

Werk

Titel: Der Stand der Eisenbahnfrage in Californien

Untertitel: eine Kritik der Methode der Eisenbahnverwaltung

Autor: Clark, F. C.

Ort: Jena

Jahr: 1894

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?345616359_0063|log82

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

VIII.

Der Stand der Eisenbahnfrage in Californien.

Eine Kritik der Methode der Eisenbahnverwaltung.

Von Prof. Dr. F. C. Clark.

Der gegenwärtige Stand der Eisenbahnfrage in Californien ist interessant, eigentümlich und in mancher Hinsicht einzig in seiner Art.

Wer durch den Staat reist, kann nicht umhin die scheinbare Einheit der Organisation des Eisenbahntransports zu bemerken, aber wenn er länger verweilt, wird er auch das verhältnismäßige Zurückbleiben industrieller Unternehmungen gewahr und hört von allen Seiten unzählige Klagen über Unterdrückung und Eisenbahntyrannei. In einem Staate, welcher sich mit Recht der Menge, Größe und Verschiedenartigkeit seiner Produkte rühmt, wird man natürlich eine große Mannigfaltigkeit der Industrie, besonders der Fabriken, vereinigt mit einer Anzahl unabhängiger Transportgesellschaften zu finden erwarten. Was jedoch die letzteren betrifft, so ist hier die Anzahl durch Größe ersetzt, und es zeigt sich ein entschiedener Mangel an Verschiedenartigkeit.

Während die Mehrzahl der Staaten östlich der Rocky Mountains lange unter der übergroßen Konkurrenz der Eisenbahnen gelitten hat, ist Californien andererseits durch den Mangel derselben geschädigt.

Das Geschäft des Transports von Gütern und Personen durch die Eisenbahn liegt in Californien absolut in der Hand einer einzigen Gesellschaft. Diese Gesellschaft, The Southern Pacific Company (der Titel ist zu beachten) wurde im Staat Kentucky im März 1885 gesetzlich anerkannt zu dem vorgeblichen Zweck, „an der Pacific-Küste und im Südwesten Eisenbahnen zu besitzen, in Betrieb zu setzen, sie zu pachten und zu verwalten“; aber hinzugefügt muß werden, auch zu dem Zweck, gewisse Bestimmungen der Verfassungen und Gesetze der Staaten und Territorien, in welchen Eisenbahnstrecken lagen, zu umgehen.

Die ganze Route, auf welcher diese Gesellschaft ihre Thätigkeit erstreckte, und die sie großenteils auch besaß, betrug am 31. Dezember 1892 6525,98 engl. Meilen. Dieses kolossale Eisenbahnnetz ist in 2 Teile geteilt: die Pacificabteilung und die atlantische. El Paso ist der Scheidepunkt. Zu der Pacificstrecke gehören: die südliche Pacific-Eisenbahn von Californien, die südliche Pacific-Eisenbahn von Arizona, die südliche Pacific-Eisenbahn von Neu-Mexiko, die südliche Pacific-Küsteneisenbahn,

die nördliche Eisenbahn, die nördliche Californien-Eisenbahn, die Central-Pacific-Eisenbahn, die Oregon-Eisenbahn, die Portland- und Yamhill-Eisenbahn und die Californien-Central-Eisenbahn. Zu dem atlantischen Teile gehören: die Morgans Louisiana- und Texas-Eisenbahn, die westliche Louisiana-Eisenbahn, die Eisenbahn von Texas und New Orleans, die Golf-, westliche Texas- und Pacific-Eisenbahn, die Eisenbahn von Galveston, Harrisburg und San Antonio, die Eisenbahn von New-York, Texas und Mexico, und die Texas-Transport-Gesellschaft. Wenn man auch die Dampferlinien berücksichtigt, welche diese Gesellschaft in Händen hat, z. B. die Pacific Mail S. S. Co.; die occidentale und orientale S. S. Co., die Linie zwischen Panama und New-York, und die Linie zwischen Galveston und New-York, so bekommt man einen Begriff von der Größe und der Macht des Monopols dieser Gesellschaft. So seltsam wie es auch scheinen mag, steht doch diese Ausdehnung im direkten Verhältnis zu dem industriellen Verfall San Franciscos seit 1885.

