

den einzelnen Ländern zunächst ausreichende Beschäftigung gefunden, da sich infolge der Kriegsrisiken die Nachfrage vergrößerte. Jedoch mit Fortfall dieser Risiken bald nach Kriegsschluß begann eine allgemeine Expansion auf dem Weltmarkt unter Heranziehung aller staatlichen und wirtschaftlichen Machtmittel, um der jeweils eigenen nationalen Transportversicherung die im Inland fehlende Basis zu schaffen. So herrschte auch in diesem Wirtschaftszweig die charakteristische wirtschaftliche Doppeltendenz: möglichst Verhinderung von Import¹⁾, möglichst Steigerung des Exportes²⁾. Da von diesen Bestrebungen fast alle am Weltverkehr beteiligten Länder beherrscht waren, konnte es nicht ausbleiben, daß die Expansionszentren aufeinander stießen und sich ein Kampf um den Weltmarkt ergab, der in den ersten Nachkriegsjahren bis 1922 mit großer Erbitterung geführt wurde und auf Kosten der politisch und wirtschaftlich schwächeren Staaten ausgetragen wurde. So steht zwar England wie vor dem Kriege auf den ausländischen Versicherungsmärkten auch gegenwärtig an erster Stelle. Deutschland jedoch ist von seiner Weltstellung der Vorkriegszeit verdrängt, und zwar hauptsächlich von dem amerikanischen, dem skandinavischen und dem schweizerischen Märkte.

Deutsche Versicherungsgesellschaften in den europäischen Staaten in der Vorkriegs- und Nachkriegszeit.

	1914		1931	
	Gesamt	Transport	Gesamt	Transport
Belgien	54	18	20	17
Bulgarien	2	1	2	1
Dänemark	47	23	18	15
Finnland	5	3	—	—
Frankreich	40	25	40	25
Großbritannien	15	12	8	7
Italien	22	17	4	4
Niederlande	77	35	62	34
Norwegen	18	15	7	2
Österreich	25	13	13	11
Portugal	1	1	1	1
Schweden	10	8	3	2
Schweiz	12	5	6	4
Spanien	12	10	9	8
Rußland	7	4	—	—

Die meisten europäischen und überseeischen Staaten konnten — durch keine politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten gehemmt — die Nachteile der Übergründungen in ihrem Transportversicherungswesen schneller überwinden, zumal da hier die Gründungsperiode bereits in der Kriegszeit ihren Höhepunkt erreichte und niemals in dieser Heftigkeit wie in Deutschland auftrat. Die deutsche Transportversicherung jedoch befindet sich gegenwärtig zu diesen Staaten in einer späteren Entwicklungsphase. Für die Vorgänge am deutschen Transportversicherungsmarkt war nicht allein die allgemeine Weltwirtschaftskrise ausschlaggebend, sondern richtunggebend waren die Inflation und die wirtschaftlichen Hemmungen des Friedensvertrages. So ist es erklärlich, wenn das Ausland in den ersten Nachkriegsjahren einen Vorsprung erhalten konnte, der schwer wieder einzuholen ist. Der Auslandsmarkt war gewissermaßen schon verteilt, als Deutschland wieder auf dem Plan erscheinen konnte.

¹⁾ Entweder durch Erhebung einer besonderen Kautions oder einer besonderen Steuer auf ausländische Gesellschaften. So erließ z. B. Chile 1927 eine Steuer in Höhe von 15% der Prämie für alle Versicherungen, die bei ausländischen Gesellschaften getätigt wurden.

²⁾ So berechneten z. B. die englischen Transportversicherer auf den skandinavischen Märkten niedrigere Prämienätze als in England. Vgl. Forsikrings Korrespondent 1920/28.

Die gegenwärtige Eisenbahnlage in den Vereinigten Staaten.

Von Prof. Dr. William F. Notz, Washington.

In der Nachkriegsentwicklung des amerikanischen Eisenbahnwesens lassen sich drei Hauptabschnitte deutlich unterscheiden. Auf die erste Periode, 1920—1928, in welcher das Eisenbahnwesen einen neuen Anlauf zu nehmen schien, folgte 1928 bis Ende 1929 eine kurze Zeit der Hochkonjunktur. Mit dem New Yorker Börsenkrach, September 1929, setzte dann ein gewaltiger allseitiger Rückschlag ein, der zu der gegenwärtigen Krise führte.

Um die derzeitige kritische Lage der amerikanischen Eisenbahnen richtig einzuschätzen, ist es nötig, sich den Gang der Dinge in den beiden vorhergehenden Perioden, 1920—1929, kurz zu vergegenwärtigen.

Große, ja überspannte Hoffnungen waren bei Kriegsende, als die Eisenbahnen aus staatlicher wieder in private Kontrolle übergingen, an die Transportation Act, 1920, as amended February 24, 1922¹⁾, geknüpft worden. So glaubte man z. B. in dem Tripartisan Railroad Labor Board ein geeignetes Tribunal geschaffen zu haben zur Lösung der leidigen Lohnarbitrzwistigkeiten. Allein jener Plan erwies sich als bald als verfehlt und wurde bereits 1926 wieder fallen gelassen. Es zeigte sich ferner, daß die dafür substituierte Railroad Labor Act einen schwerfälligen juristischen Apparat darstellte, dem zu entrinnen beide Streitparteien im Ernstfalle zu unmittelbaren Verhandlungen ihre Zuflucht nehmen würden, wie es anfangs 1931 geschah.

Als ebenso illusorisch erwiesen sich die Hoffnungen, denen man sich hingab betreffs künftiger Frachttarife, des erhofften 'fair return' aus Eisenbahnbesitz, der Wiedererstattung von Überschusseinnahmen ('recapture of excess income'), sowie der schleunigen Konsolidierung von Konkurrenzbahnen und unnötigen Bahnlinien.

Eine rühmliche Ausnahme bildete die bundesstaatliche Regulierung der Ausgabe von Eisenbahneffekten.

Bei dem Gang der Dinge sahen sich besonders zwei Kreise in ihren Erwartungen getäuscht. Es waren dies einmal die Verfrachter ('shippers'), die sich von dem Glauben hatten leiten lassen, die oben erwähnten Maßnahmen würden Ersparnisse ermöglichen, die sich letzten Endes in niedrigeren Frachttarifen widerspiegeln würden.

Nicht weniger enttäuscht wurde andererseits die große Zahl derjenigen, die Kapitalanlagen in Eisenbahnwerten besaßen und die von den erwarteten Neuerungen, insbesondere der Konsolidierung, gesicherte Einnahmen erwartet hatten. Mehrere hundert Millionen Dollars waren seit der Verabschiedung der Transportation Act vom Publikum in Eisenbahneffekten angelegt worden, die allgemein als 'gilt edged securities' galten. Die Zahl der Besitzer solcher Effekten übersteigt bei weitem diejenige von Besitzern irgendwelcher sonstiger Effekten mit Ausnahme der bundesstaatlichen Bonds. Im Dezember 1929 waren mehr als 840 000 Aktieninhaber auf den Registrierlisten der Eisenbahnen verzeichnet und es ist anzuneh-

¹⁾ Auch bekannt als „Esch-Cummins Act“.

men, daß ihre Zahl seither erheblich gestiegen ist. Von den anfangs 1932 ausstehenden Bonds und Notes von Eisenbahnen im Gesamtwert von \$ 11 046 000 000 befanden sich mehr als 70 Prozent im Besitz von Banken, Sparkassen, Versicherungsgesellschaften, Endowments und ähnlichen Gesellschaften. Diese Summe stellt somit einen Hauptteil der Ersparnisse, Anlagen und Versicherungsgelder des amerikanischen Volkes dar. Die unten zu erwähnenden Nothilfsmaßnahmen in Form von bundesstaatlichen Krediten, die den Eisenbahnen gewährt wurden, sind deshalb von weitgehendstem öffentlichem Interesse.

