



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Nordamerikanische Eisenbahnzustände.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

süchtiger und grausamer Despot und infolge dessen bei seinem Volke äußerst unbeliebt ist, kaum Widerstand gegen eine Annexion leisten. Er thut nichts gegen die räuberischen Tefinzen auf den Steppen seines Landes die von hier aus nach wie vor gelegentlich Razzias nach Gegenden jenseits der russischen Grenze unternehmen und die Karawanenstrafe zwischen Krasnowodsk und Chiwa sehr unsicher machen. Erst vor zehn Monaten beraubten sie einen großen Transport russischer Waaren bei Kungrad, sodaß die Russen dort für die Zukunft einen Kosakenposten aufstellten. Es fehlt also auch nicht an Anlässen, hier wieder eine Lücke zu schließen und einem unbequemen Nachbar das Lebenslicht auszublafen, das ohnedies seit dem letzten Kriege mit Rußland nur noch flackerte, und da England auch hier rechtlich nichts dreinzureden hat, so wird das keine große Mühe verursachen. Rußland aber wird dann in Mittelasien in recht befriedigender Weise abgerundet sein.



Nordamerikanische Eisenbahnzustände.



In einem vor etwa fünfundzwanzig Jahren veröffentlichten Lehrbuche der Finanzwissenschaft stellte Umpfenbach die Behauptung auf, daß ein verkehrsz- und kulturförderndes Element von so großer Tragweite wie das Eisenbahnwesen nur dann in voller Ausdehnung Früchte tragen könne, wenn es als Staatseinrichtung behandelt würde. Er bezeichnete es einfach als Pflicht des Staates, als Staatszweck schlechthin, alle Eisenbahnen des Landes zu übernehmen. Lange genug hat es gedauert, bis dieser Gedanke allgemeine Anerkennung gefunden hat, und selbst heute, wo er in der Theorie mehr als je befürwortet wird, hat er noch verhältnismäßig selten praktische Ausführung gefunden. Meist sind es die territorial kleinern Länder gewesen, die dem guten Beispiele, welches Belgien schon seit 1834 mit dem Ausbau eines Staatsbahnnetzes gab, gefolgt sind, Baden, Hannover, Württemberg, später auch Baiern und Sachsen, während Preußen erst in neuerer Zeit dazu geschritten ist, die vorhandenen Privatbahnen anzukaufen. Außerhalb des deutschen Reiches scheint man noch geringere Neigung zu verspüren, die Staatsverwaltung um dieses kolossale Verkehrsgebiet zu erweitern, oder hält es da, wo vielleicht Lust dazu entstanden ist, wegen des ansehnlichen Kapitals, das für den Ankauf erforderlich ist, zur Zeit nicht für möglich, denselben Raum zu geben.

In Italien sind allerdings etwa 64 Prozent aller Bahnen im Besitze des Staates. Von den 5891 Kilometern aber, die ihm gehören, werden nur 4419 auf eigene Rechnung betrieben. Oesterreich-Ungarn hat bei einem Netze im Umfange von 19 599 Kilometern nur 3920 Kilometer, Rußland von 23 000 Kilometern nur 2294 Kilometer Staatsbahnen. In Frankreich, das sich freilich das Heimfallsrecht gegenüber den konzessionirten Privatbahnen gesichert hat, sind von 29 489 Kilometern nur 4396 Kilometer staatliches Eigentum, und in Großbritannien und Nordamerika herrscht die Aktiengesellschaftsbahn unbedingt.