Weiter nördlich sind die Verkehrsmittel verhältnismäßig besser und daher lenken Portland, Tacoma und Seattle den Orienthandel in den letzten Jahren stetig von San Francisco ab und daher kommen auch die reichen natürlichen Hilfsmittel von Oregon und Washington zur Entwicklung; während diese Staaten früher nach San Francisco wie nach einem Markt und Einschiffungspunkt tendierten. Wenn auch der augenblickliche Mangel an Konkurrenz in San Francisco nicht der alleinige Grund ist, so ist derselbe doch der hauptsächlichste für die veränderte Richtung des Verkehrs und hat den Fortschritt des Staates wesentlich gehemmt. Jedes Jahr dehnen die Kaufleute aus Portland im nördlichen Californien ihren Detailverkauf östlicher Produkte immer mehr nach San Francisco hin aus.

Auf einer genauen Eisenbahnkarte von Californien erkennt man auf den ersten Blick die Lage der Transportverhältnisse. Wie vorher bemerkt, besitzt und verwaltet die Southern Pacific Company alle Verkehrsmittel nach San Francisco zu Land und zum Teil auch zu Wasser. In der That ist es fast unmöglich von San Francisco in die Nähe oder Ferne zu verreisen, ohne erst einen bedeutenden Beitrag an die Gesellschaft zu zahlen. Wenn man ein Billet nach Chicago über Ogden hat, nimmt die Southern Pacific 46 Proz. vom Preise des Billets; nimmt man seinen Weg über Mojave, ferner über die Atchison, Topeka und Santa Fe, so fallen 18 Proz. davon der Southern Pacific nach dem gegenwärtig geltendem Uebereinkommen zu. Ist das Billet für nördlich nach Chicago laufende Eisenbahnlinien gültig, so sind die Prozentsätze folgende: Ueber Portland, dann über die Northern Pacific oder Great Northern fallen 36 Proz. auf die Southern Pacific; führt der Weg über Canadian Pacific, dann wird der ganze Lokaltarifsatz nach Portland von der Southern Pacific in Anspruch genommen, das beträgt zwanzig Dollar oder 32 Proz. des Fahrgeldes nach Chicago, obgleich die Passagiere nur ein Fünftel der Strecke darauf befördert werden. Aber das ist noch nicht alles. Ob man sich für den Küstendampfer über Los Angeles entscheidet oder den längeren Weg über Panama vorzieht, die Southern Pacific sichert sich in jedem Falle einen oder mehrere Coupons des Passagierbilletes. Wenn man bei der „Sunset Route“, d. i. über El Paso, reist, so benutzt man eine Eisenbahnlinie

dieser Gesellschaft auf die größere Strecke, und diese nimmt einen entsprechenden Anteil von jedem Billet für sich in Anspruch, gleichviel ob man nach Chicago, New-York oder Europa fährt. Neben den Eisenbahn- und Dampferlinien besitzt und verwaltet diese Gesellschaft auch die bedeutendsten Drahtseilbahnen von San Francisco und für diese muß man auch beisteuern. Die Oaklandfähren und die Pacific Güterspeditionsgesellschaft dürfen auch nicht bei einer detaillierten Darstellung übersehen werden. Es würde in der That schwer sein, ein strenger durchgeführtes Monopol als dieses zu finden. Ein Studium der Lage der Straßeneisenbahn und der Fährenfrage würde augenblicklich vom ökonomischen sowohl als auch vom sozialen Gesichtspunkte aus sehr interessant sein, angesichts der wachsenden Aussichten auf erfolgreiche Konkurrenz; doch wir müssen uns auf die Eisenbahnfrage beschränken.