Von seiten der Eisenbahnen selbst hatte man sich günstige Resultate versprochen besonders von der sog. 'rate-making provision' der Transportation Act. Jene Klausel ermächtigte die Interstate Commerce Commission (I. C. C.) Tarifschemen festzusetzen, die den Bahnen als Ganzes eine jährliche Betriebseinnahme ermöglichen würden, die einem 'fair return' aus dem Gesamtanlagebesitz entspräche. Dadurch sollte der I. C. C. eine wesentlich neue Funktion übertragen werden. Bis dahin bestand deren Hauptaufgabe unter der Interstate Commerce Act darin, Verfrachtern Abhilfe zu verschaffen gegenüber sie 'unreasonable or unduly' benachteiligenden Tarifen. Fortan sollte als weitere Aufgabe hinzukommen, dafür zu sorgen, daß den Bahnen jährlich ein 'fair rate of return' gesichert sei.

Der Durchführung dieses Planes trat aber zunächst der Umstand hindernd in den Weg, daß man das zyklische Auf und Ab der Wirtschaftslage und dessen Einwirkung auf das Verkehrswesen nicht genügend in Rechnung gezogen hatte. Für das Jahr 1921 z. B. war die Eisenbahngütertonnage 25 Prozent geringer als im vorhergehendem Jahre, während der Durchschnittstarif per Tonmeile¹⁾ 1921 um 20 Prozent höher war als 1920. Solange es nicht möglich ist, im voraus mit Sicherheit auf ein wesentlich konstantes Verkehrsvolumen zu rechnen, fehlt die nötige Unterlage zur Gewährleistung einer konstanten Brutto- oder Netto-Jahreseinnahme. Eine Politik aber, die sich als praktisch undurchführbar erwiesen hatte in einem Zeitraum normalen wirtschaftlichen Auf- und Abstiegs, wurde unter Verhältnissen, wie sie zur Zeit bestehen, vollends unhaltbar.

Die I. C. C. hat sich allerdings bemüht, den in der Transportation Act, 1920, gewissen Richtlinien zu entsprechen. Das erste Jahr unter den neuen, erhöhten Tarifen fiel leider mit einem scharfen industriellen Rückschlag zusammen. Die Einnahmen der Eisenbahnen betragen weniger als die Hälfte dessen, worauf man gerechnet hatte. Daraufhin wurden dann 1922 die Frachttarife von der I. C. C. um 10 Prozent gesenkt in der Erwartung, daß auf diese Weise der Güterverkehr gesteigert würde. Die Bahnen ihrerseits machten ebenfalls alle Anstrengungen, um ihren Verkehr durch Senkung der Tarife oder durch Zuwendung von Gütermengen auf Kosten der Konkurrenz zu heben, so daß der Durchschnittserlös per Tonmeile von Jahr zu Jahr heständig abnahm.

Die I. C. C. machte von ihrer neuen Machtbefugnis nur selten Gebrauch. Die inzwischen sich immer fühlbarer machende Agrarkrise gab dann weiter Veranlassung zur Verabschiedung der Hoch-Smith Resolution (25. Jan. 1925)²⁾, derzufolge die I. C. C. die Tarife noch mehr senkte und sogar soweit ging, Verfrachtern, welche die von der I. C. C. ehemals festgesetzten Tarife bezahlt hatten, die betreffenden Summen wiederzuerstatten, bis das Oberbundesgericht diesem Vorgehen ein Ende bereitete.

Eine wichtige Neuerung bildete der Passus der Transportation Act, welcher

¹⁾ 1 Ton = 907 kg; 1 Meile = 1,609 km; 1 Tonmeile = 1459 kg km.

²⁾ Vgl. 45th Annual Report of the Interstate Commerce Commission, Dec. 1, 1931, p. 70.

eine Konsolidierung der Bahnen vorsah. Gerade diese Angelegenheit aber zog sich in der Folgezeit arg in die Länge, und volle 10 Jahre vergingen, bis ein konkreter Plan zur Ausführung fertig vorlag.

Inzwischen wurden allerdings mehrere derartige Zusammenschlüsse, mit Umgehung der Antitrustgesetze, durch Aktienwerb und Pachtverträge bewerkstelligt. Auch vermittelt 'holding companies' sind mehrere Bahngesellschaften vereinigt worden¹⁾. Aber in keinem einzigen Falle handelte es sich bei der vollzogenen Verschmelzung um Ausschaltung sämtlicher Untergesellschaften sowie um Verwirklichung jedmöglicher Ersparnisse. In Erwartung voraussichtlicher Vorteile suchten ehrgeizige Eisenbahninteressenten durch 'holding companies' Aktien von Eisenbahnen in ihren Besitz zu bekommen, um sich eine günstige strategische Position zu verschaffen für den Fall, daß es zur Verwirklichung einer Konsolidierung der Bahnen kommen sollte. Wieder andern schwehten Machtpläne à la Harriman vor. In einzelnen Fällen, wo es sich um Wahl eines zentralen Standortes für Werkstätten und sonstige Betriebsanlagen handelte, fand infolge Ungewißheit der Sachlage Aufschub statt. Auf Seiten des Beamtenpersonals befürchtete man nachteilige Folgen für Senioritäts- und Pensionsansprüche. Kleinere Bahnlinien verlangten übertrieben hohe Kaufpreise, andernfalls sie ihre Einwilligung verweigern würden. Ambitiöse Ansprüche von kommunalen und sonstigen örtlichen Behörden und Interessenkreisen suchten sich geltend zu machen. Zudem umfaßte der endgültige Plan der I. C. C. selbst verschiedene fragwürdige Verschmelzungen von Bahnen, die inzwischen zumeist dem Bankrott verfallen sind. Dadurch, daß Präsident Hoover sowie Mitglieder des Bundeskongresses und besonders Arbeitergewerkschaften, die Arbeiterentlassungen befürchteten, sich einmischten, wurde die Lage nur noch verwickelter.

Auf die erste Periode der Nachkriegszeit, 1920 bis 1928, folgte mithin — verflochten in den allgemeinen amerikanischen Prosperitäts- bzw. Spekulationstaumel, der 1929 seinen Höhepunkt erreichte — ein gewaltiger 'boom' in Eisenbahnwerten, bis mit dem New Yorker Börsenkrach im Herbst jenes Jahres ein Wendepunkt eintrat und die darauffolgende Wirtschaftsmisere auch die Eisenbahnen zunehmend in Mitleidenschaft zog. In den seitherigen 2 1/2 Jahren setzte dann eine in der ganzen bisherigen Eisenbahngeschichte Amerikas noch nicht dagewesene Depression ein.

