



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Lenschau, Th.: Amerikanische Eisenbahnen

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



## Amerikanische Eisenbahnen



Es war im Mai des vorigen Jahres, als die Welt durch den sogenannten Northern Pacific Corner zuerst auf die gewaltigen Verschiebungen aufmerksam gemacht wurde, die sich seit einiger Zeit auf dem Gebiete der nordamerikanischen Eisenbahnen vollzogen hatten. Damals wurde das ungeheure Ringen zweier Finanzgruppen, die um die Wette die Mehrheit der Northern-Pacific-Werte und damit die Kontrolle der Bahn zu erwerben suchten, endlich nach riesigen Verlusten der Spekulation durch gütlichen Vergleich beigelegt, der eine vorläufige Beruhigung schuf; aber es ist ungemein charakteristisch, daß kaum ein Jahr später, im vergangenen April, mit den Aktien der Louisville and Nashville das Spiel von neuem begann und wahrscheinlich mit einer ähnlichen Katastrophe geendet haben würde, wenn sich nicht Morgan zur rechten Zeit ins Mittel gelegt hätte. Dies beweist, daß drüben noch immer dieselbe Bewegung im Gange ist, die seit mehreren Jahren unter dem Schlagwort der Interessengemeinschaft den weitaus größten und wichtigsten Teil der nordamerikanischen Eisenbahnen fünf Männern unterworfen hat, die man somit als die eigentlichen Herren des gesamten Reges ansehen muß: John D. Rockefeller, William K. Vanderbilt, George C. Gould, John Pierpont Morgan und E. H. Harriman. Wie weit die Vereinheitlichung schon gediehen ist, erkennt man am besten aus einer kurzen Darlegung der gegenwärtigen Besitzverhältnisse, und diese allein vermag auch den richtigen Standpunkt zu geben, von dem aus sich die Weiterentwicklung dieser Bewegung einigermaßen beurteilen läßt.

Die ganze ungeheure Masse der amerikanischen Bahnen — ihre Länge beträgt gegenwärtig rund 320 000 Kilometer und hat in den letzten Jahren durchschnittlich um 8000 Kilometer zugenommen — wird durch zwei Linien, von denen die eine von Chicago über St. Louis nach New Orleans, die andre von Norfolk an der Chesapeake Bai ebenfalls über St. Louis und Omaha den 42. Breitengrad entlang läuft, in vier ziemlich scharf voneinander gesonderte Gebiete geteilt. Von diesen gehört das nordöstliche, das die sogenannten Neuenglandstaaten und die wichtigsten Staaten der Mitte, Pennsylvania, Ohio, Indiana und Illinois umfaßt, den Trunk- oder Rumpfbahnen an, deren es



im ganzen vier giebt: die New York Central-, die Erie-, die Pennsylvania- und die Baltimore and Ohio-Bahn. Sie alle reichen von den Häfen des Atlantischen Ozeans bis zu den großen Emporien der Mitte, bis Chicago und St. Louis, und durchziehen auf ihrem Wege so die reichsten und am dichtesten bevölkerten Gegenden der Union. Die New York Central geht von New York über Albany nach Buffalo und von da am Eriesee entlang über Toledo nach Chicago, während sie sich zugleich durch ihren maßgebenden Einfluß auf die Cincinnati, Cleveland, Chicago and St. Louis, die die genannten Städte untereinander verbindet, den Zugang nach St. Louis gesichert hat. Sie ist seit alten Zeiten der Erbbesitz der Familie Vanderbilt, die kürzlich auch noch die Kontrolle über nahezu sämtliche Bahnen in den eigentlichen Neuenglandstaaten hinzu- erworben hat. In engem Verhältnis zu dieser Vanderbiltgruppe steht die Eriebahn, die von Jersey City (New York gegenüber am Hudson) über Pittsburg der erstgenannten Bahn parallel, aber südlicher nach Chicago geht, wobei sie noch einen Zweig nach Cincinnati entsendet. Seit ihrer Reorganisation im Jahre 1895 liegt sie in den Händen Morgans, und ihre Hauptbedeutung besteht darin, daß sie mit vielen Seitenlinien von Norden her in das nordpennsylvanische Anthracitkohlengebiet eindringt und somit einen großen Teil des Kohlenverkehrs besorgt.