Zuerst möchte ich bemerken, daß die Ursachen der momentanen Verkehrslage im Gegensatz zu dem, was man wohl zuerst vermutet, unseres Erachtens nach ebenso der Schlawheit des Publikums, wie dem offensiven Vorgehen der betr. Aktiengesellschaft zuzuschreiben sind. Die Kaufleute von San Francisco, durch die vierziger und fünfziger Jahre an einen Profit von 75 bis 100 Proz. gewöhnt, sind nicht geneigt, sich jetzt für so geringen Gewinn anzustrengen, wie moderne industrielle Unternehmungen ihnen bieten. Wenn man die soziale Apathie und die hier herrschende undurchdringliche Gleichgiltigkeit gegenüber neuen Bedingungen unter denen sieht, deren großer Einfluß am leichtesten die Fesseln der Tyrannei brechen könnte, so ist man geneigt, mit dem calabrischen Mönche zu sagen: „The people is a beast of muddy brain.“ Jedoch ist der Gesellschaft die Lage der Dinge von Anfang an wohl bekannt gewesen, und sie war sehr beflissen sich den Vorteil zu wahren, welche die natürliche Lage der Verhältnisse ihr bot.

Diese Lage ist vom sozialen Gesichtspunkt aus betrachtet weder unbekannt noch unnatürlich. Das Transportwesen aller großen modernen Unternehmungen hat die größten Fortschritte gemacht und macht sie noch ferner. In der That liegt es in der Natur derselben und in den Umständen, daß dieses bestimmend für das Schicksal von anderen Unternehmungen, Städten und Staaten ist, die alle vollständig von den Transportanstalten abhängig sind. Die Verbindung von 3 oder 4 Eisenbahnsystemen zu einem großen Verbands unter einer Verwaltung würde in der herrschenden Tagesmeinung für ein Zeichen des Fortschrittes gehalten werden; aber bei solcher Berechnung sollte man nicht versäumen das abzuziehen, was doch entschieden abgezogen werden muß, nämlich die zahlreichen Unternehmungen, die dadurch belastet oder völlig zu Grunde gerichtet werden. Wir finden hier ein Prinzip der Eisenbahnökonomie, nämlich das, daß die Transportmittel, bei denen sich durch Lage und Natur der Sache der Einfluß des Fortschrittes zuerst bemerkbar macht, die industrielle Gesellschaft entweder zu unterstützen oder zu hemmen imstande sind.

Gemäß der jetzigen Organisation der Aktiengesellschaften hat ein einzelner Beamter oder mehrere Beamte die ganze Macht und Initiative in der Hand. Infolge dessen ist die industrielle Thätigkeit der Ge-

samtheit in einem solchen Falle, wie er für unsere Betrachtung vorliegt, ganz von ihrer Willkür abhängig. Sie entscheiden, ob eine industrielle Unternehmung gegründet werden darf oder nicht. Will sich ein Konkurrent niederlassen, so wird er selbstverständlich abgewiesen. Ist es aber ein Günstling, so wird die Erlaubnis erteilt. Ohne Uebertreibung kann gesagt werden, daß bei den bestehenden Umständen ein einziger Mann in San Francisco in der Lage ist, jedes große Etablissement an der Marktstraße in 30 Tagen zu schließen und den Handel im Hafen von San Francisco in 3 Monaten zu zerstören. Er kann das mit der ihm verliehenen Macht, bevor Staat und Gemeinde durch die Mittel, welche sie zur Verhinderung einer sozialen Tyrannei geschaffen hat, einschreiten könnte. Dies erklärt nicht nur die kritische Lage in Californien, sondern beweist auch die allgemeine Gefahr der unbeschränkten, ungeordneten Macht solcher Gesellschaften, und zu gleicher Zeit giebt es Aufschluß darüber, wer die Verantwortung trägt. Diese Macht über die Industrie, von der hier die Rede ist, ist die Macht der Tarifregulierung. Aber bei näherer Betrachtung enthält jede Eisenbahnfrage dieser Art auch ein politisches Moment, welches zu dem volkswirtschaftlichen oder industriellen Moment hinzutritt. Man hat in Pennsylvanien, in New-York dieselbe Beobachtung zu Anfang der 70er Jahre gemacht; 10 Jahre später in Iowa und Minnesota. Die Geschichte der Eisenbahnmonopole der Vergangenheit, sowie die Beobachtungen in der Gegenwart haben ergeben, daß ein Privateisenbahnmonopol unter einer demokratischen Regierung nicht existieren kann, ausgenommen durch Umgehung des Gesetzes oder Bestechung der Gerichtsbarkeit. Eine Eisenbahngesellschaft ist eine Schöpfung des Staates und es liegt in der Natur der Sache, daß sie, um ihre Unabhängigkeit gegen Einmischungen zu wahren, gezwungen ist, der Gewalt, d. h. der Gesetzgebung zu trotzen, die sie geschaffen hat.