Gerade in den letztgenannten Ländern wird nun in neuerer Zeit außerordentlich viel über die Eisenbahnen geklagt. In mehr als einer Hinsicht bieten sie Veranlassung zu den mannichfachen Beschwerden des sie benutzenden Publikums, seien dies Geschäftsleute oder Privatpersonen, und in England und Rußland sind durch amtliche Erhebungen, die in zahlreichen Bänden kürzlich an die Öffentlichkeit gebracht worden sind, grobe Mißbräuche ermittelt worden. Kaum kann für die Kenntniss von „Eisenbahnzuständen“ etwas lehrreicher sein als das Studium dieser Enqueten. Jedes Blatt derselben beleuchtet die Systemfrage „Staats- oder Privatbahnen“ so grell zu Ungunsten der letztern, auf jeder Seite ist so massenhafter Stoff, als erdrückendes Beweismaterial für die Ausbeutung und Benachteiligung des Publikums durch die Privatbahnen zusammengetragen, daß — wie ein neuerer Forscher, dem man eine wertvolle Bearbeitung der englischen Eisenbahnzustände verdankt, sich treffend ausdrückt*) — aus den verschlungenen Einzelheiten heraus sich nur eine einzige Lösung darbietet, daß wie mit tausend Fingern aus allen Wirrnissen und Klagen auf eine einzige Abhilfe gedeutet wird — auf den Staat als den allein befähigten und berechtigten Ordner dieser Angelegenheit.

Nicht besser als in Rußland und Großbritannien gestaltet sich das Eisenbahnwesen in Nordamerika, und es ist in hohem Grade lehrreich, von einem bewährten Sachkenner eine objektive Schilderung der dort eingerissenen Mißstände zu hören. Herr von der Leyen giebt in seinem Buche über diesen Gegenstand**) nicht nur den umfangreichen literarischen Stoff kritisch gesichtet wieder, sondern er kennt die amerikanischen Schienenwege auch aus eigener Anschauung, und so wird es doppelt interessant, von einem hochgestellten preussischen Beamten, dessen Blick für diese Dinge durch die Praxis geschärft ist, ein Urtheil über diese Ent- und Verwicklung zu hören. Es ist die nationalökonomische Seite der Eisenbahnen, die erörtert wird, während die technische, die kaum über die Fachkreise hinaus Aufmerksamkeit beanspruchen könnte, unberührt geblieben ist. Im übrigen handelt es sich nicht um eine systematische zusammenhängende Darstellung der Geschichte und des heutigen Zustandes der Eisenbahnen in den Vereinigten

*) Gustav Cohn, Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre. Leipzig, 1883.

**) Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirtschaftlichen und politischen Beziehungen. Leipzig, Veit u. Comp., 1885.

Staaten von Nordamerika, sondern es ist eine freiere Form, die der Verfasser gewählt hat. Jeder der lose aneinandergereihten Aufsätze, aus denen das Buch besteht, behandelt ein Thema für sich, aber die Auswahl ist so glücklich und die Durchführung so geschickt, daß jeder derselben eine Seite der amerikanischen Mißwirtschaft darstellt. Jede Abhandlung erläutert dieselbe in einer andern Richtung, und auf diese Weise erhält der Leser ein farbenreicheres und bequemer aufzunehmendes Bild, als wenn er sich durch langatmige trockne Auseinandersetzungen durchwinden müßte, die bei dem Erbauer der ersten Bahn etwa begönnen und bei der neuesten Phase, dem Siege des Eisenbahnkönigs Jay Gould über unsern Landsmann Willard, aufhörten.