Den beiden genannten gegenüber steht die große Pennsylvaniabahn, die im Januar 1900 auch die Kontrolle der Baltimore and Ohio gewonnen hat: mit ihren Hauptlinien zieht sie nunmehr nach mancherlei Neuerwerbungen, unter denen die Chesapeake and Ohio sowie die Norfolk and Western genannt sein mögen, von Jersey City über Philadelphia und Pittsburg nach St. Louis und Chicago, während sie zugleich nach Norden bis Buffalo, nach Süden bis Cincinnati und Norfolk an der Chesapeakebai ausgreift. Einen Hauptteil ihres Verkehrs zieht sie aus dem pennsylvanischen und westvirginischen Weichkohlengebiet, das ihre Routen nach allen Richtungen hin durchziehen; zugleich aber verfügt sie in der ihr angegliederten Philadelphia and Readingbahn auch noch über einen Zugang ins Anthracitrevier von Süden her. Ganz kürzlich hat sie auch die Bahnen auf Long Island an sich gebracht und plant nun, sich von ihrem bisherigen Endpunkt Jersey City durch einen mächtigen Tunnel unter dem Hudson hindurch einen direkten Eingang in New York zu verschaffen, wie ihn bis dahin nur die New York Central hat. Schon dieses letzte Unternehmen zeigt, daß die Morgan-Vanderbiltgruppe und die Pennsylvaniabahn, die von ihrem Präsidenten Cassatt geleitet wird, im allerbesten Einvernehmen stehn, und beide zusammen beherrschen in der That den ganzen Nordosten mit einer einzigen Ausnahme, die allerdings fortwährend Anlaß zu Streitigkeiten zu geben droht. Dies ist das Wabashnetz, das von Kansas City im Westen bis Toledo im Osten und von hier durch die ihm zugehörige Wheeling and Lake Erie bis nach Wheeling in der Nähe von Pittsburg reicht. Es ist im Besitze George Goulds, und da dieser nun auch allem Anschein nach über die Delaware and Lackawannabahn verfügt, die unabhängig von den Trunklinien Jersey City mit Buffalo verbindet, so wird ihm die Absicht zugeschrieben, er wolle von Wheeling nach Pittsburg hinein und durch eine weitere Verbindung



Pittsburg—Buffalo seinen getrennten Besitz im Osten und Westen zu einer neuen fünften Trunklinie zusammenschweißen, die dann über Chicago und St. Louis tief in den Westen hineinreichen würde. Natürlich wäre das den beiden herrschenden Gruppen aufs höchste unangenehm; deshalb rief Goulds Versuch, die Wheeling—Pittsburg zu bauen, im Herbst vorigen Jahres heftige Drohungen der Pennsylvaniabahn hervor. Ob Gould sich viel darum kümmern wird, steht dahin: bis jetzt sind die Vorbereitungen noch im Gange, wenn gleich das Tempo sehr viel langsamer geworden ist.

Aber der Einfluß der großen Trunkbahnen beschränkt sich nicht auf den Nordosten allein, vielmehr sind sie durch die letzten Ereignisse nun auch in den Baumwoll- und Zuckerrohrstaaten des Südostens zur Herrschaft gelangt. Drei Linien sind es zunächst, die von Washington und Norfolk aus neben einander das Küstenland zwischen Alleghanies und Atlantischem Ozean durchziehen: nahe am Gebirge die Southern Railway, in der Mitte die Seaboard Air und an der Küste die Atlantic Coast Line. Unter ihnen ist die Southern weitaus die bedeutendste. Während die beiden andern hauptsächlich den Verkehr der Küstenstaaten bis nach Florida hin besorgen, wohin die Seaboard Air durch die Florida Central, die Atlantic Coast durch das vor einigen Wochen ihr angegliederte Plantnetz den Zugang hat, durchzieht die Southern den wichtigen Eisendistrikt von Birmingham in Alabama und erreicht durch östliche Anschlußlinien nahezu sämtliche wichtigere Häfen am Atlantischen Ozean. Nach Westen hin treffen ihre Linien den Mississippi an vier Punkten von St. Louis an abwärts, nach Norden den Ohio bei Louisville und Cincinnati, und um so unangenehmer war es für sie, daß sie keinen eignen Zugang nach New Orleans hatte, sondern von ihrem Endpunkt Mobile am Golf bis dorthin die Geleise der Louisville and Nashville benutzen mußte.

