwaltetete Linie zu ziehen. Zu dem Zwecke ermäßigte er die Tarife soweit, wie die Konkurrenzlinien nicht gehen konnten, ohne ebenfalls auf eine ordnungsmäßige Verzinsung ihres Anlagekapitals zu verzichten. Der regelmäßige Hergang war dann der, daß die zahlungsfähige Linie eine Zeit lang den Konkurrenzkampf mit der bankerotten Linie führte, bis sie einsah, daß die ihr durch diesen Kampf entstehenden Ver-

---

welcher die Gründer der Eisenbahngesellschaften in erster Linie beteiligt waren. Im Poors Manual für 1885, einem sicher den Eisenbahngesellschaften nicht feindlich gesinnten Organe, findet sich die Angabe, daß nur 3 787 000 Dollars als wirkliche Herstellungskosten der Bahnlinien bezeichnet werden könnten, während weitere unter diesem Titel von den Eisenbahngesellschaften angeführte 3 708 000 Dollars als in einer oder der andern Form bezogener Gründergewinn anzusehen seien. – Vergleiche zwischen den Baukosten der amerikanischen und der kontinentalen Eisenbahnen erscheinen durchaus unzulässig, weil einmal der amerikanische Eisenbahnbau in technischer Hinsicht ein äußerst extensiver ist, bei dem nur der allernotwendigste Aufwand gemacht wird, und weil andererseits bei diesen Vergleichen außer Berücksichtigung bleibt, daß die kontinentalen Bahnen das für den Bahnkörper erforderliche Terrain teuer haben bezahlen müssen, während es den Bahngesellschaften in Amerika der Regel nach nichts gekostet hat.

1) Eine englische Meile = 1,61 Kilometer.

2) Im Jahre 1887 befanden sich nach dem ersten Jahresberichte der Interstate Commerce Commission nicht weniger als 108 Eisenbahngesellschaften mit einer Ausdehnung von zusammen 11 066 Meilen in den Händen von Receivers.

luste zu große würden, und sich alsdann zum Ankauf der bankerotten Linie entschloß. Da nunmehr aber ein vergrößertes Anlagekapital rentabel zu machen war, so mußten erhebliche Erhöhungen der Tarife, welche während des Kampfes abnorm heruntergegangen waren, erfolgen. Unter der so entstandenen Unstetigkeit der Tarife litt der Handel fast noch mehr als unter der absoluten Höhe der Tarife.

Derartige Konkurrenzkriege kamen nun aber auch, abgesehen von dem Falle des Bankerottes einer Linie, vielfach vor, als nach Beendigung des Bürgerkrieges der Eisenbahnbau in rapider Weise zunahm. Ohne Rücksicht auf die Bedürfnisse des Verkehrs entstanden Konkurrenzlinien, die Gründer der neuen Gesellschaft zogen aus der Gründung selbst und aus dem Bau der Bahn ihren Gewinst, ohne sich viel um das spätere Schicksal der Linie zu kümmern. Das letztere aber war immer dasselbe: nach einem erbitterten Tarifkampfe mit unvernünftig niedrigen Tarifen Ankauf der schwächeren Linie durch die stärkere und alsdann sehr hohe Tarife, um das durch die doppelte Linie unvernünftig in die Höhe geschraubte Anlagekapital verzinsen zu können.

Mit den Tarifkriegen stellten sich andere Mißstände ein: die Tarife wurden vor den Konkurrenten wie vor dem Publikum geheim gehalten; die großen Verfrachter wurden ungebührlich durch Rebaktien bevorzugt, und eine gleiche Bevorzugung wurde den Orten mit viel Verkehr zu teil gegenüber verkehrsarmen Orten, insbesondere wenn die letzteren von einer Konkurrenzbahn nicht berührt wurden. Es bildete sich ein vollkommenes System heimlicher Frachtunterbietungen aus, mittels dessen der Verkehr künstlich durch Begünstigung einzelner Verfrachter und einzelner Orte auf eine Linie gelenkt wurde. Diese Mißbräuche hörten dann auch nicht auf, wenn der Konkurrenzkampf glücklich beigelegt war; sie blieben, ebenso wie die durch die Steigerung der Eigenkosten des Transportes herbeigeführte Erhöhung der Tarife als das schließliche Ergebnis des Konkurrenzkampfes bestehen.

Die Erhöhung der Tarife lenkte zunächst mehr als die sonstigen Mißbräuche die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich. Schon im Jahre 1868 fanden sowohl im Senate wie im Repräsentantenhause der Union Debatten hierüber statt, welche wesentlich in der Frage gipfelten, ob der Kongreß befugt sei, Maßregeln zur Regelung des Eisenbahntarifwesens zu ergreifen. Der von dem Repräsentantenhause niedergesetzte Ausschuß berichtete dann unter dem 9. Juni 1868 dahin, daß dem Kongresse durch die verfassungsmäßige Befugnis, „to regulate interstate commerce“ die Möglichkeit gegeben sei, über diejenigen Bahnen, welche das Gebiet mehrerer Staaten durchschnitten, — d. h. faktisch über alle größeren Bahnen – eine Aufsicht auszuüben. Der Bericht schloß jedoch damit, daß der Ausschuß nicht genügende Informationen über die thatsächlichen Verhältnisse besitze, um Vorschläge zu machen, wie diese Aufsicht zu gestalten und auszuüben sei.

Der Präsident der Vereinigten Staaten nahm dann in seiner Botschaft vom Dezember 1872 den Gegenstand wieder auf, um die Einsetzung eines neuen Ausschusses zu empfehlen zur Prüfung der Frage, welche Maßregeln zu ergreifen seien, um die im Eisenbahnwesen

beſtehenden Mißſtände zu beſeitigen. Eine Kommiſſion wurde eingeſetzt und erſtattete im März 1873 den ſogenannten Windom-Report. Dieſer Bericht behandelt vorzugsweiſe die Frage, wie der im Eiſenbahnweſen hervorgetretenen Unſtetigkeit und der vielfach ungerechtfertigten Höhe der Tarife entgegengewirkt werden könnte. Das Heilmittel hierfür wird nicht, wie es von mancher Seite ſchon damals vorgeſchlagen wurde, in der Errichtung einer Aufſichtsinſtanz gefunden, da von einer ſolchen nach Anſicht der Kommiſſion eine geeignete Regelung der Tarife doch nicht zu erwarten ſei ſondern darin, daß der Staat ſelbſt als Konkurrent der Privatbahnen auftrete und durch dieſe Konkurrenz eine Einwirkung auf das Tarifweſen der Privatbahnen ſich verſchaffe. Man ſchlug insbeſondere vor, daß die Union einige Bahnen und vor allem neue Kanäle[1]) bauen ſolle, welche den Konkurrenzkampf mit den Privatbahnen aufzunehmen hätten. Dieſe Vorſchläge haben jedoch keinerlei praktiſche Folgen gehabt: es blieb alles beim alten!