Noch im Oktober 1929 erreichten die Betriebseinnahmen der Bahnen die außerordentlich hohe Summe von \$ 609 000 000. Gleich darauf aber trat dann ein ebenso plötzlicher wie rascher Niedergang ein, der ein Jahr später bereits 20 Prozent betrug. Der Wert der Eisenbahnaktien fiel dem Dow-Jones Preisindex zufolge von 178 am 11. Oktober 1929 auf weniger als 50 im Oktober 1931, während Eisenbahnbonds ebenfalls erheblich an Marktwert einbüßten. Seit Anfang des gegenwärtigen Jahres (1932) haben amerikanische Eisenbahnaktien durchschnittlich 60 Prozent ihres Marktwertes verloren. Verglichen mit Anfang 1931 beträgt der Verlust 81 Prozent. Eisenbahnbonds haben im allgemeinen weniger an Wert verloren, aber auch sie erzielten zur Zeit beim Verkauf durchschnittlich kaum mehr als 50 cents per Dollar.

Ende 1931 zeigte es sich, daß die Einnahmen von einer ganzen Anzahl von Bahnen nicht hinreichten, um deren fortlaufende Ausgaben zu decken. Für jenes

¹⁾ Vgl. „Regulation of Railroad Holding Companies“. Hearings before the Committee on Interstate and Foreign Commerce, H. of R., 72. Congress, 1. Sess. on H. R. 9059. Washington, 1932, sowie „House Document No. 2789“, 71. Congress, 3. Sess., Washington, 1931: eine vortreffliche Untersuchung über die Holding Companies im Eisenbahnwesen, in drei Bänden, denen weitere folgen werden.

Jahr beliefen sich die Nettoeinnahmen der Klasse 1-Bahnen (d. s. Bahnen, deren Bruttoeinnahmen jährlich eine Million Dollars oder mehr betragen: zirka 92 Prozent des Gesamteisenbahnnetzes), denen etwa 97 Prozent der Gesamteisenbahneinnahmen zufließen, nach Abzug von Steuern, Mieten, Zinsen usw. auf \$ 141 160 935, ein Minus von \$ 390 000 000 gegenüber dem Vorjahre. Das erste Halbjahr 1932 ergab ein Defizit von \$ 127 384 000 (nach Abzug von Zinsen, Mieten usw.). Für das ganze Jahr 1932 wird das Defizit sich voraussichtlich auf \$ 200 000 000 belaufen.

Dagegen weist die Gesamtkapitalisierung der Bahnen für das Jahr 1931 eine Zunahme von \$ 10 504 703 gegenüber 1930 auf und erreichte Ende 1931 die Totalsumme von \$ 19 295 571 388. Von letzterer Summe fielen rund \$ 8 000 000 000 auf Aktienkapital und etwa \$ 11 000 000 000 auf langfristige Schulden.

Die gegenwärtige Notlage der amerikanischen Eisenbahnen ist keineswegs eine neue Erscheinung in deren hundertjährigen Geschichte. Rücksichtslose, vernichtende Konkurrenzkämpfe und Mißwirtschaft in der Verwaltung haben des öfteren zu schweren Katastrophen geführt¹⁾. Allerdings haben sich die Verhältnisse infolge regulativer Maßnahmen der I. C. C. sowie bundes- und einzelstaatlicher Gesetze weitgehend gebessert. Die sog. 'direct rebates' wurden abgeschafft und es gelang, Tarifkämpfe ('rate wars') meist im Entstehen zu unterdrücken. Eine scharfe Konkurrenz, sowohl was Dienstleistungen als auch Tarife anlangt, bestand trotzdem weiter bis in die Gegenwart, mit einer nicht zu verkennenden benachteiligenden Rückwirkung auf die Gesamteinnahmen. Nachteilige Folgen entstanden ferner durch unnötige Betriebsverdoppelung, Umgehung von kürzeren, direkten Strecken, kostspielige Werbung und Reklame, unrationellen Terminalbetrieb, kostspielige Lagerung, zu weitgehende Zugeständnisse an Verfrachter, laxer Durchführung von Überliegebestimmungen, Freibillette an Angestellte, deren Familienmitglieder und andere. Der Umstand, daß große, an Verkehrszentren sitzende Verfrachter gegebenenfalls eine Bahngesellschaft gegen die andere auszuspielen vermögen (sog. 'traffic club system'), hat ebenfalls Anlaß zu Übelständen gegeben.

Was die Finanzverwaltung der Eisenbahnen betrifft, so ist letzteren vorgeworfen worden, sie hätten es versäumt, in guten Jahren genügend liquide Reserven anzusammeln, auf die in mageren Jahren hätte zurückgegriffen werden können.

Die I. C. C. vertrat ferner den Standpunkt, daß der rasche Sturz der Eisenbahnkurse teilweise Schuld der Eisenbahnen selbst gewesen und obendrein beschleunigt worden sei durch deren Bemühungen, eine Tarifierhöhung sowie eine Ausdehnung der staatlichen Kontrolle über Konkurrenzunternehmen durchzusetzen.

Demgegenüber wird von den Eisenbahnen geltend gemacht, die I. C. C. hätte es unterlassen, den in der Transportation Act klar ausgesprochenen Auftrag auszuführen, nämlich die Tarifschemen so den Verhältnissen anzupassen, daß die Gesamtbetriebseinnahmen der Bahnen einer 'fair rate of return' vom Gesamteigentumswert entsprächen. Die 'rate of return' habe aber seit 1920 weder die in der Transportation Act bestimmte, auf Originalkostenbasis berechneten 5,5 Prozent erreicht, noch die von der I. C. C. 1922 bestimmten, auf Wiederherstellungskostenbasis berechneten 5,75 Prozent. Auch müßten nach Ansicht der Bahnen die Tarife dem Gesetze zufolge nicht nur 'reasonable', sondern auch für die Eisenbahnen rentabel ('remunerative') sein. Falls aber diese beiden Kriterien in Konflikt ständen, sei die 'rule of Reason' maßgebend. Andererseits vertritt die I. C. C. die Ansicht,

¹⁾ Vgl. Winthrop M. Daniels „American Railroads: Four Phases of their History“, Princeton, 1932.

der in der Transportation Act bestimmte Standard setze normale Zustände voraus und bedeute nicht, daß die I. C. C. die Tarife den jeweiligen Wirtschaftsverhältnissen anzupassen verpflichtet sei. Dabei ist zu beachten, daß die Stellungnahme der I. C. C. wesentlich von den zur Zeit geltenden Gerichtsentscheidungen abhängig ist, was deren Bewegungsfreiheit hier wie auch in anderen Dingen hemmt.

Infolge dieser und ähnlicher Zustände hat sich in der letzten Zeit der Gedanke mehr und mehr durchzusetzen begonnen, daß ein größeres Maß von Zusammenwirkung unter den Eisenbahngesellschaften selbst, vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet durchaus wünschenswert sei. Gleichzeitig sind die bisherigen, auf entsprechenden Erfahrungen basierenden Befürchtungen seitens des Publikums, weitere Zugeständnisse an die Eisenbahnen bezüglich Kartellvereinbarungen möchten einer schrankenlosen Ausbeutung Tür und Tor öffnen, mehr und mehr verstummt. Durchgesetzt hat sich diese Erkenntnis zumal infolge der jedermann wahrnehmbaren Abnahme des Personenverkehrs. Daß hier eine drastische Remedur nötig ist, wird ziemlich allgemein in der Presse und, wo sonst sich die öffentliche Meinung widerspiegelt, anerkannt.