So liefert die Geschichte der Camden-Amboy-Frachtgesellschaft, d. h. der Eisenbahn, die fast vierzig Jahre lang die beiden Handelsstädte Newyork und Philadelphia ausschließlich verbunden hat, einen neuen Beitrag zu dem Kapitel der Ausbeutung des Publikums durch die Privatbahnen. In der alten Welt möchte sich kaum ein derartiges charakteristisches Beispiel dafür finden lassen, wie weit ein Eisenbahnmonopol ausarten kann, welches von Privatpersonen unter der Herrschaft einer schwachen Staatsregierung ausgeübt wird. Das schwierige Kapitel der Tarifpolitik erfährt in den Aufsätzen über die Lokaltarife der Eisenbahnen des amerikanischen Nordwestens und über „Eisenbahnkriege und Eisenbahnverbände“ Beleuchtung. Es ist dabei namentlich die Kostspieligkeit der Benutzung auffallend. Der niedrigste Satz der amerikanischen Abonnementsbillets, der sogenannten Tausendmeilenbillets, ist beispielsweise beinahe so hoch wie der regelmäßige Preis der preußischen Personenbillets erster Klasse. Wie weit ist man jenseits des großen Wassers doch von der Verwirklichung des Gebührenprinzips, als der Richtschnur für die Verwaltung der Staatsbahnen, entfernt! Ein grelles Schlaglicht auf die Gefährlichkeit und Gemeinschädlichkeit einer engherzigen Tarifpolitik wirft die Erzählung von den vereinigten Monopolen nordamerikanischer Privatbahnen und der Standard Oil Company, eines großen Petroleumgeschäftshauses in den Staaten Newyork und Philadelphia, welches bis auf den heutigen Tag das Petroleumgeschäft der ganzen Erde allein und ausschließlich beherrscht und nach seinem Gutdünken leitet. v. d. Leyen selbst nennt sie eine groteske, für alle Zeiten merkwürdige Erscheinung, ein lebendes Beispiel der haarsträubenden Konsequenzen, welche eine verwerfliche Tarifpolitik nicht nur für das Publikum, sondern auch für die Leiter der Tarifpolitik nach sich zieht. Wieder nach einer andern Richtung weist der Aufsatz: „Die staatliche Aufsicht über die Eisenbahnen,“ ein weiterer Beleg für die Behauptung, daß mit einer bloßen Aufsicht gegenüber den mächtigen Gesellschaften wie sie diese Aktienbahnen repräsentiren, nichts gewonnen ist oder ausgerichtet werden kann. Kurz, jede der zehn Abhandlungen, für sich verständlich und in sich abgeschlossen, betont einen Gesichtspunkt besonders, und alle zusammen bieten eine erschöpfende Darstellung von der ganzen Ausdehnung des Unwesens.

Man kann dem Buche, obgleich es die Systemfrage garnicht im Hinblick auf die spezifisch amerikanischen Zustände berührt, nachrühmen, daß es zu dem Besten gehört, was je für die Staatsbahninteressen geschrieben worden ist. So wirkt allein die Schilderung der erschreckenden Folgen der vollkommenen Freiheit, welche die Privatbahnen genießen. Vermutlich hat dem Verfasser diese Tendenz ferngelegen, und er hat nur im Auge gehabt, die hochinteressanten amerikanischen Zustände bei uns bekannt zu machen. Dennoch drängt auch sein Buch die Frage auf, die schon Professor Cohn in seinem ebengenannten Werke aufwirft: „Warum ist im kleinen öffentlichen Verbande die Straße eine öffentliche Anstalt, dagegen im großen Verbande nicht?“ Welcher andre Grund kann dazu veranlassen, wenn nicht die Mangelhaftigkeit des großen Verbandes?