Damit ist zuerst der Name gefallen, der in den letzten Transaktionen eine so bedeutende Rolle gespielt hat, und es wird deshalb hier nötig sein, die Lage dieser Bahn eingehender zu schildern. Sie und die ihr ziemlich parallele Illinois Central unterscheiden sich von allen übrigen amerikanischen Bahnnetzen, die dem Hauptzuge des Verkehrs von Osten nach Westen folgen, hauptsächlich durch ihre nordsüdliche Richtung, und zwar reicht die Louisville and Nashville von St. Louis, Louisville und Cincinnati in allmählich konvergierenden Linien bis Mobile und New Orleans, während die Illinois Central von Chicago über St. Louis, von Louisville über Memphis gleichfalls demselben Ziele, der großen Handelsstadt an der Mündung des Mississippi, zustrebt. Beide beherrschen von Osten und Norden her die Zugänge nach New Orleans, und da dieses nicht nur durch den mittelamerikanischen Kanal in Zukunft sehr gewinnen muß, sondern schon in den letzten fünf Jahren seinen Schiffsverkehr um rund 40 Prozent vermehrt hat, so war es klar, daß beide Linien zu wertvollen Objekten für die Spekulation der Eisenbahnmagnaten werden mußten. Bis zum April d. J. nun lagen die Eigentumsverhältnisse so, daß nach allgemeiner Annahme die Southern unter dem Einfluß Morgans, die Atlantic Coast unter dem der Pennsylvaniabahn stand, während die Illinois Central ein Glied des später zu erwähnenden Harrimansyndikats



war. Von der auf diese Weise ziemlich abgeschnittenen Seaboard Air Line nahm man an, daß sie an die den Rothschilds gehörige Louisville and Nashville Anschluß suche, mit der sie schon im westlichen Florida zusammentraf, und dies erschien um so glaublicher, als die Louisville and Nashville für fünf Millionen Dollar neue Aktien ausgeben wollte, um damit die Knoxville und Atlantabahn zu bezahlen, die ihr einen zweiten Berührungspunkt mit der Seaboard Air in Atlanta verschaffte. Da begann etwa Ende März der Großspekulant Mr. Gates mit Unterstützung von Chicagoer Bankfirmen, Aktien der Louisville and Nashville zu kaufen, wobei er bemerkte, daß das Direktorium der Bahn nicht allein selbst nur wenig Aktien besaß, sondern auch noch die Unvorsichtigkeit begangen hatte, schon einen Teil der neu zu emittierenden Aktien zu verkaufen, obwohl diese gesetzlich noch nicht lieferbar waren. Durch geschickte Käufe brachte er 330 000 Stück Aktien im offenen Markt an sich, wobei der Kurs von 105 auf 130 stieg, und erwarb so die Kontrolle der Bahn. Da er indessen selber zu schwach war, sie zu halten, so ging er unter Zurückweisung des Kaufangebots der Seaboard Air Line damit zu Morgan, der denn auch auf den Handel einging und die Kontrolle übernahm. Nun wird die Sache so dargestellt, als ob Morgan dabei eigentlich hineingefallen sei, indem Gates ihn zum Ankauf gezwungen habe, denn, sagt man, sonst würde Gates auf Lieferung bestanden und eine Neuauflage des Northern Pacific Corners vom 8. und 9. Mai 1901 hervorgerufen haben. Dies aber mußte Morgan unter allen Umständen vermeiden, um das Publikum, das seit der Northern Pacific-Affäre nicht so rechtes Vertrauen mehr zu den Eisenbahnwerten hat, nicht vollständig kopfscheu zu machen.