Daß es sich hier u. a. um eine grundsätzliche Abwendung von der bisherigen Antitrustpolitik handelt, ist klar. Und hier scheint sich in der Tat eine Änderung vorzubereiten. Die allgemeine Wirtschaftsdepression leistet hier Wegbereiterdienste. Seit zwei Jahren werden in Kreisen der Industrie (Holz, Öl, Kohlen), des Handels (Preisbindung zweiter Hand) und des Verkehrs (Eisenbahnen, Schifffahrt) alle Anstrengungen gemacht, die derzeitige Antitrustgesetze dahingehend zu modifizieren, daß Preisvereinbarungen, gemeinsame Produktionseinschränkungen usw., gesetzlich gestattet würden¹⁾. Daß es sich aber bei derartigen gesetzlichen und amtlich-administrativen Maßnahmen im besten Falle nur um provisorische Abhilfe handelt, wird für Tieferblickende außer Frage stehen. Strukturellen Veränderungen gegenüber, wie solche im Verkehrswesen allem Anschein nach bereits vorliegen oder sich anbahnen, wird durch Notbehelfe kaum gedient sein.

In der Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen hat die Konkurrenzfrage von jeher eine nicht unwichtige, zu gewissen Zeiten sogar sehr bedeutsame Rolle gespielt²⁾. Bisher aber handelte es sich, abgesehen von einer im ganzen unwesentlichen Konkurrenz im Wasserverkehr, um eine solche von innen, d. h. um Konkurrenz der einzelnen Tarif-('rate-')Gruppen untereinander. Gegenwärtig besteht dagegen eine unmittelbare, scharfe und wachsende Konkurrenz von außen, und zwar in erster Linie von Seiten des Kraftwagens und in zweiter Linie durch den Wasserverkehr, die Erdöl- und Erdgasröhrenleitungen ('pipe lines'), und den Luftverkehr, sowie indirekt durch Fernleitung elektrischer Energie und durch elektrische Kraftzentralen.

Bei dem Wasserverkehr handelt es sich besonders um den Verkehr auf dem Ohio—Mississippi—Warrior sowie durch den Panamakanal, weiter aber auch auf den Great Lakes. Die Inland Waterways Corporation, die Hauptverkehrsgesellschaft auf dem Ohio—Mississippi—Warrior-Netz, verfrachtete im Jahre 1931 im ganzen 1 533 915 Tonnen³⁾. Im Jahre 1930 gingen etwa 3 Millionen Tonnen Fracht durch den Panamakanal von atlantischen und Golfhäfen zur Küste des Stillen Ozeans, und etwa 7 Millionen Tonnen in umgekehrter Richtung. Vizepräsident Paul Shoup

¹⁾ Vgl. „Amendment of Federal Trade Commission Act and Establishment of a Federal Trade Court“. Hearings before a Subcommittee of the Committee on the Judiciary, U. S. Senate, 72. Congress, 1. Sess. on S. 2626, 2627 and 2628. Washington, D. C., 1932.

²⁾ Vgl. Eliot Jones, „Principles of Railway Transportation“, 1925, p. 91 ff.

³⁾ Vgl. Annual Report of the Inland Waterways Corporation, Calendar Year 1931. Washington, 1932, p. 33.

von der Southern Pacific R. R. berechnete die Einnahmenverluste der transkontinentalen Bahnen infolge der Konkurrenz des Panamakanals für das Jahr 1929 auf \$ 49 000 000, und die I. C. C. erklärte unlängst: „Die Wasserstraßenkonkurrenz ist gegenwärtig ein kontrollierender Faktor im transkontinentalen Verkehr, nicht nur von einer Küste zur andern, sondern bis weit ins Binnenland hineinreichend.“

Die Gesamtlänge der Ölröhrenleitungen beträgt 111 660 Meilen, mit einer Fassungskapazität von 23 214 000 barrels.

Einem Bericht der I. C. C. zufolge¹⁾ verteilte sich der amerikanische Gütertransport im Jahre 1929 auf die einzelnen Verkehrswege wie folgt:

Eisenbahnen	72,9 %
Great Lakes	15,8 „
Röhrenleitungen	5,2 „
Intercity trucks	4,2 „
Inland waterways	1,4 „
Elektrische Fernleitung und Luftverkehr	0,5 „

Der weitaus wichtigste Faktor in dem Konkurrenzproblem ist der Kraftwagenverkehr. Nach amtlichen Schätzungen kommt zur Zeit auf je 4,75 Einwohner der Ver. Staaten ein Motorfahrzeug und auf je 5,5 Personen ein Personenautomobil. Die Gesamtzahl aller Motorfahrzeuge betrug Anfang 1932 25 814 003. Dieses gewaltige Heer von Privatautomobilen und Autobussen tut dem Eisenbahnpersonenverkehr in ebenso empfindlicher Weise Abbruch wie die Lastkraftwagen dem Güterverkehr der Bahnen.

Nach Angaben der National Association of Motor Bus Operators²⁾ belief sich die Gesamtzahl der Autobusse Ende Dezember 1931 auf 98 900. Davon waren 55 306 'school busses', zur Beförderung von Schulkindern, von denen täglich 1 583 917 befördert wurden, bei einer Jahresausgabe von \$ 40 696 368. Die Gesamt- ('gros-')Einnahmen der Autobusse betrug 1929 \$ 326 000 000. — In 295 Städten von 10 000 oder mehr Einwohnern dienen ausschließlich Kraftwagen und nicht elektrische Straßenbahnen dem Straßenverkehr. — Im Jahre 1930 wurde der Wert des Betriebsmaterials ('rolling stock') der Autobusgesellschaften auf \$ 424 500 000 geschätzt und der Wert ihrer Garagen und Stationsanlagen auf weitere \$ 123 500 000.

Was die Konkurrenz zwischen Eisenbahnen und Kraftwagen im allgemeinen betrifft, so zeigt die bisherige Erfahrung, daß im Nahverkehr, auf Lokal- und Zweiglinien, der Kraftwagen die Eisenbahn, sowohl was den Personen- als auch was den Güterverkehr anlangt, aus dem Felde geschlagen hat. Für Entfernungen bis zu 150 Meilen konkurrieren beide Verkehrsmittel stark miteinander. Für Entfernungen bis etwa 250 Meilen wird der bedeutende Verlust an Zeit und Komfort im Personenverkehr der Autobusse nur teilweise durch niedrigere Fahrpreise kompensiert. Hier haben die Eisenbahnen einen wesentlichen Vorteil. Für längere Entfernungen sind die Vorteile des Eisenbahnverkehrs so bedeutend für das reisende Publikum, daß selbst wesentlich niedrigere Fahrpreise eine Steigerung des Autobusverkehrs nicht ermöglicht haben³⁾.

Seitens der Eisenbahnen empfindet man es als eine schwere und ungerechte

¹⁾ Vgl. I. C. C. Docket No. 23 400: „Coordination of Motor Transportation“, Washington, April 6, 1932.