Die Lage in Californien ist in dieser Hinsicht typisch. Californien ist der einzige Staat, dessen Eisenbahnbehörde direkt durch die Verfassung eingerichtet wurde und deren Rechte und Pflichten ausdrücklich gesetzlich normiert wurden. Unter den verliehenen Rechten und auferlegten Pflichten ist besonders hervorzuheben:

„Tarife festzustellen für den Passagier- und Frachtverkehr durch die Eisenbahn- oder Transportgesellschaften und von Zeit zu Zeit dieselben mit den etwaigen Veränderungen zu veröffentlichen.“ Dem Wortlaut der Verfassung nach ist die Behörde unbedingt hierzu verpflichtet. Ungeachtet dieser Thatsache hat die gegenwärtige Kommission, die aus drei Männern ohne besondere Fachbildung besteht, die Verfassung ignoriert, und der Staatssenat, durch die Eisenbahnen beeinflusst, hat ausdrücklich ihr Vorgehen gebilligt. Im Anfang des Jahres 1893 wurde eine Bill bei dem gesetzgebenden Körper beantragt, welche die Kommissionsmitglieder wegen Versäumnis, Unzuverlässigkeit und Vernachlässigung der Pflichten ihres Amtes entsetzen sollte. Die Bill ging im Unterhaus mit der notwendigen $\frac{2}{3}$ -Majorität durch, aber sie wurde nicht vom Senat bestätigt infolge des Druckes, den die Eisenbahngesellschaften in gewohnter Weise ausübten. In Bezug darauf bemerkte eine San Franciscoer Zeitung vom 1. März 1893:

„Das Vorgehen des Senates bekundet klar die Stellung seiner Mitglieder zu den Eisenbahnen. Die Wahl blieb nur zwischen dem Volk und der Eisenbahn. Es war in dieser Beziehung keine Möglichkeit einer Meinungsverschiedenheit. Jeder Senator wufste, daß die Kommissionsmitglieder sich geweigert hatten, ihre Pflicht zu thun, welche die Verfassung ihnen auferlegt. Dies hat jeder in Californien klar erkannt, der bemüht war, diesen Vorgängen zu folgen. Dies wird von der Kommission in ihrem offiziellen Berichte zugestanden“.

Nachdem die Bill abgelehnt war, galt die Sache für erledigt; die Kommission bezog weiter ihre Einnahmen von 4000 Doll. jährlich, und der Buchstabe wie der Geist der Verfassung sind in den Augen des ganzen Volkes verletzt. Wo, muß man fragen, liegt nun eigentlich der Fehler? Wer ist verantwortlich für diese Lage der Dinge? Die Antwort auf diese beiden Fragen ist dieselbe; sie lautet: hauptsächlich das Volk selbst. Die öffentliche Meinung hat sich nicht bestimmt gegen ein solches Verfahren ausgesprochen. Das Wahlrecht ist von denen nicht treulich ausgeübt, welche es ausüben könnten und sollten.

Die Schilderung der Lage in New York, die wir in einem Artikel von Prof. Hart in der *Political Science Quarterly* (1892) finden, gilt auch für Californien. Das Volk versteht nicht, wie die Eisenbahnen es thun, wie sehr das Gesamtwohl in industrieller sowohl, als auch in politischer Beziehung von der Volksvertretung abhängt, noch viel weniger versteht es, daß das Allgemeinwohl nicht gleichbedeutend ist mit dem übermäßigen Wachstum einer einzigen Aktiengesellschaft. Bis das Volk von Californien überzeugt wird, daß es seine industriellen Interessen mit demselben Eifer verteidigen müsse, den es bewiesen hat in der Gewährung der wertvollen Privilegien und Konzessionen, muß es darauf gefaßt sein, die Frucht seiner Gleichgültigkeit zu ernten. Es ist undenkbar zu glauben, und es wäre Verrat zuzugeben, daß solche Uebel bei einem Regierungssystem wie das amerikanische nicht ausgerottet werden können. Das Mittel muß aber nicht in einer neuen Gesetzgebung gefunden werden, sondern vielmehr in der Befolgung der Gesetze, welche schon in dem Gesetzbuch enthalten sind.