Wenn man aber bedenkt, daß die geplante Ausdehnung der Louisville and Nashville gerade die Southern bedrohte, an der Morgan interessiert ist, daß ferner Morgan in der Chicago, Indianapolis and Louisville Eisenbahn, der sogenannten Mononroute, schon seit langem das Stück besitzt, das mit der Louisville eine neue Durchgangslinie Chicago—New Orleans schafft, so wird man die Sache einigermaßen anders beurteilen, wenngleich Morgan ja seine Gründe haben mag, der vorhin mitgeteilten Version nicht zu widersprechen. Wie dem aber auch sei, der Erfolg ist jedenfalls der, daß das ganze Land östlich von dem großen Strome jetzt von den vereinigten Morgan-Pennsylvania-Bauernbilit-Interessen beherrscht wird; ausgenommen sind nur die beiden Goulb bahnen, die Wabash und Lackawanna, ferner die Illinois Central, die zum Harriman Syndikat gehört, und endlich die Seaboard Air Line, der aber jetzt jede Möglichkeit einer Ausdehnung abgeschnitten ist. Dabei sind die drei wichtigen Verbindungen New York—Chicago, New York—New Orleans und Chicago—New Orleans durch die Erie-, Southern- und Louisville and Nashvilledahn in Morgans persönlichem Besitz.

Westlich von dem großen Strome dagegen dehnt sich das gewaltige Gebiet der Pacificbahnen aus, die in Anlage und Betrieb so tiefgehende Unterschiede von den Bahnen des Ostens aufweisen, daß man mit Recht den Mississippi als die große Grenzscheide im nordamerikanischen Eisenbahnwesen ansehen kann. Während im Osten die technischen Schwierigkeiten nicht so be-



deutend waren und die Bahnen von vornherein dem Verkehrsbedürfnis einer mehr oder weniger dichten Bevölkerung entgegenkamen, wurden im Westen die Ingenieure durch die Überschreitung der Cordillere sofort vor die größten technischen Aufgaben gestellt, deren Bewältigung nur durch riesige Energie und glänzende Fähigkeiten möglich war. Dazu konnten die Bahnen nicht von vornherein mit einem vorhandenen Verkehr rechnen, vielmehr mußten sie diesen erst als Pioniere der nachrückenden Bevölkerung entwickeln. Fünf Bahnen sind es bisher, die durch den westlichen Teil des Kontinents gehn, und zwar von Süden nach Norden in folgender Reihenfolge: Southern Pacific, Atchison Topeka, Union Pacific, Northern Pacific, Great Northern, und ihnen mag man als sechste die Canada Pacific anschließen, die zwar außerhalb des Gebiets der Union liegt, aber mit den beiden letzten eine durch mancherlei gemeinsame Interessen und gegenseitige Konkurrenz verbundene nördliche Gruppe bildet.

Dagegen lassen sich die drei erstgenannten zu einer südlichen Gruppe zusammenfassen, in der die Union Pacific die bedeutendste ist. Mit ihren Hauptlinien reicht sie von Omaha bis Ogden und von Kansas City bis Denver, also vom Missouri bis ins Herz des Felsengebirges. Aber an beiden Punkten ist durch angegliederte Netze für Anschluß gesorgt: von Ogden führen die Oregon Short Line und die Oregon Railroad Co. bis Portland, Tacoma und Seattle am Puget Sound, während sich in Denver die Union Pacific, Denver and Gulf Line anschließt, die mit einer Verlängerung bis Fort Worth in Texas nach Süden hinabreicht. Dazu hat nun die Hauptgesellschaft im Januar 1901 die Central und die Southern Pacific erworben, von denen jene Ogden mit San Francisco verbindet, während diese von New Orleans über El Paso bis Los Angeles am Stillen Ozean und von da der Küste parallel ihre Linien bis San Francisco und Portland erstreckt.