²⁾ Vgl. U. S. Daily, Washington, June 9, 1932.

³⁾ Vgl. „Regulation of Motor Carrier Transportation. Hearings before the Committee on Interstate Commerce, U. S. Senate, 72. Congress, 1. Sess. on S. 2793“. Washington, 1932. Ferner: „Motor Truck Freight Transportation“, U. S. Dept. of Commerce. Dom. Commerce Series No. 66. Washington, 1932.

Benachteiligung, daß der neue Konkurrent erstens in unzureichendem Maße staatlich kontrolliert und zweitens in ungleichem Verhältnis gegenüber den Eisenbahnen besteuert werde, was auf staatliche Subsidien hinauskomme und unlauterem Verkehrswettbewerb Vorschub leiste. Diese Klagen entbehren keineswegs jeglicher Begründung. Die Eisenbahnen sind z. B. zur Veröffentlichung ihrer Tarife und Gebühren gesetzlich verpflichtet, und es ist ihnen untersagt, irgendeine Tarifänderung vorzunehmen, ehe sie 30 Tage vorher bekanntgegeben ist. Sie müssen ferner ohne Unterscheidung alle angebotene Fracht übernehmen und dürfen nicht in irgendeiner Weise zwischen Personen oder Örtlichkeiten diskriminieren.

Allerdings ist der Autobus-Personenverkehr bereits ziemlich weitgehend von den einzelstaatlichen und Kommunalverwaltungen reguliert worden, aber bundesstaatlich (im zwischenstaatlichen Verkehr) ist in dieser Hinsicht wenig geschehen. Hier ist ein größeres Maß von Einheitlichkeit dringend nötig. Noch erwünschter ist dies hinsichtlich der Gütertarife und überhaupt des Verkehrs der Lastkraftwagen, durch die den Eisenbahnen schwer Abbruch getan wird.

Bei den amerikanischen Eisenbahnen waren bislang der Betrieb und die Frachttarifstruktur eingestellt auf den seit der Zeit der großen Trunklinien charakteristischen 'long haul'. Die neuzeitliche Entwicklung der Kraftwagenkonkurrenz im Nahverkehr macht somit eine fundamentale Umstellung des bisherigen Tarifsystems geradezu unabwendbar.

Die riesigen Geldsummen, die neuerdings für Straßenbauzwecke vom Kongreß und den gesetzgebenden Körperschaften der Einzelstaaten bewilligt wurden und die dem Kraftwagenverkehr zugute kommen, enthalten ebenfalls, nach der Ansicht der Eisenbahnen, ein Element der Diskrimination, das für letztere nachteilig wirkt.

Das schnelle Anwachsen des Lastautoverkehrs kam den Eisenbahnen unverhofft und fand sie der neuen Konkurrenz gegenüber finanziell, verkehrstechnisch und organisatorisch unvorbereitet. Es mangelte allseitig an Flexibilität. Man konnte sich nicht schnell genug auf die neuen Verhältnisse und wirtschaftlichen Vorzüge einstellen und ein Zusammenarbeiten der Verkehrsmittel in die Wege leiten. Statt dem Lauf der Dinge vorzugreifen, folgten die Eisenbahnen nur langsam den Neuentwicklungen nach. Schuld daran mag z. T. an dem Umstand liegen, daß bei dem Beamtenpersonal der Bahnen ein Anciennitätssystem besteht, welches dem Vorwärtkommen fähiger jüngerer Kräfte vielfach hindernd in den Weg tritt. Bei den amerikanischen Großindustrien ist dies nicht in gleichem Maße der Fall. Diese Senioritätspolitik bei der Beamtenbeförderung hat allerdings nicht zu verhindern vermocht, daß die Vizepräsidenten und technischen Betriebsleiter der Eisenbahnen in der Regel durchaus fähige und fachmännisch erfahrene Beamte sind. Dagegen wird ein Mangel an Bereitschaft seitens leitender Stellen nicht abzustreiten sein, überholte Einrichtungen, zumal solche, die eine größere Geldinvestition involvieren und etwa bisher wichtige Konkurrenzvorteile darboten, plötzlich abzuändern oder über Bord zu werfen. Auch hat die bei obwaltenden juristischen bzw. gesetzlichen Schwierigkeiten beobachtete Zurückhaltung und die Furcht vor ungünstigen Regulationen der Personen- und Gütertarife vielfach lähmend auf die konstruktive Unternehmungslust gewirkt.

Nichtsdestoweniger haben die Eisenbahnen es nicht an weitgehenden Sparmaßnahmen fehlen lassen. Auch darauf abzielende verkehrstechnische Verbesserungen wurden, besonders von den großen Trunklinien, in größerem Maßstabe durchgeführt¹⁾.

¹⁾ Vgl. „Report of Special Committee on Railroads to the Board of Directors, Chamber of Commerce of the United States“, Appendix B, Washington, D. C., September 17, 1932.

Im Güterverkehr wurde eine bedeutende Erhöhung der Schnelligkeit der Züge per Meile erzielt. Im Brennstoffverbrauch wurden größere Ersparnisse bewerkstelligt. Eine beträchtliche Vergrößerung des Betriebsmaterials fand statt¹⁾.

Die Philadelphia & Reading R. R. z. B. elektrifizierte ihren Betrieb in und um Philadelphia, und die Pennsylvania R. R. erweiterte ihre ausgedehnte Elektrifizierungsanlage auf der Strecke New York—Philadelphia, die über Baltimore bis Washington ausgedehnt werden soll. Zu den Verbesserungen im Personenverkehr gehört das von der Baltimore & Ohio, der Chesapeake & Ohio, der Pennsylvania R. R. u. a. eingerichtete 'air-conditioning-system'.

Gelegentlich der Tagung der Association of Railway Executives, bestehend aus Vertretern fast sämtlicher Eisenbahnen des Landes, in New York am 20. Juli 1932, wurde ein 'statement of policy' bekanntgegeben, in dem unter Hinweis auf den Ernst der Lage versichert wird, daß von Seiten der Eisenbahnen alle Anstrengungen gemacht würden, um das vollste Maß von 'operating efficiency' zu erreichen. Man verpflichtete sich ferner, alle aus den gegenseitigen Konkurrenzverhältnissen entspringenden Verluste ('waste') nach Kräften abzustellen und alles zu tun, um auf die wirksamste Weise etwaigen weiteren Konkurrenzverhältnissen entgegenzutreten.

Als eine besondere Notmaßnahme haben zunächst die westlichen Bahnen die Ernennung eines 'Eisenbahnzaren' ins Auge gefaßt, dem gewissermaßen diktatorische Machtbefugnisse übertragen würden, um Doppelarbeit im Betrieb und in der Verwaltung auszumerzen und unnötige Unkosten auszuschalten.

Zu den bereits durchgeführten größeren Sparsamkeitsmaßnahmen gehört auch die Schließung von mehr als 17000 kleineren Bahnhöfen in dem Zeitraum von 1917 bis 1930. Ferner wurden von 1926—1932 93 239 000 Personenzugmeilen eingespart. Im Laufe des gegenwärtigen Jahres (1932) reduzierten die Pennsylvania und die New York Central-Bahnen ihren Personenzugdienst zwischen New York und Chicago um 45 Prozent, gleich einer Ersparnis von 4340 000 Zugmeilen per Jahr.