Soviel ist allerdings sicher, daß ohne die Privatindustrie das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten von Amerika heute schwerlich die Ausdehnung gewonnen hätte, die es aufweist. Die Länge der Eisenbahnen der ganzen Welt beträgt gegen 450 000 Kilometer, die der amerikanischen etwa 200 000 Kilometer. Also besitzen die Vereinigten Staaten beinahe ebensoviele Eisenbahnen als die gesamte übrige bewohnte Erde. Das war kaum anders möglich als durch die Mitwirkung der etwa 1500 Erwerbsgesellschaften, welche das erforderliche Kapital auf ihre Gefahr aus eigener Tasche oder den Taschen von Privatpersonen aufzubringen gewußt haben. Die Bedachtsamkeit einer Staatsregierung hätte es niemals gestattet, innerhalb eines so kurzen Zeitraumes derartig schwerwiegende, die Zukunft belastende Ausgaben zu unternehmen. Dafür sind aber auch infolge des schnellen Wachstumes allerlei bedenkliche Verhältnisse entstanden. Mit der Befürchtung, daß eine Bevölkerung von etwa 50 Millionen Einwohnern, d. h. nur 5 Millionen mehr als das deutsche Reich hat, für ein so großartiges Netz garnicht den genügenden Verkehr beschaffen könnte, gewinnt die Eisenbahnfrage eine völlig andre Physiognomie. In der alten Welt denkt man, wenn von einer solchen die Rede ist, an das Publikum, an die Benutzer der Bahnen, die Kaufleute und Industriellen. In Amerika dagegen besteht das railroad problem auch für die Eisenbahngesellschaften selbst, für ihre Leiter und Aktionäre. Die Freiheit des Bahnbaues hat eben einfach zu einer maßlosen Überproduktion geführt, die auf diesem Gebiete einen ähnlichen Kampf ums Dasein erzeugt wie auf andern.

Wenn man Staats- und Privatbahnen mit einander vergleicht, so ist eines der am meisten auffallenden Unterscheidungs momente die Art der Kapitalbeschaffung. Die Regierung weiß sich mit einer ungleich würdigern Manier, als es oft bei Aktienemissionen der Fall ist, die erforderlichen Summen zu besorgen. Gerade für die Wege, die eine sich vollständig selbst überlassene Privatgesellschaft einschlägt, um zu ihrem Ziele — Einstreichung eines möglichst hohen Gewinnes — zu gelangen, bietet Amerika außerordentlich charakteristische Beispiele. Die Aktiengesellschaft, die sich in Amerika zum Bau einer Bahn bildet, ist durch

nichts in ihrem Treiben gehemmt. Während die europäische Eisenbahngesetzgebung eine ganze Reihe von Bestimmungen enthält über die Höhe des erforderlichen Kapitals, die Art der Aufbringung desselben u. s. w., und von den zu konzessionirenden Gesellschaften in dieser Hinsicht bestimmte Vorschläge erwartet, kümmert sich die Staatsgewalt in der Mehrzahl der Vereinigten Staaten darum nicht. Nur insoweit sind Vorschriften erlassen, als eine gewisse, freilich ziemlich niedrig bemessene Zahl von Aktionären wirklich vorhanden, ein Teil des Aktienkapitals gezeichnet und ein Teil — der wiederum sehr niedrig gegriffen ist — des gezeichneten Kapitals wirklich eingezahlt sein muß.

Die Regierung verlangt keine Kostenanschläge; es ist ihr gleichgiltig, wie die Gelder zum Bau aufgebracht werden, welche Richtung die Bahn einschlägt, wie viel Aktien und zu welchem Kurse sie ausgegeben werden, ob das ursprüngliche Aktienkapital erhöht wird. Dieses Vertrauen aber, das ihnen entgegengebracht wurde, haben die Gesellschaften nicht zu rechtfertigen gewußt. Vielmehr haben sie die Freiheit dazu benutzt, sich Dinge zuschulden kommen zu lassen, die als eine entschiedne Schädigung der Gesamtheit angesehen werden müssen. Da haben u. a., um diese Behauptung mit einer Thatsache zu belegen, die Regierungen einiger Staaten die vorsichtige Anordnung getroffen, daß, wenn die Erträge der Bahnen sich auf mehr als zehn Prozent des jeweiligen Anlagekapitals belaufen sollten, eine Ermäßigung der Tariffäge eintreten müßte. Als nun einige Bahnen sich in dieser Lage befanden, verspürten sie gar keine Neigung, sich diese Schmälerung ihres Gewinns gefallen zu lassen, und erfanden einen sehr einfachen Ausweg, sich aus der Verlegenheit zu ziehen. Sie vermehrten unter irgendeinem Vorwande das Aktienkapital und stellten die neuen Aktien den bisherigen Aktionären entweder unentgeltlich oder zu sehr niedrigem Kurse zur Verfügung. Damit war dann die Einnahme von mehr als zehn Prozent angeblich hinfällig geworden. Als Gründe zur Erweiterung des Anlagekapitals wurden angeführt etwa die Notwendigkeit eines Baues von Ergänzungsstrecken oder eines zweiten Geleises, die Behauptung, daß das ursprüngliche Aktienkapital zu gering bemessen gewesen sei, u. a. m. Jedoch war die Tadelscheinigkeit dieser Vorwände so klar, daß man für diesen Vorgang eine eigne Bezeichnung erfand, indem man ihn watering the stock — Verwässerung des Aktienkapitals — nannte.