In einem Staate der amerikaniſchen Union war jedoch bereits damals die Überzeugung durchgedrungen, daß man auf dem Gebiete des Eiſenbahnweſens durch die Konkurrenz nicht dasjenige erreichen könnte, was man von ihr als einem regulierenden Faktor erwartete, weil jede Eiſenbahn nach der Natur der Sache ein faktiſches Monopol beſitzt. Im Staate Maſſachuſetts nämlich wurde, um die Allgemeinheit vor einer ungebührlichen Ausnutzung dieſes faktiſchen Monopols zu ſchützen, durch ein Geſetz vom Jahre 1869 eine Eiſenbahn-Aufſichtsbehörde, Board of Railroad Commissioners, geſchaffen. Dieſe Behörde erhielt die Befugnis, Einſicht in alle die Gründung, den Bau, den Betrieb und die Tarife der Eiſenbahnen in Maſſachuſetts betreffenden Verhältniſſe zu nehmen, die dabei hervorgetretenen Mißſtände eingehend zu unterſuchen und deren Abhülfe anzuſtreben. Die der Behörde zur Abſtellung von Mißſtänden gewährten Machtbefugniſſe erſcheinen jedoch auf den erſten Blick ſehr geringfügig. Eine eigentliche Exekutivgewalt war der Behörde nicht eingeräumt; wenn eine Eiſenbahn der Aufforderung der Behörde, die vorgefundenen Mißſtände zu beſeitigen, keine Folge gab, ſo konnte die Behörde nur eine Anzeige an den General-Staatsanwalt machen und mußte es dieſem überlaſſen, gegen die betreffende Bahn einzuſchreiten. Die eigentliche Macht der Behörde war eine weſentlich moraliſche und beſtand darin, daß die Behörde durch

1) Bis zum Anfang der 50er Jahre hatte eine wirkſame Konkurrenz der Kanäle mit den Eiſenbahnen ſtattgefunden. Von da ab haben es die großen Eiſenbahnen, ähnlich wie in England, verſtanden, die Kanäle in ein mehr oder weniger weitgehendes Abhängigkeitsverhältnis von ſich zu bringen. Vgl. Seligman a. a. O. S. 404: „Already at an early period the rivalry of the canals had been overcome; by 1872 the influence of the canals as competing factors was infinitesimal.“ Der Verkehr auf den Kanälen iſt denn auch trotz der großen Steigerung des allgemeinen Verkehrs in den letzten Jahrzehnten ſtändig herabgegangen, und das Kanalweſen iſt in den Vereinigten Staaten vollſtändig vernachläſſigt worden. Vgl. James, The Railway Question, Baltimore 1887, S. 63: „While enormous improvements have been made in our railroad transportation in the last twenty years, little or no improvement has been made in our system of water ways.“

Veröffentlichung der vorgefundenen Mißstände dem Publikum Kenntnis von den Verhältnissen der betreffenden Eisenbahngesellschaft gab. Der alsdann von der öffentlichen Meinung auf die Gesellschaft ausgeübte Druck hat im Staate Massachusetts regelmäßig genügt, um die Gesellschaft zu den gewünschten Verbesserungen zu veranlassen. Die Gesellschaften haben sich an die Kontrolle der öffentlichen Meinung gewöhnt, welche die erforderlichen Aufklärungen durch die Aufsichtsbehörde erhielt. Dieser günstige Erfolg ist allerdings in erster Linie der anerkannten Tüchtigkeit der Mitglieder der Behörde — insbesondere des Präsidenten derselben: Charles Francis Adams jun. —, welche sich des allgemeinen Vertrauens erfreuten, zu danken. Es darf bezweifelt werden, ob unter weniger günstigen Verhältnissen von einer Behörde mit so geringfügigen Machtbefugnissen auf gleich erfreuliche Resultate zu rechnen ist.

Immerhin war es für die Weiterentwicklung des amerikanischen Eisenbahnwesens von großer Bedeutung daß der erste Versuch, eine staatliche Aufsicht über die Eisenbahnen auszuüben, glänzend geglückt war. Seit dem Anfange der siebziger Jahre bildet die Einsetzung staatlicher Aufsichtsbehörden über die Eisenbahnen den Kernpunkt der Eisenbahnpolitik und charakterisiert die oben bezeichnete dritte Periode im amerikanischen Eisenbahnwesen.

Diese dritte Periode wird eingeleitet durch die sogenannten Granger Laws. Die im Jahre 1867 in Amerika mit der Bezeichnung „Patrons of Husbandry“ zum Schutze der Landwirtschaft gebildete geheime Vereinigung nahm anfangs der siebziger Jahre im Interesse der Landwirtschaft den Kampf mit den Eisenbahnen auf. Die Landwirtschaft fühlte sich durch die Differentialtarife, welche die Eisenbahngesellschaften den größeren Verkehrscentren als den der Konkurrenz ausgesetzten Eisenbahnknoten bewilligt hatten, schwer geschädigt. Es gelang nun auf Grund einer starken Agitation in einigen hauptsächlich Ackerbau treibenden Mittelstaaten der Union den Landeslogen der geheimen Vereinigung (Granges genannt), die Gesetzgebung dieser Staaten zu scharfen Maßregeln gegen die Eisenbahngesellschaften zu Gunsten der Landwirtschaft zu bewegen. — In Illinois, Iowa, Minnesota, Michigan, Ohio und Wisconsin wurden staatliche Behörden (Boards of Railroad Commissioners) ernannt, um selbständig die Eisenbahntarife festzusetzen und auf Grund von Einheitsfrachtsätzen den ländlichen Orten diejenigen Frachtvergünstigungen zu verschaffen wie sie den großen Städten freiwillig von den Eisenbahngesellschaften wegen der dort bestehenden Konkurrenz mit anderen Linien gewährt worden waren. Die Eisenbahngesellschaften erachteten diesen Eingriff in ihre Selbständigkeit für ungesetzlich und fochten die Rechtsgültigkeit der diesbezüglichen als Granger Laws bezeichneten Gesetze an; sie wurden jedoch durch eine Entscheidung des obersten Bundesgerichts vom Jahre 1876 definitiv abgewiesen.

Es war somit die Befugnis der Einzelstaaten, das Tarifwesen der Eisenbahngesellschaften als öffentlicher Verkehrsanstalten ihrer Aufsicht zu unterwerfen und selbständig zu regeln, anerkannt.

Infolge der Agitation der Grangers wurden die Tarife in geradezu

unberechtigter Weise herabgesetzt, und die Eisenbahngesellschaften, welche durch die allgemeine finanzielle Krisis vom Jahre 1873 bereits einen harten Stoß erlitten hatten, wurden auf das schwerste geschädigt. Der Neubau von Eisenbahnen in den betreffenden Staaten erfuhr infolgedessen einen vollständigen Stillstand. Damit trat denn aber auch bald die Reaktion ein. Der Weiterausbau des Eisenbahnnetzes war gerade für diese noch nicht lange der Kultur erschlossenen Länder von so großer Wichtigkeit, daß die Überzeugung Platz griff, daß die gegen die Eisenbahnen getroffenen Maßregeln zum Nachteile der betreffenden Staaten, insbesondere auch der Landwirtschaft, ausgeschlagen seien. Die Gesetze, welche mit so großen Mühen erfochten waren, wurden teils gesetzlich teils faktisch durch Nichtanwendung wieder aufgehoben.

Allein die einmal eingesetzten Eisenbahnbehörden blieben auch in diesen Staaten bestehen, wenngleich ihre praktische Wirksamkeit sich in keinerlei Weise mit derjenigen der Eisenbahnbehörde von Massachusetts messen kann[1]). Die letztere hat denn auch für alle diejenigen Staaten, welche in der Folge Eisenbahnbehörden einrichteten, das Vorbild abgegeben[2]).

Die Granger-Bewegung ist auch nicht ohne Folgen auf das weitere Verhalten der Eisenbahngesellschaften geblieben. Sie hatten hier zum erstenmal erfahren, daß sie unpopulär geworden seien, und hatten die Gefahren kennen gelernt, welche sich aus dieser Unpopularität unter Umständen für sie ergeben konnten. Die Lehre, welche die Eisenbahngesellschaften daraus zogen, war die, daß sie es sich zunächst angelegen sein ließen, Ordnung im eigenen Hause zu schaffen und Maßregeln zu treffen, um dem für alle Beteiligten nachteiligen Kampfe der Eisenbahngesellschaften untereinander vorzubeugen; es geschah dies durch Bildung von Vereinigungen, durch welche die Eisenbahnen gleichzeitig eine erhöhte Macht erhielten.