Die Hauptersparnis aber wurde durch Abbau der Löhne erzielt. Die Durchschnittszahl der Eisenbahnangestellten belief sich 1931 auf 1 278 175 gegen 1 510 688 im Jahre 1930 und 1 686 769 im Jahre 1929. An Gehältern und Löhnen wurden bezahlt 1931: \$ 2 127 181 287 gegenüber \$ 2 590 274 843 im Jahre 1930 und \$ 2 940 868 690 im Jahre 1929.

Eine allgemeine zehnprozentige Lohnsenkung für die Dauer eines Jahres, zu der sich die Eisenbahnangestellten freiwillig bereit fanden, trat am 1. Februar 1931 in Kraft. Die dadurch ermöglichte Ersparnis für die Eisenbahnen wurde damals auf \$ 215 000 000 geschätzt. Im September 1932 wurde ein weiterer Versuch der Bahnen, eine Lohnsenkung durchzusetzen, von den Beamten der 'Railway Labor Executives' Association, den Vertretern der Eisenbahngewerkschaften, abgelehnt und die ganze Angelegenheit schließlich auf Drängen des Präsidenten Hoover bis auf weiteres verschoben. Äußerungen der Arbeiterführer lassen darauf schließen, daß es beim Ablauf des augenblicklich in Kraft befindlichen Lohntarifs, am 31. Januar 1933, zu heftigen Auseinandersetzungen kommen wird. In einem an Präsident Hoover gerichteten Schreiben, im September 1932, hat die 'Railway Labor Executives' Association bereits verlangt, weitere Kredite der Reconstruction Finance Corporation an die Eisenbahnen sollten künftig von der Bedingung abhängig gemacht werden, daß die betreffenden Eisenbahnen sich verpflichten, von Lohnsenkungen abzustehen.

¹⁾ Vgl. The American Year Book, New York, 1932, p. 325 ff.

Um der bedrückenden Finanzlage der Eisenbahnen abzuhelpen, wurden im Laufe des Jahres 1931—1932 zwei größere Stützungsmaßnahmen unternommen: eine, die Railroad Credit Corporation, von Seiten der Eisenbahnen selbst, mithin ein Privatunternehmen; die andere, die Reconstruction Finance Corporation, ein staatliches Unternehmen.

Erstere Gründung geht auf eine Eingabe der Eisenbahnexekutivbeamten an die I. C. C. im Juni 1931 zurück, worin um eine fünfzehnprozentige Erhöhung der Frachttarife nachgesucht wurde. Dies Gesuch wurde von jener Behörde abgewiesen, aber in Anerkennung der finanziellen Notlage zahlreicher Eisenbahnen empfahl die Commission den Petenten die Annahme eines sog. 'pooling-plan', der unter anderem auch gewisse Tariferhöhungen per Waggon, sowie per hundredweight für bestimmte Güter vorsah. Diese Tarifzusätze sollten bis Ende März 1933 in Kraft bleiben. Der auf diese Weise erzielte Mehrerlös sollte gepoolt und dann unter diejenigen Bahnen verteilt werden, die nicht imstande seien, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen.

Im Dezember jenes Jahres einigte man sich dann auf einen derartigen 'pooling'-Plan, der unter anderem bestimmte, 1. daß die zu verteilenden Gelder nicht als Geschenke ('gifts'), sondern als Anleihen anzusehen seien, 2. daß Eisenbahnen, die solche Anleihen empfangen, keine Dividenden zahlen dürften, 3. daß der 'pool' von den Eisenbahnen selbst statt von der Staatsregierung verwaltet würde, und 4. daß Zuschlagsgebühren auf Wagenladungen auf einer 'cents per ton' — statt einer 'per car'-Basis erhoben würden. Unter dem in der Folge durchgeführten Plan wurden keine Anleihen an Bahnen gegeben, die bereits im Konkurs waren, die nicht imstande waren, ihre fortlaufenden Kosten selbst unter Zuhilfenahme einer derartigen Anleihe zu begleichen, oder die mehr als 50 Prozent ihres Einkommens aus dem Personenverkehr bezogen. Nach diesem Maßstab schieden 21 Bahngesellschaften als Anleiheberechtigte von vornherein aus.

Die zweite Stützungsmaßnahme, die Reconstruction Finance Corporation (R. F. C.), ist eine vom Bundeskongreß durch Sondergesetz 1932 kreierte Behörde mit einem Arbeitskapital von \$ 3 760 000 000, das in Form von Krediten zur Wiederherstellung normaler Verhältnisse und zur Ankurbelung der Wirtschaft verwandt werden soll. Unter anderem ist die R. F. C. ermächtigt, Eisenbahnen, im zwischenstaatlichen Verkehr, temporär finanziell unter die Arme zu greifen. Derartige Anleihen erfolgen auf Grund folgender Richtlinien: 1. Die Direktoren der R. F. C. müssen der Überzeugung sein, daß die in Frage kommenden Bahnen nicht imstande sind, Anleihen zu 'reasonable' Bedingungen von Banken oder anderweitig zu erlangen, sowie, daß die R. F. C. genügend gesichert sei; 2. Anleihen bedürfen der Zustimmung der I. C. C., auch müssen die technischen Bedingungen den Vorschriften jener Behörde entsprechen; 3. Anleihen dürfen für höchstens 3 Jahre gegeben werden; 4. die Anleihen dürfen nicht dazu verwandt werden, um irgendwelche bereits vor dem 22. Januar 1932 begonnenen Neuunternehmungen zu finanzieren; 5. Anleihen an irgendeine Korporation oder deren Unter- oder sonstwie affilierten Gesellschaften dürfen die Summe \$ 100 000 000 zu keinem Zeitpunkt überschreiten; 6. die festgesetzte Zinsrate von 6 Prozent ist bedeutend höher als die bei den Banken übliche. Außerdem wird von den Eisenbahnen erwartet, daß sie mortgage-bonds als Sicherheit für etwaige von der R. F. C. gewährte Anleihen hinterlegen. Das geschieht aber nicht nur auf Kosten der junior-bond-issues, sondern es werden dadurch auch die bereits drückenden fundierten Schulden sowie die unveränderlichen Belastungen noch mehr belastet, und alle diese Obligationen haben Vorrang vor dem eigentlichen Aktienkapital.

Bis zum 12. September 1932 waren bei der R. F. C. Anleihengesuche von Eisenbahnen zum Gesamtbetrag von \$ 467 000 000 eingereicht worden. Davon sind Anleihen zum Betrage von \$ 313 000 000 bewilligt worden.

Eine dritte Maßnahme größeren Stils zur Sanierung des Eisenbahnwesens ist das Konsolidierungsabkommen, demzufolge die Bahngesellschaften im Osten des Landes in vier Gruppen ('systems') vereinigt werden sollen, um auf diese Weise vor allem der bisherigen nachteiligen Konkurrenz, Doppelarbeit und dadurch bedingten Mehrkosten ein Ende zu machen.