Dieser gewaltige Komplex von Bahnen liegt in den Händen des sogenannten Harriman-Syndikats, das den Standard Oil Trust (Rockefeller), das Bankhaus Kuhn, Loeb und Co., die Vanderbilts sowie die Goulds umfaßt und nach seinem Leiter E. H. Harriman bezeichnet wird. Aber der Einfluß des Syndikats reicht noch bedeutend weiter, insofern ihm auch sämtliche Gouldbahnen (Missouri—Pacific, Missouri—Kansas—Texas, Texas and Pacific und andre, dazu die vorhin genannten Wabash und Illinois Central) angehören, und mit Recht kann man sagen, daß der ganze Südwesten unter seiner Herrschaft steht, allerdings mit einer Ausnahme, die von der Atchison, Topeka and Santa Fé-Eisenbahn gemacht wird. Diese nimmt auch in anderer Beziehung eine gesonderte Stellung ein. Während alle übrigen Pacificbahnen am Missouri und Mississippi enden, ist sie die einzige, die Chicago direkt mit der Küste des Stillen Ozeans verbindet: sie zieht von Chicago aus über Atchison, Kansas City und Topeka bis La Junta am Felsengebirge, wobei sie etwa mittwegs einen Arm nach Süden ausstreckt, der die Golfküste bei Galveston erreicht. Von La Junta aus geht sie im Norden bis Denver, im Süden an Santa Fé vorbei bis El Paso an der mexikanischen Grenze; kurz hinter Santa Fé zweigt sich dann die letzte Hauptstrecke nach San Francisco mit Anschlüssen nach San



Diego und Los Angeles ab. Übrigens soll auch die St. Louis und St. Francisco-Bahn, die von St. Louis in genau südwestlicher Richtung bis tief nach Texas hinein reicht und dort mit Ausläufern der Atchison zusammentrifft, mit dieser in genauem Verhältnis stehn. Das Eigentümliche ist, daß die Atchison ihre finanzielle Unabhängigkeit vollkommen gewahrt hat: unter der Leitung ihres jetzigen Präsidenten Ripley hat sie es zu hoher Blüte gebracht, und da infolge dessen der Wert ihrer Aktien bedeutend gestiegen ist, so wird es einigermaßen schwer halten, sie in die Interessengemeinschaft mit hineinzuziehn.

Besser dagegen ist im Laufe der letzten Jahre die Einigung im Nordwesten gelungen, wo zwei Konkurrenzlinien, die Northern Pacific und weiter nördlich die Great Northern das ganze Land von Minneapolis und St. Paul am obern Mississippi bis Tacoma und Seattle am Puget Sound durchziehn. Die erste von beiden war Anfang der neunziger Jahre fast dem Bankrott verfallen, bis Morgan ihre Reorganisation unternahm und mit glücklicher Hand durchführte: er gilt seit dieser Zeit als der eigentlich leitende Geist im Direktorium der Northern Pacific. Ihre stärkste Mitbewerberin war die Great Northern, die unter der musterhaften Leitung J. J. Hills von Anfang an in vorzüglicher Lage gewesen ist. Aber in der letzten Zeit wurde der früher mit den schärfsten Mitteln geführte Konkurrenzkampf beigelegt, seitdem Hill und Morgan in persönliche Beziehungen traten, und bald reifte zwischen beiden der Plan, durch Verbindung ihrer Bahnen mit den Trunkbahnen, die unter Morgans Einfluß standen, eine einzige große Überlandlinie durch den ganzen Kontinent zu begründen.