Es beginnt die Zeit der Eisenbahnkartelle, der sogenannten Pools. Die Grundlage dieser Verträge beruht darauf, daß durch eine Anzahl von den beteiligten Bahnen gewählter Vertrauenspersonen die Transporte oder die aus den Transporten sich ergebenden Einnahmen zwischen den Bahnen in bestimmter Weise geteilt werden (traffic pools oder money pools). Als eigentlicher Begründer dieser mit unseren Instradierungsverträgen verwandten Einrichtung ist ein Deutscher, Albert Fink, anzunehmen, welcher dieselbe zuerst im Jahre 1875 bei der Southern Railway and Steamship Association zur Anwendung brachte. Im Jahre

1) Den Unterschied zwischen diesen Railroad Commissions und derjenigen von Massachusetts hat Adams a. a. O. S. 138 treffend dahin charakterisiert: „In the West the fundamental idea behind every railroad act was force; the commission represented the constable. In the Massachusetts act the fundamental idea was publicity; the commission represented public opinion."

2) Es giebt zur Zeit 25 einzelstaatliche Aufsichtsbehörden. Übrigens haben einzelne der Staaten, welche ursprünglich Eisenbahnbehörden mit Exekutivgewalt eingesetzt hatten, die betreffenden Gesetze nachher nach dem Muster des Gesetzes von Massachusetts umgewandelt, so vor allem Jowa, dessen Behörde jetzt als eine der besten in der Union gilt.

1877 trat er an die Spitze des sogenannten Joint Executive Committee, einer Vereinigung von zunächst fünf großen, den durchgehenden Verkehr zwischen den Häfen des Atlantischen Meeres und dem Innern vermittelnden Bahnen (sogenannten trunk lines), denen später andere Bahnen hinzutraten.

Diese Verbände, deren Fortbestand allerdings wiederholentlich gefährdet war, weil sich die eine oder andere Bahn dem ihr auferlegten Zwang nicht fügen wollte, haben unzweifelhaft den günstigen Erfolg gehabt, Tarifkriege zu beseitigen oder wenigstens erheblich zu vermindern und eine Stetigkeit und Gleichmäßigkeit in den Tarifen herbeizuführen, wie sie in Amerika bisher völlig unbekannt war. Das große Publikum aber beachtete nicht diese Vorteile der Verbände, sondern erblickte in denselben nur ein neues gefährliches Manöver der Eisenbahngesellschaften, um die Konkurrenz, welche man bisher für die alleinige Panacee gegen alle Mißstände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens angesehen hatte, zu beseitigen und ein Monopol zu schaffen, von welchem neue Vergewaltigungen des Verkehrs mit Sicherheit zu erwarten seien.

Eine neue Agitation gegen die Eisenbahngesellschaften begann, und je mehr sich die Pools [1]) befestigten und erstarkten, um so unpopulärer wurden sie. Es entstanden Antimonopoly Leagues, welche für gesetzliche Verbote der Pools agitierten.

Wesentlich auf diese Agitation ist die Einsetzung einer Untersuchungskommission im Staate New York im Jahre 1879, der sogenannten Hepburn Commission, zurückzuführen. Durch die Geschicklichkeit des Anwalts der Gegner der Eisenbahnen, Mr. Simon Sterne, wurde hier ein außerordentlich reichhaltiges und schwerwiegendes Material über die in dem Eisenbahnwesen bestehenden Mißstände zu Tage gefördert. Der Bericht der Hepburn Commission hatte dann nicht nur zur Folge, daß im Staate New York im Jahre 1882 eine Eisenbahnbehörde nach dem Muster derjenigen von Massachusetts gebildet wurde, sondern gab auch der Bewegung auf Erlaß eines Bundesgesetzes zur Regelung des Eisenbahnwesens einen neuen Anstoß.

Man überzeugte sich mehr und mehr davon, daß die Einsetzung von Aufsichtsbehörden in den Einzelstaaten nur eine halbe Maßregel sei, weil vor allem die großen Eisenbahngesellschaften, deren Linien das Gebiet mehrerer Staaten durchschnitten, dadurch nicht getroffen würden, und daß deshalb eine entschiedene Besserung nur durch ein Bundesgesetz zu erwarten sei.

Ein derartiges Gesetz, welches allerdings in erster Linie gegen die Eisenbahnverbände gerichtet war, hatte der Abgeordnete für Texas, Mr. John H. Reagan, bereits im Jahre 1878 vorgeschlagen; es war damals im Repräsentantenhause angenommen, im Senate aber abgelehnt worden. In den folgenden Jahren brachte Reagan neue und verbesserte Gesetzentwürfe ein, und der Senat konnte sich auf die Dauer

1) Der Ausdruck „pool“ — Topf, in den etwas hineingeworfen wird — ist dem Hazardspiele entnommen, ein Umstand, der vielleicht dazu beigetragen hat, die Unpopularität der Einrichtung noch zu vermehren.

der immer allgemeiner werdenden Bewegung auf Erlaß eines Eisenbahn-Bundesgesetzes nicht entziehen. Im März 1885 faßte der Senat auf Vorschlag des Senators von Illinois, Mr. S. M. Cullom, den Beschluß, einen besonderen Ausschuß zur Untersuchung des zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehrs einzusetzen. Der Ausschuß legte mit dem sehr umfassenden, zwei starke Bände bildenden Berichte im Jahre 1886 einen Entwurf eines Eisenbahngesetzes vor. Dieser Entwurf, die sogenannte Cullom bill, wurde im Senate angenommen, nunmehr aber im Repräsentantenhause abgelehnt, wo der Abgeordnete Reagan statt dessen einen neuen Gesetzentwurf vorlegte.

Beide Entwürfe stimmten darin überein, daß durch strenge gesetzliche Maßregeln auf volle Öffentlichkeit der Eisenbahntarife und auf Beseitigung aller heimlichen Vergünstigungen für einzelne Personen wie für einzelne Orte hingewirkt werden sollte. Dagegen bestanden Meinungsverschiedenheiten vor allem bezüglich folgender drei Punkte:

1. Ob und in welchem Umfange Ausnahmen von der generell aufzustellenden Regel, daß der Frachtsatz für eine näher gelegene Station nicht höher sein dürfte als für eine entferntere, zuzulassen seien (short haul clause).

2. Ob die als Pools bezeichneten Tarifvereinbarungen zu verbieten seien (anti-pooling clause).

3. Ob die Aufsicht über die Ausführung des Gesetzes den Gerichten zu überlassen sei oder einer besonderen Behörde übertragen und event. mit welchen Machtbefugnissen diese Behörde ausgestattet werden solle.

Die beiden Entwürfe wurden an einen aus Mitgliedern beider Häuser bestehenden Vermittlungsausschuß (Conference Committee) verwiesen. Hier kam eine Einigung zu stande. Die vom Abgeordneten Reagan im Widerspruch mit der Ansicht des Senats befürwortete anti-pooling clause wurde zugestanden; bezüglich der beiden anderen Punkte dagegen kam es zu einem Kompromisse.