Bei allen Vorteilen, die dieser Ausweg bot, war er immerhin ein etwas umständliches Mittel. Schließlich konnte die Regierung es sich doch ernstlich verbitten, daß ihre Gesetze in dieser Weise umgangen würden, und unbequeme Kollisionen waren möglich. Daher wandte man ein neues Verfahren an. Man bemas das Baukapital möglichst hoch, ließ aber dasselbe von den Aktionären garnicht oder nur zu einem geringen Bruchteile einzahlen und baute mit Hilfe von Prioritäten, sogenannten Bonds. Für eine Bahn von hundert Meilen Länge wurde bei Annahme der Kosten von 25 000 Dollars pro Meile ein Aktienkapital von 2 500 000 Dollars in Aussicht genommen. Davon wurde ein Prozent wirk-

sich eingezahlt, d. h. 25000 Dollars, und gleichzeitig wurde eine Anleihe in der Höhe des Baukapitals gemacht. Jeder Zeichner einer Obligation bekam die gleiche Summe in Aktien umsonst, und das gesamte Aktienkapital oder wenigstens ein großer Teil desselben hatte auf diese Weise nur fiktiven Wert. Auch Geschenke in Aktien vonseiten der Gründer an Gemeinden, Korporationen und Behörden, welche ihnen nützlich gewesen waren oder es voraussichtlich sein konnten, kamen vor. Unter solchen Umständen rechnete natürlich niemand auf eine Dividende der Stammaktien, und die Verwaltung der Bahn war froh, wenn der Ertrag soviel abwarf, daß die Zinsen der Obligationen — sechs bis sieben Prozent — bestritten werden konnten. Die Aktien aber, die den ersten Aktionären so gut wie nichts gekostet hatten, wurden auf den Markt gebracht und fanden bei gehöriger Anwendung der Reklametrommel auch Absatz. Das ging, sofern die Bahn sich einigermaßen rentirte, ganz gut. Wurden dagegen die Zeiten schlecht, sanken die Erträge, fing die Zinszahlung für die Obligationen an, Schwierigkeiten zu bereiten, so frachte das ganze Kartenhaus zusammen, und die Aktien verschwanden für immer oder mußten wenigstens für einige Zeit vom Schauplatz abtreten. v. d. Leyen giebt an, daß von 2093 Millionen Dollars, um welche in den Jahren 1881 bis 1883 das Anlagekapital dem Nennwerte nach vermehrt worden ist, nicht weniger als 1200 Millionen Dollars derartig fingirte Werte darstellten.