Allerdings war die Sache nicht so einfach. Wie wir schon erwähnt haben, enden die drei nördlichen Pacificbahnen Great Northern, Northern und Union Pacific am obern Mississippi und Missouri, und da die Trunkbahnen nur bis Chicago reichen, so hat sich in der Mitte eine Reihe anderer Gesellschaften gebildet, die die Verbindung zwischen Osten und Westen besorgen und meistens ihre Linien bis zum Felsengebirge ausgedehnt haben, ohne jedoch eigne Verbindung nach dem Stillen Ozean zu haben. Es sind dies die Chicago, Milwaukee and St. Paul, die Chicago and Northwestern, die Wisconsin Central, dann weiter südlich die Chicago, Burlington and Quincy, sowie die Rock Island and Pacific: unter ihnen besonders die beiden ersten mächtige Bahnnetze, die neuerdings eine eigne Ausdehnung bis zum Stillen Meer planen sollen. Der Lage nach konnten nur drei, die St. Paul, die Burlington und die Wisconsin Central in Betracht kommen, wobei aber die letzte wegen ihrer geringen Bedeutung beiden Männern nicht geeignet erschien: Morgan wollte von vornherein die St. Paul, Hill die Burlington ankaufen. Allein Morgans Versuch mißglückte Anfang 1901, angeblich weil Rockefeller, der Hauptbesitzer von St. Paul-Aktien, sein Angebot ungenügend fand, und nun wandte man sich dem Hill'schen Vorschlag zu, der unter starker Kurssteigerung der Burlingtonwerte auch glücklich durchgeführt worden ist.

Raum aber war die Erwerbung der Burlington ruckbar geworden, als sich das Harrimansyndikat zu rühren begann, das die Konkurrenz der Burlington fürchtete, weil diese den Linien der Union Pacific bis zum Felsen-



gebirge parallel läuft. Da aber der Handel nicht mehr rückgängig zu machen war, so warfen sich Harriman und seine Leute auf die Northern Pacific-Werte, um womöglich die Kontrolle dieser Bahn, die Morgan nicht vollständig beherrschte, an sich zu bringen, und indem Morgan nun seinerseits dasselbe that, um den Plan zu vereiteln, entstand die starke Steigerung der Northernwerte im Mai des vorigen Jahres, bei der übrigens Deutschland seinen Besitz an Northern-Aktien mit großem Gewinn abgestoßen hat. Als beide Teile genug zu haben glaubten, bestanden sie auf Lieferung der gekauften Stücke, und da zeigte sich, daß viel mehr Stücke verkauft waren, als es überhaupt gab: es begann die wilde Jagd der Verkäufer nach Northernwerten, die am 8. und 9. Mai 1901 den Kurs zeitweilig auf 1000 trieb und zahlreiche Zusammenbrüche zur Folge hatte.

Als man nach einiger Zeit die Sachlage überschauen konnte, erwies sich, daß die Harrimanleute doch den Vorsprung vor Hill und Morgan hatten: von 155 Millionen Dollars an Obligationen und Aktien hatten sie 78 erworben, und nun blieb nur eine Verständigung übrig. Sie erfolgte in der Weise, daß Harriman und seine Leute zurücktraten, wofür sie 15 Millionen Entschädigung und die Zusicherung erhielten, daß die Burlington gesondert und niemals im Gegensatz zur Union Pacific verwaltet werden sollte: als Garantie dafür erhielt das Syndikat mehrere Plätze im Direktorium der Burlington eingeräumt. So endete der große Streit nur mit einem halben Siege Morgans, da er die als Bindeglied zwischen Ost und West gedachte Burlington nun doch nicht allein in seine Gewalt bekommen hat.

Die vorstehende Übersicht der Besitzverhältnisse zeigt, wie weit die Einheitsbewegung schon gediehen ist: von 320 000 Kilometern mit etwa 50 Milliarden Mark sind 190 000 mit etwa 30 Milliarden, darunter fast alle wichtigen Linien außer der Atchison, in den Händen des Harrimansyndikats, der Morgan-Hill-Wanderbilt- oder der Pennsylvania-Gruppe. Wenn aber zuletzt mit besondrer Ausführlichkeit der Northern Pacifichandel besprochen ist, so hat das seinen besondern Grund: denn dieser hat in der letzten Zeit eine Wendung genommen, die die bisherige Einheitsbewegung in ihrem Fortschreiten aufs schwerste bedroht. Um das zu verstehen, muß man sich einiger Thatsachen aus der Geschichte des amerikanischen Eisenbahnwesens erinnern. Als sich beim Beginn der sechziger Jahre aus der Masse der kleinen Bahnen zuerst größere Gesellschaften gebildet hatten, da begann bald ein wilder Wettbewerb, der erst dadurch beendet wurde, daß sich die konkurrierenden Linien zum Poolen, d. h. zur gemeinsamen Gewinnbeteiligung zusammenthaten. Aber dies wurde durch das im Jahre 1887 erlassene Gesetz über den zwischenstaatlichen Verkehr verboten, und nun sahen sich die Bahnen, wenn sie in Frieden untereinander leben wollten, genötigt, den Weg der Tarifvereinbarungen zu beschreiten. Aber auch dieser wurde ihnen verlegt, nachdem in mehreren Fällen, zuletzt Oktober 1898, der oberste Gerichtshof seine Entscheidung dahin abgab, daß Tarifvereinbarungen gegen das Sherman'sche Antitrustgesetz vom 2. Juli 1890 verstießen. Jetzt blieb eben nur noch eine Möglichkeit, die sogenannte Interessengemeinschaft, die sich auf Besitzgemeinschaft gründet,