Der so festgestellte gemeinsame Entwurf wurde am 14. Januar 1887 vom Senate mit 43 gegen 15 und am 21. Januar desselben Jahres vom Repräsentantenhause mit 219 gegen 41 Stimmen angenommen. Das Gesetz wurde am 4. Februar 1887 vom Präsidenten der Republik vollzogen und ist mit dem 5. April 1887 in volle Wirksamkeit getreten.

III.

Betrachten wir nunmehr die einzelnen Bestimmungen des Gesetzes[1]) unter gleichzeitiger Hervorhebung der Bedeutung, welche dieselben während der zweijährigen Wirksamkeit des Gesetzes gezeigt haben. Es wird dabei zweckmäßig sein, von der Legalordnung abzugehen und mit

1) Unter dem 2. März 1889 ist eine Novelle zu dem Gesetze ergangen, von welcher ich leider erst Kenntniß erhielt, nachdem der Aufsatz zum Druck gesandt war. Durch die Novelle werden eine Anzahl von Vorschlägen, welche die Interstate Commerce Commission in ihren Jahresberichten behufs Verbesserung des Gesetzes gemacht hatte, verwirklicht. Die wichtigsten Bestimmungen der Novelle sind noch anmerkungsweise diesem Aufsatze hinzugefügt worden.

den erst am Schlusse des Gesetzes befindlichen Bestimmungen über die Einsetzung einer Behörde zur Überwachung der Ausführung des Gesetzes zu beginnen.

Durch das Gesetz wird ein Bundes-Verkehrsamt (Interstate Commerce Commission) eingesetzt, bestehend aus fünf vom Präsidenten der Vereinigten Staaten unter Zustimmung des Senates zu ernennenden Mitgliedern. Die Amtsdauer der Mitglieder ist eine sechsjährige; alljährlich muß ein Mitglied ausscheiden; die Amtsdauer der zuerst ernannten Mitglieder ist eine dementsprechend kürzere. Jedes Mitglied des Amtes erhält ein Jahresgehalt von 7500 Dollars. Kein Mitglied darf in irgend einer Beziehung zu einer Eisenbahngesellschaft stehen oder auch nur Aktien oder Prioritäten einer Eisenbahngesellschaft besitzen. Nicht mehr als drei Mitglieder sollen der gleichen politischen Partei angehören.

Diese Bestimmungen sind mit Rücksicht auf die üblen Erfahrungen getroffen, welche man bei einigen der einzelstaatlichen Eisenbahnbehörden gemacht hatte. Es war vorgekommen, daß diese Behörden von jedem energischen Einschreiten gegen die mächtigen Eisenbahngesellschaften aus politischen oder persönlich-finanziellen Motiven Abstand genommen hatten. Es besteht nun nur eine Stimme darüber, daß der Präsident der Vereinigten Staaten bei der am 22. März 1887 erfolgten Ernennung der Mitglieder des Bundesamtes einen sehr glücklichen Griff gethan hat. Seine Wahl ist auf Männer gefallen, welche nicht nur wegen ihrer persönlichen Tüchtigkeit, sondern – was in Amerika mehr bedeutet – wegen ihres vollständig integren Charakters sich der allgemeinen Achtung erfreuen. Zum Präsidenten der Behörde ist einer der hervorragendsten amerikanischen Juristen, der frühere Richter am obersten Gerichtshofe Cooley ernannt.

Die Befugnisse des Amtes bestehen zunächst in dem Rechte der Einsicht in die Geschäftsführung aller dem Gesetze unterworfenen Eisenbahngesellschaften, d. h. aller Bahnen, deren Linie die Grenze mehrerer Staaten durchschneidet. Dem Amte sind von all diesen Gesellschaften die Jahresberichte einzusenden, und das Amt kann einheitliche Vorschriften über die Aufstellung der Jahresberichte erlassen.

Auch diese Bestimmung ist mit Rücksicht auf bestehende Mißstände getroffen: die Jahresberichte vieler amerikanischen Eisenbahnen waren so wenig übersichtlich und die bei der Aufstellung maßgebenden Grundsätze so verschiedenartig, daß es fast nur den Eingeweihten möglich war, aus den Jahresabschlüssen ein Urteil über die Gesellschaft sich zu bilden. Die von der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde in Massachusetts erlassenen Anordnungen über die Aufstellung der Jahresabschlüsse für die Eisenbahnen dieses Staates hatten dort schon sehr günstig gewirkt. Das Bundesamt hat unter Benutzung der dort gemachten Erfahrungen ein sehr detailliertes Formular für die Jahresberichte aufgestellt. Zu gleicher Zeit sind in einem book of instructions die Grundsätze dargelegt, von welchen fortab bei der Aufstellung der einzelnen Posten auszugehen ist[1]).

1) In dem zweiten Jahresberichte der Interstate Commerce Commission S. 196—226 wird als Musterbeispiel der allen von dem Bundesamte gestellten

Das Amt hat sodann alle gegen die Eisenbahnen einlaufenden Beschwerden zu untersuchen und kann auch unabhängig von einer Beschwerdeführung ex officio Untersuchungen anstellen.

Von dieser letzteren Befugnis hat das Amt — wegen Arbeitsüberbürdung — bis jetzt noch wenig Gebrauch gemacht. Es ist dies um so mehr zu bedauern, als nach den thatsächlichen Verhältnissen nicht darauf zu rechnen ist, daß das Amt von allen bestehenden Mißständen auf dem Wege von Beschwerden Kenntnis erhält. Viele, welche einen Grund zu Beschwerden haben mögen, werden dieselben nicht vorbringen, einmal wegen der damit für sie entstehenden Kosten und sodann wegen der Befürchtung, daß die betreffende Eisenbahngesellschaft ihre große Macht dazu benutzen werde, dem Beschwerdeführer wegen seiner Beschwerde Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten in irgend einer Weise zu bereiten. Der von einigen amerikanischen Schriftstellern aus der relativ geringen Zahl der eingegangenen Beschwerden gezogene Schluß, daß sich die Eisenbahnverhältnisse schon durch den Erlaß des Gesetzes gebessert hätten, erscheint daher mindestens verfrüht.

Wenn bei einer Untersuchung sich Mißstände herausstellen, so hat das Amt der betreffenden Gesellschaft aufzugeben, binnen bestimmter Frist Abhülfe zu schaffen und event. den Geschädigten Schadenersatz zu leisten. Weigert sich die Gesellschaft, dieser Anordnung nachzukommen, so kann jeder Interessent oder das Amt selbst die Gesellschaft vor den ordentlichen Bundesgerichten zur Verantwortung ziehen. Das alsdann herbeigeführte gerichtliche Verfahren soll ein summarisches sein, bei welchem die von dem Amte bei der Untersuchung festgestellten Ermittelungen vorläufigen Beweis bilden.

Dem Amte ist somit — in gleicher Weise wie der Eisenbahnbehörde in Massachusetts — die Befugnis versagt, seine Anordnung selbst zwangsweise zur Ausführung zu bringen. Doch hat diese mangelnde Befugnis bis jetzt ebensowenig wie in Massachusetts irgend welche Schattenseiten gezeigt. Die Eisenbahngesellschaften haben fast ohne Ausnahme den Anordnungen des Amtes Folge geleistet; sie hatten jedenfalls zur Zeit alle Ursache, sich nicht mit der öffentlichen Meinung in Konflikt zu setzen, welche unzweifelhaft auf seiten des Amtes stehen würde.

Wie in Massachusetts, so ist auch hier das Amt berechtigt, die Ergebnisse seiner Untersuchungen und seine Entscheidungen zu veröffentlichen. Die wichtigsten Entscheidungen werden außerdem in dem alljährlich von dem Amte an den Kongreß zu erstattenden Berichte angeführt und ausführlich erörtert.