Dieser Gründungsschwindel, zusammengehalten mit dem unheilvollen Einflusse, den ein kleiner Teil der Aktionäre oft auf die Verwaltung zu gewinnen weiß, hat das absolute selbstherrliche Eisenbahnkönigtum geschaffen, das den Vereinigten Staaten eigentümlich ist. Bei den Generalversammlungen gewährt eine Aktie auch eine Stimme. Es giebt ferner völlige Freiheit in der Stellvertretung, und diejenige Partei oder Person, welche eine Aktie mehr als die Hälfte aller vorhandenen besitzt, hat meist die gesamte Verwaltung in ihrer Hand. Ohne jedes Bedenken wird dies dann ausgenutzt, die Partei wählt ihre Mitglieder in den Verwaltungsrat, stellt die ihr ergebnen Personen als Beamte an und leitet das Unternehmen so, wie es ihr gerade paßt. So ist es zu erklären, daß einzelne reich begüterte und mächtige Persönlichkeiten immer höher und höher gestiegen sind, daß schließlich ihrem Szepter sich alles beugt. Zwei der mächtigsten solcher Eisenbahnkönige sind im Osten William Vanderbilt, der Besitzer der New-York Central- und Hudson-River-Eisenbahn, und im Westen Jay Gould, der Haupteigentümer des Systems der ältern pazifischen Bahnen, gleichzeitig auch der Beherrscher der größten Telegraphengesellschaft. Man stelle sich vor, daß der letztgenannte mit einigen Genossen Gebiete über sieben verschiedene Eisenbahnunternehmungen mit zusammen 32800 Kilometern ist, daß er auch an den Eisenbahnen in Mexiko stark beteiligt ist und viele der in den östlichen Staaten gelegnen Eisenbahnen, beispielsweise die Newyorker Hochbahnen, mit verwaltet!

Nicht minder gefährlich sind die Verschmelzungen stärkerer und schwächerer Bahngesellschaften. Wenn schon einzelne Privatpersonen eine so mächtige Stellung erringen können, um wie viel mehr müssen die Befürchtungen sich steigern im Hinblick auf die Möglichkeit einer Verbindung der einzelnen Aktiengesellschaften unter einander. Es entstehen dann leicht Staaten im Staate, wie man gesagt hat, und gewiß ist ein Teil der vorhandenen Unzuträglichkeiten im englischen Eisenbahnwesen gerade auf den Umstand zurückzuführen, daß es vier große Kompagnien sind, welche die Fäden des Verkehrs in den Händen halten. In Frankreich sind es sechs große Gesellschaften, von denen alles abhängt, und wenn, wie erwähnt, in den Vereinigten Staaten allerdings die Zahl der Aktiengesellschaften, welche Eisenbahnen gebaut haben und noch bewirtschaften, eine ansehnliche ist, so gehören gleichwohl Fusionen dort nicht zu den Seltenheiten, und man weiß durch Verbände und Verträge sich manche Vorteile zu sichern, die nicht immer für das Publikum zu solchen werden. So ist die mächtige New York Central and Hudson River Railroad, eine der wichtigsten Bahnen für den Verkehr von Newyork nach den großen Seen hin, durch Vereinigung einer ganzen Anzahl kleiner Bahnen entstanden, und das mächtige System der Vereinigten Bahnen von Pennsylvanien hat den gleichen Ursprung. Eine andre, weniger auffällige, vielleicht aber deshalb umso bedauerlichere Form der Vereinigung ist der Erwerb eines sogenannten controlling interest bei einer andern Gesellschaft. Darunter versteht man „den Erwerb soviel stimmberechtigter Aktien eines andern Unternehmens, daß der erwerbende Unternehmer über die Mehrheit der Stimmen in der Generalversammlung des «kontrollirten» Unternehmens verfügt, somit die Verwaltung desselben nach seinem Belieben leiten und dabei eine Personalunion in der Leitung der verschiedenen Unternehmungen herbeiführen kann.“ Auch Pachtungen einer Bahn durch die andre kommen vor, die sogenannten leases; nicht selten auf die Dauer von 99 Jahren, was selbstverständlich alsdann nur eine verschleierte Eigentumsübertragung ist.