und seit der Zeit wurde es üblich, daß große Gesellschaften die Majorität in den Aktien konkurrierender Linien zu erwerben oder doch einen möglichst umfassenden Aktienaustausch herbeizuführen suchten, um so beide Linien einer gemeinsamen Politik zu unterwerfen. Als bequemste Form hatte sich mittlerweile dafür auf industriellem Gebiete der sogenannte merger herausgestellt (von *to merge* = den Untergang, das Aufgehen in etwas bewirken); wenn es sich nämlich um die Vereinigung konkurrierender Gesellschaften handelte, so wurde eine neue, eben der Merger, begründet, der nun die Aktien der alten Gesellschaften gegen die seinigen umtauschte und damit die finanzielle Oberleitung übernahm. Dies geschah nun auch im vorliegenden Falle.

Im November des vorigen Jahres wurde mit 400 Millionen Dollars die Northern Securities Co. gegründet, die die Aktien der Great Northern und der Northern Pacific an sich nahm und dafür eigne ausgab: der Umtausch wurde mit bemerkenswerter Schnelligkeit vollzogen. Aber man hatte jetzt die Rechnung ohne die öffentliche Meinung gemacht, in der allmählich eine starke Erbitterung gegen das Treiben der Eisenbahnmagnaten die Oberhand gewonnen hatte. Am 27. Januar dieses Jahres hat der Gouverneur von Minnesota, Banfant, den obersten Gerichtshof der Union um die Erlaubnis zur Klage gegen die Northern Securities Co., da diese (die in New Jersey eingetragen ist) gegen gewisse Gesetze des Staates verstoße; aber er wurde abgewiesen, da die beiden konstituierenden Gesellschaften, die Great Northern und die Northern Pacific, doch eben in Minnesota domiziliert seien und der oberste Gerichtshof für Streitigkeiten zwischen einem Staat und seinen eignen Angehörigen nicht zuständig sei. (24. Februar.) Nunmehr strengte der Gouverneur vor den Gerichten von Minnesota den Prozeß an, aber auch diese erklärten sich für nicht zuständig, da die Northern Securities Co. in New Jersey domiziliert sei und also nicht unter den Gerichten von Minnesota stünde: Streitigkeiten eines Staates mit Angehörigen eines andern gehörten vor das oberste Bundesgericht. (21. April.) Der Staat Minnesota war demnach in einer eigentümlichen Zwickmühle. Inzwischen aber hatte der Generalstaatsanwalt schon im Namen von Minnesota beim Bundesgericht die Klage gegen die Northern Securities Co. eingereicht, daß sie gegen das Sherman'sche Antitrustgesetz verstoße (3. Mai), und endlich hat sich nun die Regierung des Staates Washington, ebenso wie vorher Minnesota, an das oberste Bundesgericht um die Erlaubnis zur Klage gewandt (7. April): diese aber wird ihr nicht verweigert werden können, da die drei Gesellschaften nicht in Washington eingetragen sind. Die beiden letzten Prozesse also schweben noch, und bis jetzt, Ende Juli, ist eine Entscheidung noch nicht erfolgt.