Anforderungen entsprechende Jahresbericht der Northern Pacific Railroad für das Jahr 1888 abgedruckt. Für jeden, der frühere Jahresberichte amerikanischer Eisenbahngesellschaften gesehen hat, sind die großen Vorteile in die Augen fallend, welche eine gleichmäßige Benutzung dieses Formulars seitens aller Gesellschaften zur Folge haben wird: Verschleierungen der wirklichen Sachlage durch geschickte Aufstellung der Jahresabschlüsse, wie sie bisher vielfach vorkamen, dürften jetzt unmöglich gemacht sein. Von besonderem Werte ist dies für die ausländischen Besitzer amerikanischer Eisenbahnwerte, welche sich bisher nur schwer ein sicheres Urteil über die Lage einer Gesellschaft bilden konnten.

Wir kommen nunmehr zu den materiellen Bestimmungen des Gesetzes.

§ 1 enthält den allgemeinen Grundsatz, daß alle Tarife vernünftig und billig (reasonable and just) sein sollen und daß die Erhebung ungerechter und unangemessener Sätze verboten ist. Dazu tritt die Bestimmung in § 6, daß alle Tarife zu veröffentlichen sind[1]): sie sollen auf den Stationen zur Einsichtnahme des Publikums ausliegen, und ein Exemplar von jedem Tarife soll dem Bundesamte eingereicht werden. Tariferhöhungen müssen zehn Tage vor dem Inkrafttreten veröffentlicht werden; für Tarifermäßigungen ist eine solche Frist nicht vorgeschrieben[2]). Aus diesen allgemeinen Sätzen werden dann in den §§ 2–4 und 6 nähere Folgerungen gezogen. Es ist untersagt und als Vergehen strafbar, einen nicht veröffentlichten Tarif, sei dies nun ein ermäßigter oder ein erhöhter, zur Anwendung zu bringen oder die Bestimmungen des Gesetzes in irgend einer Weise künstlich zu umgehen. Es ist untersagt, irgend eine Person, Gesellschaft, Korporation oder Örtlichkeit in irgend einer Weise durch Gewährung niedrigerer Tarife oder Refaktien vor einer anderen zu bevorzugen[3]). Insbesondere ist es gesetzwidrig, für die Beförderung von Reisenden oder von Frachtgütern gleicher Art unter wesentlich gleichen Umständen und Bedingungen für eine kürzere Strecke einen höheren Frachtsatz zu berechnen als für eine längere Strecke auf derselben Linie und in derselben Richtung[4]). Dies ist die viel umstrittene short haul clause. Dieselbe hat in dem Gesetze infolge des zwischen Senat und Repräsentantenhaus geschlossenen Kompromisses den Zusatz erhalten, daß das Bundesamt berechtigt sei, Ausnahmen von der Regel zuzulassen.

Über die Tragweite dieses Zusatzes bestanden sehr verschiedene Ansichten. Während die einen behaupteten, das Gesetz habe das allgemeine Prinzip aufgestellt, daß für die nähergelegene Station keine höheren Sätze als für die entferntere berechnet werden dürften, und jede Abweichung von diesem Prinzipe bedürfe, selbst wenn ungleiche Umstände und Bedingungen vorhanden seien, der vorherigen Zustimmung des Bundesamtes, vertraten andere die Ansicht, daß es in der Macht des Bundesamtes liege, das Prinzip durch Zulassung allgemeiner und weitgehender Ausnahmen mehr oder weniger aufzuheben.

Das Bundesamt hat einen mittleren Standpunkt eingenommen,

---

1) Diese Pflicht der Veröffentlichung bezieht sich auch auf die Stations- und Expeditionsgebühren, die sogenannten terminals. Durch die Novelle ist dem Bundesamte die Befugnis gegeben, allgemeine Grundsätze darüber aufzustellen, in welcher Form die Tarife zu bilden und zu veröffentlichen sind.

2) Dies ist durch die Novelle abgeändert. Tarifermäßigungen sollen wenigstens drei Tage vor Inkrafttreten veröffentlicht werden.

3) Tarifermäßigungen für öffentliche, wohlthätige und religiöse Zwecke sowie die Ausgabe von ermäßigten Abonnementsbillets fallen nicht unter das Verbot. Durch die Novelle sind noch einige weitere Ausnahmen hinzugefügt.

4) Als Strafe für eine Übertretung der Bestimmungen des Gesetzes war ursprünglich nur Geldstrafe bis zu 5000 Dollars festgesetzt. Die Novelle hat diese Strafbestimmung verschärft, indem sie neben der Geldstrafe oder statt derselben eine Gefängnisstrafe bis zu zwei Jahren zugelassen hat.

indem es die gesetzliche Bestimmung folgendermaßen ausgelegt hat. Das Prinzip, nach welchem für die nähergelegene Station keine höheren Sätze berechnet werden dürfen als für die entferntere, bezieht sich nur auf den Fall wesentlich gleicher Umstände und Bedingungen. Wo diese nicht vorhanden sind, ist die Eisenbahngesellschaft ohne weiteres berechtigt, von dem Prinzipe abzugehen; sie bedarf dazu keiner Ermächtigung durch das Bundesamt, hat jedoch, falls Beschwerde erhoben wird, ihrerseits nachzuweisen, daß wirklich ungleiche Verhältnisse vorliegen. Wenn die Umstände und Bedingungen gleiche sind, so wird das Amt nur in wirklich exceptionellen Fällen eine Abweichung von dem Prinzipe gestatten. Insbesondere wird es für die erste Zeit nach Inkrafttreten des Gesetzes Abweichungen für eine kurzbemessene Frist zulassen, damit die Eisenbahnen sich erst an die neuen Verhältnisse gewöhnen können. Die Zahl solcher bisher in Geltung befindlicher Differentialtarife, welche nach dem neuen Gesetze unerlaubt sein würden, sei eine so große, daß es in vielen Fällen nicht möglich sei, ohne Schädigung allgemeiner Interessen sofort die Tarife den neuen Bestimmungen entsprechend umzugestalten. Das Amt wolle hier nicht mit rauher Hand eingreifen, sondern den Gesellschaften einige Zeit zur Anpassung ihrer Tarife an die neuen Bestimmungen lassen. Nur sei daran festzuhalten, daß das Amt auf die Dauer und für die Zukunft Abweichungen von dem allgemeinen Prinzipe nur in wirklich exceptionellen Fällen zulassen und insbesondere dann versagen würde, wenn durch derartige Abweichungen, wie es bisher so vielfach geschehen sei, den nähergelegenen Orten jede Möglichkeit der Konkurrenz mit einem entfernter gelegenen Ort genommen würde; denn dies würde gegen den ersten Grundsatz des neuen Gesetzes verstoßen, daß alle Tarife gerecht sein müßten.

Da die Frage, was „unter gleichen Bedingungen und Umständen" zu verstehen sei, eine streitige sein kann und da es für die Eisenbahngesellschaften wünschenswert sein mußte, von vornherein zu wissen, wie das Bundesamt in etwaigen Beschwerdefällen diesen Begriff auslegen würde, so hat das Amt im Anschluß an einen Specialfall — Entscheidung gegen die Louisville and Nashville Railroad vom 15. Juni 1887 — die allgemeinen Gesichtspunkte aufgestellt, von welchen es bei Entscheidung dieser Frage ausgehen würde.