Weniger gefährlich sollen die Eisenbahnkartelle sein, die unter dem Namen pools bekannt sind. Dieselben beabsichtigen die Transporte einer bestimmten Gegend unter alle die Bahnlinien, die für dieselbe in Betracht kommen können, gleichmäßig oder in einem gewissen bestimmten Verhältnisse zu verteilen. Im Publikum herrscht ein Vorurteil gegen die pools, die Ansicht, daß diese es mit den Benutzern der Bahnen nicht gut meinen. Jedoch wird von sehr verständiger amerikanischer Seite behauptet, daß die Organisation der pools so wenig ehrenrührig sei, wie die deutschen oder europäischen Eisenbahnverbände und Verträge, die für den internationalen Verkehr von größtem Nutzen und unentbehrlich sind. Die Schilderung, die v. d. Leyen in dem Aufsatz „Eisenbahnkriege und Eisenbahnverbände“ von der Thätigkeit des unter dem Präsidium eines Deutschen, Colonel Albert Fink aus Darmstadt, bestehenden Joint Executive Committee entwirft, ist dem auch dazu angethan, diese letztere Vorstellung zu unterstützen.

Diese, aus dem im Volksmunde als Trunk Line Pool bekannten großen Verbände der fünf ostwestlichen Hauptbahnen (Trunk Lines*) schließlich nach mehrjährigen Vereinigungsversuchen im Jahre 1878 hervorgegangene Organisation umfaßte anfangs zwanzig, später vierzig Eisenbahngesellschaften und hat unzweifelhaft segensreich gewirkt, wie ausführlich bei v. d. Leyen nachzulesen ist. Dennoch tritt auch bei ihr das Verhängnisvolle des Privatbahnsystems wieder sehr deutlich hervor, denn auf die Dauer hat sie sich nicht halten können. Nachdem sie 1878 bis 1883 ruhmreich gewirkt hatte, brachen im Jahre 1884 aufs neue Tarifkriege aus, die vermutlich zur Auflösung des Joint Executive Committee führen werden. Wenigstens hat Colonel Fink den Vorsitz niedergelegt. Wie verwüstend und vernichtend diese Kämpfe um die Besorgung der Transporte, sei es von Personen oder von Gütern, sich zeigen, beweist die Thatsache, daß man im Jahre 1884 Wochen lang für einen Dollar von Newyork nach Chicago, eine Entfernung von 1400 Kilometern, fahren konnte, und daß auch die Frachten nicht entfernt zur Deckung der Selbstkosten ausreichten.

Diese und andre Schattenseiten eines durch Privatgesellschaften geleiteten Eisenbahnwesens haben auch in den Vereinigten Staaten auf den Ausweg geführt, welchen die Anhänger des Privatbahnsystems in der alten Welt gleichfalls befürwortet haben. Man unterwarf nämlich die Privatbahnen einer angeblich strengern Oberaufsicht des Staates und einer Gesetzgebung, welche die Mißstände zu verhindern sucht. Es wurde oben erwähnt, wie wenig die Gesetzgebung im gegebenen Falle respektirt werde, und um garnichts besser verhält es sich mit den Aufsichtsbehörden, welche einzelne Staaten ins Leben gerufen haben, in der Hoffnung, dieselbe von einer bundesstaatlichen Oberaufsichtsbehörde gekrönt zu sehen. Während die erstern die innerhalb der Einzelstaaten gelegnen Bahnen überwachen sollten, war der letztern die Aufgabe zugebracht, sich mit der Regelung des zwischenstaatlichen Verkehrs zu befassen.

Ähnliche Bestrebungen verfolgt man seit Jahren in England. Seit dem Jahre 1873 giebt es dort ein Eisenbahnaufsichtsamt — die sogenannten Railway Commissioners. Aber es ist Thatsache, daß diese Behörde sogut wie garnichts geleistet hat. Jeder Geschäftsmann hütet sich, vor derselben eine Klage gegen die Eisenbahngesellschaften anzustrengen, weil er dann für immer ein „Gezeichnete“ — a marked man — ist, und selbst das Kriegsdepartement Ihrer britischen Majestät hat, laut seiner eignen Erklärung vor der Enquetekommission, die Scheu nicht überwinden können, gegen die Bahngesellschaften zu klagen — „weil es so viel mit denselben zu thun habe.“ Die Übermacht der Eisenbahnen, die jeden mit Strafe bedrohen, der sich wider ihre Verfügungen auflehnt, ist eben zu groß, als daß die Aufsichtsbehörde eine ersprießliche Wirksamkeit entfalten könnte.