Diese Entscheidung wird natürlich von der schwerwiegendsten Bedeutung sein. Weist das Gericht die Klage ab, so ist damit das letzte Hindernis für die Einheitsbewegung fortgeräumt, und sie wird dann früher oder später dem Ziele zugeführt werden. Der Generalstaatsanwalt Knox hat mit Recht in seiner Anklageschrift ausgeführt, wenn man jetzt die Northern Securities Co. durchließe, so stünde nichts im Wege, morgen eine neue noch viel gewaltigere Gesellschaft zu gründen, die die Aktien sämtlicher Hauptbahnen gegen ihre



eigenen Werte austauschen und das Publikum der Gnade der Korporation ausliefern würde. Gibt dagegen das Bundesgericht der Klage Gehör und verfügt die Auflösung der Northern Securities Co., so erhalten zunächst die beiden nördlichen Pacificbahnen ihr Kapital in ziemlich verwässertem Zustande zurück, zugleich aber geht wahrscheinlich auch das Einvernehmen in betreff der Burlingtonbahn in die Brüche, und der Kampf der beiden Finanzgruppen beginnt von neuem. Sollte aber das Gericht dabei nicht stehn bleiben und womöglich den Erwerb der Kontrolle oder den Aktienaustausch bei konkurrierenden Bahnen ebenfalls für einen Verstoß gegen das Antitrustgesetz erklären, so würde die ganze Bewegung rückgängig gemacht werden müssen, was zu den schwersten Erschütterungen des amerikanischen Geldmarkts führen würde.

Einstweilen ist jedoch die Gefahr noch nicht so groß, und wenn sich die Sachlage verwickeln sollte, ist man auch wohl bereit, die Statuten der bedrohten Gesellschaft den Anforderungen des Generalstaatsanwalts entsprechend umzugestalten, wiewohl Morgan kürzlich erst wieder derartige Pläne in Abrede gestellt hat. Jedenfalls deutet das Benehmen der Eisenbahnmagnaten keineswegs darauf hin, daß sie die Lage für bedrohlich erachten: Morgan hat in den letzten Wochen nicht bloß die Louisville and Nashville-Bahn erworben, sondern auch das Schifffahrtssyndikat begründet und damit für die Trunkbahnen gleichsam eine gemeinsame Fortsetzung über den Atlantischen Ozean geschaffen, wie sie die Pacificbahnen sich einzeln in den verschiedenen Dampferlinien über den Stillen Ozean begründet haben. Es wird sich immer mehr herausstellen, daß auch der Anstoß zum Ozeantrust von den Eisenbahnen ausgegangen ist, in denen die riesige Unternehmungslust der Yankeeer am kräftigsten pulsiert. Ja, es scheint gegenwärtig noch mehr im Werke zu sein: wie es heißt, sind die Eisenbahnmagnaten drauf und dran, auch die letzte unabhängige Überlandbahn, die Canada Pacific aufzukaufen, die sich angeblich eine eigne mit dem Ozeantrust konkurrierende Dampferlinie nach Europa einzurichten gedenkt. Gewiß ist, daß von Newyork aus unbefchränkte Kaufaufträge für Canada Pacific nach Berlin und Paris gegangen sind: seit Anfang April hat sich der Kurs um 25 Prozent gehoben, und es scheint, als ob Deutschland bestrebt ist, seinen Besitz an Canada Pacific-Aktien mit guter Manier zu vorteilhaften Preisen loszuschlagen.

Alles das deutet darauf hin, daß die Eisenbahnmagnaten das Spiel keineswegs verloren geben. Aber hinter der Entscheidung des Gerichts droht eine größere Gefahr: die Erbitterung des amerikanischen Volks, das sich mehr und mehr in der Abhängigkeit der Trustherrscher sieht. Kommt sie zum Ausbruch, so wird wohl eine genaue Staatsaufsicht eintreten, die dann nur die Vorläuferin der Verstaatlichung sein würde, wie sie von vielen Seiten in den Vereinigten Staaten gewünscht wird.

Th. Lenschau