Es wird hier ausgeführt, daß ungleiche, eine Abweichung von dem allgemeinen Prinzipe rechtfertigende Umstände nicht darin gefunden werden könnten, daß die Selbstkosten der Beförderung auf der kurzen, dem Lokalverkehre dienenden Strecke höhere seien als auf der längeren, dem durchgehenden Verkehre dienenden Strecke. Ebensowenig genüge zur Rechtfertigung einer Abweichung von dem Prinzipe die Behauptung, daß die Tarife für die längere Strecke mit Rücksicht auf die Konkurrenz anderer Eisenbahnen niedrig gehalten werden müßten, weil sonst der Transport der betreffenden Bahn überhaupt entgehen würde. Nur die Konkurrenz mit Wasserstraßen und mit ausländischen, den Bestimmungen des Gesetzes nicht unterworfenen Bahnen — es ist hier vorzugsweise an die Canadian Pacific Railroad gedacht — begründe einen ungleichen Umstand im Sinne des Gesetzes.

Diese Entscheidung des Amtes ist von großer Wichtigkeit, da wohl die Mehrzahl der jetzt durch das Gesetz verbotenen Differentialtarife gerade mit Rücksicht auf die Konkurrenz verschiedener Bahnen eingeführt waren. Es ist von großer Bedeutung, daß das Amt hier in bestimmter, keinen Zweifel zulassender Weise das Gesetz interpretiert hat.

Auch darüber, was unter „vernünftigen und billigen Tarifen" zu verstehen ist, sind durch eine Reihe von Entscheidungen die maßgebenden Grundsätze festgestellt [1]).

Es wird hier vor allem die in Amerika jetzt sehr verbreitete Theorie verworfen, daß die Frachtsätze nach dem Selbstkostenprinzipe geregelt werden müßten. Dabei wird ausgeführt, daß bei Festsetzung der Tarife neben den eigentlichen Beförderungskosten (operating expenses) gewisse allgemeine Ausgaben für die Bahnen (fixed charges) in Anschlag zu bringen seien. Zu diesen fixed charges sei neben den allgemeinen Verwaltungskosten und den Ausgaben für die Instandhaltung der Bahnlinie und des Betriebsmaterials vor allem der für die Verzinsung des Anlagekapitals erforderliche Betrag zu rechnen. Es würde nun eine unrichtige Politik sein, diese fixed charges gleichmäßig auf alle Transporte zu verteilen; es sei vielmehr durchaus gerechtfertigt, diejenigen Transportgüter, welche hohe Frachtsätze nicht tragen könnten, mit einem geringeren Anteile an diesen fixed charges zu belasten, als wertvolle Güter, für deren Beförderung die Höhe der Transportkosten nicht in gleichem Umfange ausschlaggebend sei. Bei gleichmäßiger Verteilung der fixed charges ohne Rücksicht auf den Wert des transportierten Gutes und den Wert des Transports für das Gut würde der Transport gering-

---

1) Von besonderem Interesse in dieser Richtung ist eine sehr ausführliche Entscheidung in Sachen Rice contra Louisville and Nashville Railroad und andere aus dem Februar 1888. Es handelte sich dabei um die Frage, ob diejenigen Frachtvergünstigungen als gerechtfertigt anzusehen seien, welche den Standard Oil Companies mit Rücksicht darauf, daß sie das Petroleum in besonderen ihnen selbst gehörenden Waggons (tank cars) zur Beförderung aufgeben, gegenüber anderen Verfrachtern von Petroleum von den Eisenbahngesellschaften gewährt wurden. Das Amt erklärt diese Vergünstigung nicht nur für ungerechtfertigt, sondern giebt auch den Eisenbahngesellschaften eine recht energische Zurechtweisung über ihr Verhalten gegenüber den Standard Oil Companies. Es wird davon ausgegangen, daß die Eisenbahngesellschaften lediglich berechtigt seien, den Standard Oil Companies einen festen angemessenen Vergütungssatz dafür zu gewähren, daß die Waggons der Eisenbahngesellschaften für den Transport nicht beansprucht würden und daß die Eisenbahnen mit der Verladung und Abladung nichts zu thun hätten. Thatsächlich hätte aber ein fester Satz hierfür gar nicht bestanden, und die Höhe der gewährten Vergünstigung sei absichtlich geheim gehalten worden. Schon hierin liege ein Vergehen gegen das Gesetz. Die Höhe der Vergütung, wie sie jetzt ermittelt sei, müsse ferner als durchaus ungerechtfertigt bezeichnet werden, da sie darauf hinauslaufe, allen anderen Verfrachtern von Petroleum, welche keine eigenen Waggons besäßen, die Konkurrenz fast unmöglich zu machen. Der von den Eisenbahngesellschaften vorgebrachte Grund, daß es im Interesse der Bahn liege und deshalb gerechtfertigt sei, großen Verfrachtern, wie den Standard Oil Companies, von welchen man ständige und große Transporte zu erwarten habe, besonders niedrige Tarifsätze zu bewilligen, wird scharf zurückgewiesen. Es sei zwar gerechtfertigt, einen verschiedenen Tarif für Stückgüter und Wagenladungsgüter (car loads) zu haben; es sei aber völlig ungerechtfertigt, einen Unterschied zu machen, ob jemand einen oder mehrere Waggons verfrachte.

wertiger Güter vollständig aufhören oder doch erheblich herabgemindert werden. Dies aber würde zur Folge haben, daß die fixed charges von einem viel geringeren Gesamtquantum von Gütern zu tragen seien und daß deshalb die Tarifsätze durchweg erhöht werden müßten. Jeder Transport, welcher irgend einen wenn auch nur geringen Anteil an den fixed charges trage, sei für die Bahn von Vorteil. Den Anhängern des Selbstkostenprinzipes sei insofern Recht zu geben, als solche Tarife, wie sie besonders während der Tarifkriege für einzelne Transportobjekte und einzelne Knotenpunkte bestanden hätten, durch welche nicht einmal die baren Beförderungskosten gedeckt wurden, unter allen Umständen als ungerechte zu bezeichnen seien. Auch sei anzuerkennen, daß bei dem bisher in Amerika in Geltung befindlichen Systeme des „charging what the traffic will bear" vielfach willkürlich und mit absichtlicher Bevorzugung bestimmter Transportobjekte und bestimmter Orte vorgegangen sei. Die Eisenbahnen hätten willkürlich einzelnen Orten, einzelnen Personen oder einzelnen Industrieen durch Differentialtarife ungebührliche Vergünstigungen gewährt und Städte und Industrieen durch ihr Machtgebot entstehen und vergehen lassen. Dies würde in Zukunft ausgeschlossen sein, da das Amt von den Eisenbahngesellschaften für jede Verschiedenheit in den Tarifsätzen bezüglich einzelner Güterarten wie einzelner Orte eine Rechtfertigung verlangen würde. Wenn auch Einheitsfrachtsätze nicht als das zu erstrebende Ziel zu betrachten seien, so werde das Amt doch auf eine gerechte und möglichst einheitliche und gleichförmige Klassifikation der Güter in den Tarifen hinwirken, um damit einer ungesetzlichen Begünstigung einzelner Verfrachter vorzubeugen [1]).

Hiermit dürften die wesentlichsten Grundsätze, welche das Amt bisher über Tariffragen niedergelegt hat, wiedergegeben sein: Es fragt sich nun, ob und welche praktische Wirkungen bezüglich der Tarife das Gesetz bisher gezeigt hat.

Was den Personentransport anbetrifft, so hat das bisherige Unwesen mit Freikarten, welche vielfach zum Zwecke der Beeinflussung maßgebender Persönlichkeiten gegeben wurden, gänzlich aufgehört. Auch herrscht Einstimmigkeit darüber, daß die Personentarifsätze rationeller und auf den verschiedenen Bahnen gleichmäßiger geworden sind.