Aber andererseits verdient das Volk nicht den ganzen Tadel, wenn auch die Initiative einer Verbesserung der Uebelstände schon bei der Wahlurne beginnen muß. Eine unbefangene Behandlung des Gegenstandes muß also den Schwerpunkt der Mißstände in der Natur der Aktiengesellschaft selbst sehen. Die Ziele derselben sind sowohl volkswirtschaftlich wie privatwirtschaftlich in wenigen Worten charakterisiert: rücksichtslose und selbstsüchtige Vergrößerung ihrer Macht.

Das Wohl der Gesamtheit, wovon ihr eigener dauernder Wohlstand abhängt, wird geopfert, wie es bei vielen ähnlichen Gesellschaften der Fall ist, um augenblickliche Dividenden zu erzielen. Die Privatgesellschaften können sich wohl Befreiung von politischer Kontrolle erkaufen, sie können aber nicht das soziale Gleichgewicht, die gegenseitige Hilfe und die Gerechtigkeit über den Haufen werfen, ohne schließlich ihre eigene ökonomische Wohlfahrt dadurch zu schädigen.

Betrachtet man die Frage der Tarifierung, so sieht man, daß zwischen

der Einführung eines Tarifs, welcher eine landesübliche Dividende sichert, und der Auferlegung eines höchstmöglichen Tarifs ein großer Unterschied ist. Aber das ist nicht der einzige Unterschied — jenes ergibt sich naturgemäß aus den Verhältnissen, dieses dagegen ist Willkür; jenes ist beständig, dieses ist fortdauernd schwankend. Es ist gar keine Frage, daß es für alle Beteiligten, Direktoren, Aktionäre, Angestellte, Produzenten wie Konsumenten viel besser ist, wenn eine Eisenbahn eine einheitliche und mäßige Tarifierung annimmt, als eine die das Publikum ausbeutet. Oft werden die ökonomischen Interessen ganz vergessen über der Gier nach industrieller Macht. Liegt diese Macht in Privathänden, so muß sie demokratische Institutionen in autokratische verwandeln und dadurch alleiniger Richter bei der eignen Tyrannei werden. Die Existenz eines solchen Monopols lähmt den Unternehmungsgeist und den Fleiß; der unvernünftige Gebrauch solcher Macht erschüttert das Vertrauen des Volkes und hat dauernde Mißstände zur Folge.

Das Vorhergehende ist nicht eine Kritik der Menschen, sondern der Methoden. Ein Beispiel soll uns die Methode, wie man in Californien Tarife festzustellen pflegt, erhellen. Wir wollen ein typisches nehmen: Ein kleiner Produzent in R. — einer Station 50—60 engl. Meilen von San Francisco entfernt — wollte sein Einkommen erhöhen durch den Verkauf seiner Produkte auf dem Markt von San Francisco. Er ging zu dem dortigen Betriebsdirektor der Eisenbahngesellschaft, um sich über die Höhe des Tarifs zu unterrichten. Nachdem der Direktor sich genau nach der Art und der Quantität seiner Produkte, deren Preis in R. und der Zeit des Abschickens erkundigt hatte, antwortete er, daß er den Tarif nicht angeben könnte, er sich aber darüber informieren und ihm am folgenden Tage Nachricht zukommen lassen wolle. Darauf telegraphierte er in dieser Angelegenheit an die Eisenbahndirektion in San Francisco; diese erkundigte sich auf dem dortigen Markte nach dem Verkaufspreis der betreffenden Waren und telegraphierte dann den Tarifsatz nach R. Der angegebene Frachtsatz betrug den Unterschied zwischen dem Marktpreis in R. und dem zu San Francisco, so daß jede Steigerung des Profites für unseren Produzenten ausgeschlossen war. Auf diese Weise machte sich die Eisenbahngesellschaft zum „residuary legatee“ — indem sie den ganzen Profit einzog und somit das Aufblühen des Unternehmens hemmte, statt es zu pflegen und zu begünstigen. Ist es zu viel gesagt, wenn man solche Methode als despotisch und kurzsichtig bezeichnet und ihr vorwirft, die Geschäfte und Verkehrsunternehmungen zu zerstören? Nicht selten sieht man das Getreide in Säcken neben dem Eisenbahngleise in San Joaquin Thal aufgeschichtet, um da monatelang — selbst die Regenzeit über — zu lagern, bis ein angemessener Tarif den Verkauf auf dem Markt ermöglicht. Viele der unerschöpflichen landwirtschaftlichen Hilfsmittel Californiens schlummern jetzt aus Mangel an Absatz, weil es an vernünftiger Tarifierung fehlt. Solange bei der gegenwärtigen Organisation unbeschränkte Macht, ohne im einzelnen verantwortlich zu sein, in der Hand eines einzigen Beamten liegt, dessen einzige Sorge ist, bei den Direktoren in Gunst zu stehen, was ihm auch gelingt auf Kosten des Publikums, dessen Interessen er mit Füßen tritt, statt wie er vernünf-