Derartige Vorschläge und Pläne sind seit einer Reihe von Jahren in amtlichen sowie Privatkreisen erwogen worden. Schließlich wurde am 9. Dezember 1929 ein von der I. C. C. entworfenener Plan bekanntgegeben, der ein Fünfgruppensystem umfaßte. Nach weiteren Verhandlungen wurde am 3. Januar 1931 der I. C. C. der Text eines von den Präsidenten der östlichen Bahnen vereinbarten Planes unterbreitet, der ein Viergruppensystem ('four-party-trunkline-merger') bezweckt, und nach weiteren Verhandlungen mit einigen Modifikationen schließlich angenommen wurde.

Dem nunmehrigen Reorganisationsplane zufolge werden die folgenden 4 Konzerne an die Stelle der bisherigen Bahnen in dem Bezirk zwischen der atlantischen Küste und dem Mississippi treten: 1. New York Central R. R., 75 Bahnen umfassend. 2. Pennsylvania R. R., 81 Bahnen. 3. Baltimore & Ohio R. R., 70 Bahnen. 4. Chesapeake & Ohio R. R., 69 Bahnen. Die Bahnen in den New England-Staaten bleiben außerhalb dieser 4 Gruppen.

Der Gesamtwert der Eisenbahnen, die unter diesem four-system-plan konsolidiert würden, ist von der I. C. C. auf neun Milliarden Dollars geschätzt worden, was rund einem Viertel des Gesamtwertes aller amerikanischen Eisenbahnen gleichkommen würde. Diese Schätzung der I. C. C. beruht auf derselben Berechnungsmethode, die in dem bekannten O'Fallon-Fall¹⁾ angewandt wurde, der einzigen von dem Bundesobergericht in den letzten Jahren über Eisenbahnbewertung gefällten Entscheidung. Darin wird der Grundsatz aufgestellt, die I. C. C. müsse bei der Bewertung von Eisenbahnen deren Reproduktionswert in Rechnung stellen. Das hatte die I. C. C. im O'Fallon-Fall nicht getan. Somit wurde ihre Wertung nicht approbiert.

Gegen den nunmehrigen four-system-plan wurden bei dessen Bekanntgebung sofort von mehreren Mitgliedern des Bundeskongresses (besonders Senator Couzens, dem Vorsitzenden des Senatsausschusses für Interstate Commerce) Einwände erhoben; ebenfalls von Seiten der Eisenbahngewerkschaften, sowie von etlichen Eisenbahnen, Verfrachtern u. a. m.

Wie wird sich nun, angesichts aller der erwähnten Vorgänge, die Zukunft des amerikanischen Eisenbahnwesens voraussichtlich gestalten?

Daß dies eine Sorgenfrage ist für einen großen Teil der Bevölkerung, geht schon daraus hervor, daß die Kandidaten für das Amt des Bundespräsidenten der beiden großen politischen Parteien im Laufe der derzeitigen Wahlkampagne sich so angelegentlich mit diesem Problem befaßt haben²⁾; daß ferner, besonders von Seiten der Versicherungsgesellschaften und Bankinteressen, in deren Besitz sich ein so großer Teil der Eisenbahneffekten befindet, sowie von der Handelskammer der Vereinigten Staaten³⁾ u. a. m. diese Frage wiederholt und eingehend behandelt

¹⁾ Vgl. „Railroad Legislation“. Hearings before the Committee on Interstate and Foreign Commerce, H. of R., 72. Cong., 1. Sess., on H. R. 7116 and 7117. Washington, 1932.

²⁾ Vgl. die Rede des Gov. Franklin Roosevelt in Salt Lake City am 17. Sept. 1932, New York Times, d. 18. Sept. 1932.

³⁾ Vgl. „Report of Special Committee on Railroads“, September 17, 1932.

worden ist. Daß es so wie bisher nicht auf die Dauer weitergehen kann und daß es mit den bisherigen Stützungsmaßnahmen der Bundesregierung und mit dem unständlichen und schwerfälligen Apparat der I. C. C. nicht getan ist, darüber ist man sich in weiten Kreisen klar. Allmählich hat sich bei dem Publikum das Bewußtsein durchgesetzt, daß eine durchgreifende Änderung der bisherigen Politik unumgänglich ist, um den gänzlichen Zusammenbruch der Bahnen wenn möglich zu verhüten.

Besonders zwei Möglichkeiten sind bisher mehrmals in Erwägung gezogen worden: einmal ein verändertes System der Regulation und zum andern Verstaatlichung.

Gegner des Verstaatlichungsgedankens suchen die Lösung des Problems vor allem in einem größeren Maß von Selbständigkeit und Bewegungsfreiheit und dem damit zusammenhängenden Abbau staatlicher Regulation oder Kontrolle. Darin begegnen sich die Pläne und Bemühungen der Eisenbahninteressen und diejenigen der wirtschaftlich weitverzweigten und politisch einflußreichen public utilities. Letztere haben ebenfalls seit etlichen Jahren alle Hebel in Bewegung gesetzt, um ein weiteres Eingreifen des Staates in ihre Unternehmungen zu verhindern¹⁾. Allenfalls redet man in diesen Kreisen, um Verstaatlichungsmaßnahmen zu entgehen, einer erweiterten, weniger starren staatlichen Regulierung als bisher das Wort, wobei die Konkurrenzverhältnisse mehr ausgeglichen und unfaire Vorteile im Wettbewerb vermieden würden. Dem neigt auch die I. C. C. zu.

Sollte die gegenwärtige Wirtschaftsdepression noch Jahre anhalten, so wird eine freie Entscheidung bzw. Wahl vollends ausgeschlossen sein und das ganze Problem mag sich dahin zuspitzen, ob staatliche Übernahme überhaupt noch vermieden werden kann oder nicht. Die riesigen Investitionen von Versicherungsgesellschaften und Banken in Eisenbahneffekten mögen zeitweilig immer erneute Staatskredite diktieren, um den Verfall von Interessen und sonstiger Zahlungsverbindlichkeiten abzuwenden. Mit dem Anschwellen der staatlichen Geldunterstützungen wird aber in absehbarer Zeit zunächst eine Vertretung des Staats in der Verwaltung der Bahnen nötig werden, was wiederum die Vorstufe zu völliger Verstaatlichung sein dürfte.

Es sind auch noch weitere Bedenken geäußert worden, die sich nicht ohne weiteres von der Hand weisen lassen, z. B. daß es sich bei einer beträchtlichen Anzahl der bisher den Bahnen gewährten Anleihen um kurzfristige Kredite handelt, die für langfristige und illiquide Zwecke zur Verwendung kommen, unter anderem im Falle der Elektrifizierungsanlage der Pennsylvania R. R., deren Kosten auf \$ 55 000 000 veranschlagt werden. Da derartige finanzielle Unternehmungen eine äußerst vorsichtige Geschäftspolitik seitens der Eisenbahnen bedingen, aber die mit manchen Bahnen gemachten Erfahrungen nach dieser Richtung hin nicht sehr vertrauenerweckend gewesen sind, so sieht man mancherseits der gegenwärtigen Kreditstützungspolitik der Bundesregierung mit Mißtrauen zu.