Bezüglich des Gütertransports wird eine Anzahl günstiger Wirkungen des Gesetzes ebenfalls allgemein anerkannt. Es besteht vor allem die Überzeugung, daß die früher allgemein üblichen geheimen Tarife und geheimen Tarifvergünstigungen fast durchweg beseitigt sind. Wo sich derartige Fälle noch gezeigt haben, hat das Bundesamt in seinen alsdann allgemein veröffentlichten Entscheidungen in sehr energischer Weise

1) „In fixing upon rates it is especially important to have something like uniformity in the rates upon articles which are of like kind and value and which supply the same demand, since otherwise those which are made to bear the heavier rates would be driven out of the market"... „Disparity has an inevitable and very important bearing upon the question of reasonableness; prima facie it is unjust, because it is oppressive and the defendants are fairly called upon to exhibit good reasons for it."

die betreffende Gesellschaft zurechtgewiesen. Dabei ist insbesondere eine höchst gefährliche Manipulation einiger Eisenbahntransport-Agenten zur Sprache gekommen, die darin besteht, daß einzelne große Verfrachter mit Wissen der Agenten ihre Güter mit falschen Gewichts- und Inhaltsdeklarationen aufgeben und befördert erhalten. Da diese offenbar betrügerische Handlungsweise, welche auf eine neue Art von Frachtvergünstigung hinausläuft, nach amerikanischem Strafrechte kriminell nicht strafbar sein soll, so ist von dem Bundesamte der Erlaß besonderer Strafbestimmungen hiergegen vorgeschlagen worden [1]).

In den Jahresberichten des Bundesamtes wird ferner hervorgehoben, daß sich eine größere Gleichförmigkeit in der Güterklassifikation und mehr Einheitlichkeit in den Güterfrachtsätzen herausgebildet habe. Auf diesem Gebiete bleibt aber zweifellos noch recht viel zu thun übrig. Wenn das Bundesamt die von ihm aufgestellten Grundsätze wirklich praktisch durchführen und die Gütertarife auf ihre Angemessenheit prüfen will, wie dies den Intentionen des Gesetzes offenbar entsprechen würde, so hat es noch ein Arbeitspensum vor sich, welches bei der geringen Besetzung des Amtes schwer zu bewältigende Ansprüche an seine Mitglieder machen wird.

Über Erwarten gut scheint die Durchführung der short haul clause gelungen zu sein. Die Thätigkeit des Bundesamtes, welches gerade mit dieser Frage viel beschäftigt war, ist hier von durchschlagendem Erfolge gewesen. Freilich melden sich auch schon wieder diejenigen, welche die short haul clause als den Ruin vieler Eisenbahngesellschaften herbeiführend von Anfang an bekämpft hatten. Es wird dabei darauf hingewiesen, daß die Einnahmen der Eisenbahnen im Jahre 1887 sich nicht in einer dem gesteigerten Verkehre entsprechenden Weise erhöht hätten, ja daß sogar die Nettoeinnahmen pro Zugmeile herabgegangen seien.

Diese Behauptung scheint nach den in Poors Manual für 1888 angeführten Ziffern allerdings richtig zu sein. Es ergiebt sich nämlich aus den dort angeführten Zusammenstellungen, daß die Bruttoeinnahmen der nordamerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1887 betragen haben: 940 150 702 Dollars gegen 829 940 836 Dollars im Jahre 1886, was einer Steigerung von 15 % entspricht, während die Nettoeinnahmen sich nur um 11 % vermehrt haben, so daß also die Ausgaben in relativ höherem Maße zugenommen haben müssen als die Einnahmen. Nach derselben Quelle ist die Einnahme pro Zugmeile von 0,522 Dollars im Jahre 1886 auf 0,514 Dollars im Jahre 1887 zurückgegangen, also um 1½ %. Dabei ist der Durchschnittsfrachtsatz pro Tonnenmeile von 1,042 cent im Jahre 1885 auf 1,063 im Jahre 1887 gestiegen. Die Schlußfolgerung, welche aus diesen Ziffern gezogen wird und deren Richtigkeit auch durch die Jahresberichte einzelner Bahnen bestätigt wird, ist die, daß die Tarifsätze für den Lokalverkehr mit Rücksicht auf die short haul clause ermäßigt sind und daß gleichzeitig damit eine nicht unbeträchtliche

1) Diesem Vorschlage gemäß ist in der Novelle Gefängnisstrafe bis zu 2 Jahren oder Geldstrafe bis zu 5000 Dollars angedroht worden.

Steigerung des Lokalverkehrs stattgefunden hat, während die Tarifsätze für große Entfernungen, für den durchgehenden Verkehr, der im Jahre 1887 nicht gewachsen sein dürfte, erhöht worden sind. Unter Berücksichtigung der absoluten und relativen Vermehrung des an sich kostspieligeren Lokalverkehrs ist so die Mindereinnahme trotz der Steigerung des Durchschnittsfrachtsatzes zu erklären.

Die Gegner der short haul clause behaupten nun, es ergebe sich hieraus, daß die durch die short haul clause erzwungene Herabsetzung der Lokaltarife die Bahnen mehr geschädigt habe, als durch die Steigerung des Lokalverkehrs, selbst unter Zurechnung der aus den erhöhten Frachtsätzen für den durchgehenden Verkehr erzielten höheren Einnahmen, wieder gutgemacht würde. Sie behaupten ferner, daß eine weitere Erhöhung der Frachtsätze für den durchgehenden Verkehr nach Lage der Sache — besonders mit Rücksicht auf bestehende Konkurrenzbahnen — nicht möglich sei. Nun dürfte es zunächst bedenklich erscheinen, derartig weitgehende Schlüsse aus den Ziffern eines einzelnen Jahres zu ziehen. Aber selbst wenn die folgenden Jahre gleiche Resultate ergeben würden und wenn man die relative Herabminderung der Nettoeinnahmen, auf welche zweifellos auch andere Umstände — insbesondere die Erhöhung der Löhne — eingewirkt haben, ausschließlich auf die Wirkung des neuen Gesetzes zurückführen könnte, so darf doch wohl die Frage aufgeworfen werden, ob die Eisenbahnen zu ihren früheren unter Berücksichtigung des wirklichen Anlagekapitals sehr hohen Einnahmen — im Poors Manual werden dieselben auf 9 % des wirklichen Anlagekapitals angegeben — berechtigt waren oder ob die hohen Einnahmen nicht aus ungerechten Tarifsätzen resultierten, welche zu beseitigen doch der ausdrückliche und allgemein gebilligte Zweck des neuen Gesetzes war.

Es verdient dabei auch hervorgehoben zu werden, daß der Eisenbahnbau in den Vereinigten Staaten trotz der vorstehend angeführten Befürchtungen über die Zukunft der amerikanischen Bahnen im Jahre 1887 um die sehr beträchtliche Summe von 12688 Meilen zugenommen hat[1]) und daß nach zuverlässigen Zeitungsnachrichten die Zunahme im Jahre 1888 eine noch erheblich größere gewesen ist[2]). Die praktischen Geschäftsleute haben somit offenbar eine andere Ansicht über die zukünftigen Aussichten der Eisenbahnen als die theoretischen Gegner des Gesetzes.

1) Der erste Jahresbericht der Interstate Commerce Commission hatte die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in den Vereinigten Staaten auf 133 606 englische Meilen angegeben; die Zunahme im Jahre 1887 beträgt also rund 9½ % der bisherigen Ausdehnung. Die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes am 30. Juni 1888 wird in dem zweiten Jahresbericht auf 152 781 Meilen angegeben.