tigerweise thun sollte, ihm zu dienen, bleibt es nur eine Frage der Zeit, wann die Grenze der Toleranz, die in jeder menschlichen Gesellschaft existiert, erreicht sein und die öffentliche Meinung sich geltend machen wird. Dafs dies nicht schon in Californien geschehen ist, haben wir oben gesehen. Dafs es aber nicht mehr lange ausbleiben wird, zeigen mannigfache Vorboten, vor allem das energische Wachsen der Konkurrenz. In der Nordamerikanischen Navigationsgesellschaft ist kürzlich der Pacific Mail S. S. Co. ein Konkurrent auf dem Wege nach Panama erwachsen; in der Davies Ferry Transfer Co. ein Konkurrent für den Oaklandverkehr, während die Atchison Topeka und Santa Fe erfolgreich mit der Southern Pacific nach Los Angeles konkurriert hat; und für den internationalen Verkehr und für längere Strecken bestimmt the Canadian Pacific jetzt die Tarife nach New York und Liverpool. Vom Osten kommt allmählich die Konkurrenz durch die Ausdehnung der drei grössten Eisenbahnnetze: der Burlington-Bahn, der Rock-Island-Bahn, und der Chicago- und Northwestern-Bahn. Es ist nur eine Frage der Zeit, dafs jede dieser Linien ihren eigenen Weg nach der Pacificküste haben und eigene Zweiglinien bilden wird.

Zum Schluß möchte ich noch bemerken, dafs die Eisenbahnfrage in Californien einer falschen ökonomischen Auffassung entspringt. Die in Amerika allgemein angenommene Theorie der Eisenbahnen, dafs die Interessen einer Privatgesellschaft notwendig das wirtschaftliche Wohl der Gesamtheit fördern, ist vielmehr falsch und wird nicht durch Thatsachen bestätigt, weder in Californien noch sonstwo. Aber andererseits ist es richtig, dafs wenn eine solche Aktiengesellschaft die Interessen der Gesamtheit begünstigt, sie dadurch auch ihren eigenen Vorteil wahrnimmt. Dies ist besonders von einer Eisenbahngesellschaft zu sagen wegen des öffentlichen Charakters ihrer Funktionen. Nicht ein dem Publikum entgegenkommendes Vorgehen seitens der Eisenbahn wird einen Bankrott verursachen. Eine Eisenbahngesellschaft ist wesentlich eine volkswirtschaftliche Institution. Das Benehmen des Publikums aber gegen solche Institutionen, sowie das Vorgehen derselben gegen die Gesamtheit beweist, dafs man sich noch nicht klar ist über die tiefe Bedeutung dieser für die soziale Welt. Die obige Kritik weist auf die Thatsache hin, dafs die Eisenbahnpolitik vor allem das Gesamtwohl im Auge haben mufs. Sie sollte auf ein höheres soziales Niveau erhoben werden.