Bundesstaatliche Kontrolle bzw. Betrieb der Eisenbahnen würde aber zweifellos, wie die Dinge nun einmal in Amerika liegen, dazu führen, daß starker politischer Druck ausgeübt würde, um die auf den Bahnen ruhenden Verpflichtungen zu vermehren statt zu vermindern, in der Erwägung, daß etwaige finanzielle Verluste doch schließlich auf die breiten Schultern des Staates abgeladen würden. Bei der Größe der in Betracht kommenden Eisenbahnunternehmungen dürfte ferner ein Beute-('spoils'-)System und eine Beamtenbürokratie nicht ausgeschlossen sein, wie

¹⁾ Vgl. „Utility Corporations“, Senate Document 92. 70. Congress, 1. Session. Washington 1928—1932, 37 parts.

es an derartigen Versuchen in der politischen und Wirtschaftsgeschichte Amerikas ja keineswegs mangelt.

In dem Streit der Meinungen und bei den verschiedenen privaten und öffentlichen Interessengegensätzen macht sich der Mangel eines unabhängigen, tüchtigen verkehrswissenschaftlichen Instituts stark fühlbar. Die I. C. C. hat sich je länger desto mehr als ein kostspieliger Koloß erwiesen¹⁾. Sie hat sich mehr als eine politische denn eine wirtschaftliche Institution ausgewirkt. Die Untersuchungsausschüsse des Kongresses, die sich wiederholt mit Eisenbahnfragen befaßt haben, setzten sich in der Regel aus nichtfachmännischen Mitgliedern, hauptsächlich Politikern zusammen, und die auf solche Weise zustande gekommenen Berichte und Vorschläge fanden infolgedessen auch wenig Beachtung und hatten meist keinen durchschlagenden Erfolg zu erzielen. Die verschiedenen von Eisenbahnen, Handelskammern und sonstigen Privatunternehmungen finanzierten statistischen Institute, z. B. das Bureau of Railway Economics in Washington, D. C., u. a., dienen einer mehr oder weniger zutage tretenden Interessenpolitik.

Nun haben sich, Ende September 1932, unter der Führung der Emigrant Industrial Savings-Bank von New York²⁾ etwa 30 Banken, Versicherungsgesellschaften, Endowments, Universitäten u. a. m., die mittel- oder unmittelbar ein Interesse am Eisenbahnwesen haben, und denen es darum zu tun ist, durchgreifende Mittel und Wege zu dessen Sanierung zu finden, zu diesem Zwecke zusammengetan. Man einigte sich dahin, einen Fünferausschuß, bestehend aus dem Expräsidenten Coolidge, Exgouverneur Alfred E. Smith, Bernard M. Baruch, einem New Yorker Kapitalisten, Clark Howell, einem Zeitungsverleger aus Atlanta, und Alexander Legge von der International Harvester Co., zu beauftragen, eine Enquête zu veranstalten und auf Grund von deren Ergebnissen Vorschläge zu machen. Ein Stab von Experten soll die Detailarbeit besorgen. Die Kosten der Enquête sollen durch freiwillige Beiträge der betreffenden Banken usw. bestritten werden. Die Mitglieder des Fünferkomitees sind keine Fachleute. Vielmehr ist bei deren Wahl der Gedanke maßgebend gewesen, Männer, die weithin beim Publikum bekannt sind und beide führenden politischen Parteien vertreten, zu gewinnen. Daß die betreffenden Mitglieder des Fünferausschusses auf keinen Fall einer Verstaatlichung der Bahnen zuneigen, darf vorausgesetzt werden und wird bei deren Wahl mitbestimmend gewesen sein.

¹⁾ Vgl. „Report of Special Committee on Railroads ... Chamber of Commerce of the U. S.“, Sept. 17, 1932.

²⁾ Vgl. The Journal of Commerce, New York, Sept. 28, 1932.

Weltangebot und Weltnachfrage von Tonnage 1897—1927.

Von Prof. Dr. Sven Helander, Nürnberg.
(Schluß.)

B. Einfluß der Konjunktur auf Angebot und Nachfrage.

Es folgt aus dem internationalen Charakter der Schifffahrt, daß die sehr umfassende Frage nach Angebot und Nachfrage nach Tonnage überhaupt nur beantwortet werden kann, wenn unsere Untersuchungen von Weltzahlen ausgehen, oder doch von Zahlen, die die Lage des Welthandels annähernd exakt wiedergeben.

Um zu diesen Zahlen zu kommen, haben wir Angaben über folgende Probleme zusammengestellt: Wir haben einerseits den Welthandel untersucht, dessen Umfang hauptsächlich die Nachfrage nach Tonnage bestimmt. Wir haben dabei zunächst unsere Aufmerksamkeit auf die Ausfuhr von Rohmaterial gelenkt, wo die Trampschifffahrt hauptsächlich Beschäftigung findet, und sodann die Ausfuhr von Fertigwaren, die Hauptstütze der Linienfahrt, betrachtet. Wir haben eine praktisch brauchbare Zahl für den Weltexport von Rohstoffen erhalten, indem wir die Ausfuhr von Kohlen, Eisenerz, Mineralölen, Chilesalpeter, Weizen, Mais, Baumwolle, Wolle, Jute und Kaffee für die wichtigsten Länder für alle diese Artikel festgestellt haben und indem wir ferner für jedes Jahr eine Gesamtsumme für alle diese Ausfuhrwaren errechneten. Gleichzeitig suchen wir Angaben nicht nur für die Gewichte, sondern auch für die Räumte dieser Rohstoffausfuhr in den einzelnen Ländern. Aus diesen Zahlen wurde wiederum eine Gesamtzahl für die Räumte der Rohstoffausfuhr der ganzen Welt gefunden. Der Index für das Gewicht und die Räumte der Rohstoffausfuhr zeigte, wie man aus diesen Zahlen leicht feststellen kann, eine fast absolute Parallelität — ein schlagender Beweis für die Exaktheit der angewandten statistischen Methoden. Der Export an Fertigfabrikaten aus den leitenden Industrieländern der Welt ist von uns in Wertangaben untersucht, und zwar teils weil Weltzahlen für Gewicht und Räumte fast unmöglich zu erhalten sein würden, teils weil auch die Bemessung der Frachten hauptsächlich von dem Wert dieser Waren ausgeht. Der Gesamtwert der Weltausfuhr von Fertigfabrikaten ist deshalb für die Frachteinnahme der Linienschifffahrt entscheidend.

Um Geldwertschwankungen in dem Wert der Fertigwaren auszuschließen und um ferner eine Vorstellung von der Quantität und ihren Veränderungen zu erhalten, haben wir den gefundenen Weltindex durch den amerikanischen Engroshandelsindex dividiert.

Wir haben ferner den Weltpassagierverkehr als einen anderen Faktor, der die Nachfrage nach Tonnage entscheidet, untersucht. Wir haben in diesem Falle sowohl den Passagierverkehr im atlantischen Ozean wie auch die Einwanderung in den wichtigsten Einwanderungsländern, das sind die Vereinigten Staaten, Kanada, Brasilien, Argentinien und Australien untersucht.

Wir haben des weiteren die Angaben für den Schiffsverkehr der wichtigsten Schifffahrtsländer der Welt betrachtet. Für ein jedes Jahr haben wir dabei eine Gesamtsumme festgestellt, die sehr wohl den Wert des Weltschiffsverkehrs repräsentieren kann. Hierdurch war es möglich, eine Vorstellung von der Dichtigkeit des Weltverkehrs zu erhalten.