2) Gegenüber dieser Thatsache ist der von Hadley in dem citierten Aufsatze Quarterly Journal of Economics (Januar 1889) aufgestellten, auf einer speciellen Berechnung beruhenden Behauptung, daß der Kurs der amerikanischen Eisenbahnwerte im Jahre 1888 um 20 % herabgegangen sei, keine besondere Bedeutung für die hier berührte Frage beizulegen. Auf den Kursrückgang haben eine Reihe specieller Momente, insbesondere der große Eisenbahnstrike bei der Chicago-Burlington and Quincy Railroad im Frühjahre 1888, Einfluß gehabt.

Es ist schließlich noch auf das im § 7 des Gesetzes ausgesprochene Verbot der Tarifverbände, der Pools, einzugehen. Dieses Verbot ist, wie schon hervorgehoben wurde, im Widerspruche mit den Anschauungen des Senates in das Gesetz gekommen, weil man der Abneigung des großen Publikums gegen die Pools, welche als Vorläufer von Eisenbahnmonopolen angesehen wurden, Rechnung tragen wollte.

Das Bundesamt hat es nun in den Jahresberichten offen ausgesprochen, daß es selbst der Ansicht fast aller Eisenbahnfachmänner beitrete und in den Tarifverbänden einen wesentlichen Fortschritt in dem amerikanischen Eisenbahnwesen erblicke, weil durch derartige Vereinbarungen eine Stetigkeit und Gleichmäßigkeit in den Tarifen gesichert und Tarifkriege vermieden werden könnten, „deren Hauptzweck häufig nur der sei, sich gegenseitig Schaden zuzufügen und von denen das Publikum keinen Nutzen habe, da die niedrigen Frachtsätze immer nur einem Bruchteile der Bevölkerung zu gute kämen und auch bei diesem der Vorteil dadurch ausgeglichen würde, daß auf Tarifkriege als rein zufällige Erscheinungen bei geschäftlichen Berechnungen keine Rücksicht genommen werden könne" Infolge dieser Anschauung des Bundesamtes ist der Erfolg der anti-pooling clause der gewesen, daß zwar die Pools, welche gesetzlich verboten sind, nicht mehr existieren, daß jedoch an ihre Stelle andere Formen von Tarifvereinbarungen durch Errichtung von Clearing houses, Railroad Associations etc. getreten sind und ohne Anfechtung weiter bestehen [1]).

Ja die Gefahr, welche man durch das Verbot der Pools zu beseitigen gedachte, daß nämlich nicht Eisenbahnmonopole entstehen sollten, ist seit dem Bestehen des Gesetzes eine sehr viel dringendere geworden. Eine ständig wachsende Zahl von Bahnen haben durch Eingehen von Pachtverträgen mit anderen Bahnen ihre Selbständigkeit aufgegeben, viele Bahnen sind durch Kauf in das Eigentum oder durch Erwerb der Mehrzahl ihrer Aktien — des sogenannten controling interest – in die thatsächliche Verwaltung andrer Bahnen übergegangen. Der Prozeß der Auffaugung der kleinen Linien durch die größeren Eisenbahngesellschaften und die Bildung großer Eisenbahnsysteme hat einen immer stärkeren Fortgang genommen [2]).

Die anti-pooling clause hat somit ihren Zweck vollständig verfehlt. Die Aufhebung derselben wird bereits heute von vielen befürwortet, welche früher einen anderen Standpunkt einnahmen.

---

1) Über den Kampf, welchen diese Railroad Associations mit den großen Unternehmerverbänden, den trusts, zu führen haben, finden sich interessante Aufklärungen in dem Berichte der Senatskommission „Upon the relation between labor and capital", Washington 1887, Bd. II S. 116 ff.

2) Es sind besonders drei Eisenbahnsysteme, welche immer mehr in den Vordergrund treten: Die New York Central Railroad unter dem maßgebenden Einflusse von Vanderbilt, die Union Pacific unter Jay Gould und die Pacific Central unter Huntington. Daneben spielt noch das ausgedehnte Netz der Pennsylvania Railroad, welche lange Zeit unter der geschickten Leitung von Scott gestanden hat, eine hervorragende Rolle.

IV.

Über die Zukunft des amerikanischen Eisenbahnwesens ist es schwer möglich, sich ein bestimmtes Urteil zu bilden. Immerhin dürften die vorstehenden Erörterungen in einigen Beziehungen einen Anhalt geben.

Die Eisenbahngesellschaften, welche eine Zeit lang in den Vereinigten Staaten sich allgemeiner Gunst erfreuten und wegen ihrer Bedeutung bei der Erschließung weiter und großer Gebiete für die Kultur geradezu verhätschelt worden sind haben ihre einstige Popularität verloren[1]). Die große Machtstellung, welche sie besitzen und auch die Art, wie sie ihre Macht vielfach gebraucht oder richtiger mißbraucht haben, hat die öffentliche Meinung gegen sie eingenommen.

In gleicher Weise ist es mehr und mehr zum allgemeinen Bewußtsein gekommen, daß das Prinzip der Konkurrenz, von welcher man eine Zeit lang Abhülfe gegen alle Mißstände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erwartete, seinen Dienst hier wegen des den Eisenbahnen der Natur der Sache nach anhaftenden monopolartigen Charakters versagt und daß die uneingeschränkte Freiheit, das völlige laissez aller bezüglich der Finanzierung, des Baues und des Betriebes der Eisenbahnen große Mißstände in wirtschaftlicher, socialer und politischer Hinsicht mit sich führt.

An einen Erwerb der Eisenbahnen durch den Staat ist in Amerika nicht zu denken, dazu fehlt es vor allem – von anderen Schwierigkeiten abgesehen, wie sie sich insbesondere aus der unklaren Finanzlage der meisten amerikanischen Eisenbahnen ergeben — an einem tüchtigen, zuverlässigen und ehrenhaften Berufsbeamtentum.

Die staatliche Aufsicht über die Eisenbahnen hat sich zunächst in einigen Einzelstaaten und sodann auch in der Union im allgemeinen gut bewährt und mancherlei Mißstände beseitigt.

Es ist daher anzunehmen, daß auf diesem Wege auch weiterhin die Abhülfe gesucht wird. Die voraussichtlich auch in Zukunft weiter fortschreitende Konsolidation der Eisenbahnen in einige wenige große Eisenbahnsysteme wird die Ausübung einer staatlichen Aufsicht erheblich erleichtern. Das bis jetzt fehlende Ineinandergreifen der Thätigkeit der bundesstaatlichen und der einzelstaatlichen Aufsichtsbehörden wird sich mit der Zeit von selbst herausbilden. Dabei werden die Machtbefugnisse der Interstate Commerce Commission, vor allem aber das Personal derselben erheblich verstärkt werden müssen, wenn die Behörde auch nur diejenigen Zwecke erfüllen soll, welche ihr in dem Gesetze vom Jahre 1887, insbesondere mit Bezug auf die Prüfung der eingereichten Tarife, wie sie sich aus der in dem Gesetze anerkannten Tarifgewalt des Staates ergiebt, vorgezeichnet sind.

---

1) Dabei spielt in letzter Zeit auch das Moment eine Rolle, daß sich eine so große Zahl amerikanischer Eisenbahnwerte im Auslande befindet und daß somit die hohen Erträgnisse der Eisenbahnen in erheblichem Umfange dem Auslande zu gute kommen. Das Stichwort aus der irischen Bewegung von dem „absenteism of landlords“ wird jetzt vielfach auch bei der amerikanischen Eisenbahnfrage zur Anwendung gebracht.