*) Es sind gemeint die New York Central and Hudson River Railroad, die Pennsylvania Railroad, die New York Lake Erie and Western Railroad, die Baltimore and Ohio Railroad und die Grand Trunk Railroad of Canada.

Dieselben Erfahrungen macht man in den Vereinigten Staaten, wo übrigens die Aufsichtsämter noch nicht sehr verbreitet sind — erst in zweiundzwanzig von den achtunddreißig Unionsstaaten bestehen sie — und wo von diesen selbst die Einsetzung einer bundesstaatlichen Aufsichtsbehörde als ein „heroisches, beinahe verzweifeltes Mittel“ gelegentlich bekämpft wird. Ihre Befugnisse sind insbesondere in den östlichen Staaten nicht weitreichend; sie sollen mehr durch sanfte Überredung und Vermittlung als durch Zwang und Strenge Übelstände zu beseitigen sich bemühen, und da, wo wie z. B. im Staate Massachusetts wirkliche Erfolge erzielt worden sind, werden diese als „eine vereinzelte, auf besondern Verhältnissen beruhende Erscheinung“ hingestellt. Aber selbst in Massachusetts, das im ganzen von den verderblichen Auswüchsen der reinen Privatbahnpolitik verschont geblieben ist, werfen die Berichte der Behörde, wie v. d. Leyen im einzelnen zeigt, gerade keine günstige Beleuchtung auf die Eisenbahnen, lassen u. a. die Betriebssicherheit als nicht über alle Zweifel erhaben erscheinen. Und in Newyork, wo allerdings das Aufsichtsamt erst eine zweijährige Existenz aufweist, trotzdem aber sich sehr anerkennend über das Gesetz, dem es seine Begründung verdankt, und dessen Folgen äußert, möchte nach den von v. d. Leyen mitgetheilten Proben der Schluß, daß es mit den Eisenbahnzuständen wesentlich besser geworden sei, ein voreiliger sein. Der Wille der Aufsichtsbehörden ist gut, aber der Widerstand der Bahnen, bald aktiv, bald passiv, läßt nur geringe Erfolge reifen. So bringt denn die amerikanische Erfahrung einen neuen Beleg für die Unhaltbarkeit des Vorschlages, mit Aufsichtsbehörden mächtige Aktiengesellschaften zu einem das Publikum mit gehöriger Rücksicht behandelnden Verfahren anzuhalten. „Bei einfachen, normalen Verhältnissen, sagt v. d. Leyen (S. 175), kann ein staatliches Aufsichtsamt in kleinen Dingen nützlich wirken. In dem Wesen der Sache, der großen Aufgabe, die Eisenbahnen zu Dienerinnen des allgemeinen Verkehrs zu machen, sie anzuhalten zu einer dauernden, wahrhaft gemeinnützigen Wirksamkeit, können Aufsichtsbehörden den mächtigen Eisenbahngesellschaften gegenüber so gut wie nichts ausrichten, nicht in England, noch viel weniger in den Vereinigten Staaten von Amerika.“

Nur an einige Punkte in dem reichen Inhalte des interessanten Buches konnte hier angeknüpft werden. Wer noch nicht überzeugt ist von den Segnungen des Staatsbahnwesens, der lese bei v. d. Leyen nach, was für Zustände sich bei der Freiheit des Eisenbahnwesens ausbilden. Da England, Rußland, Amerika auf diesem Gebiete übereinstimmende Erscheinungen zeigen, möchte man fast hinzufügen: zu welchen Zuständen naturgemäß die schrankenlose Freiheit Veranlassung bieten muß.

