

Derselben Quelle entstammen die folgenden Einzelangaben:

Einzelne Bahnen: Durchschnittseinnahme aus dem Güterverkehr.

	Fiscaljahr 1899		1898		1897	
	Cents f. d. ton-Mile	Pfg. f. d. tkm	Cents f. d. ton-Mile	Pfg. f. d. tkm	Cents f. d. ton-Mile	Pfg. f. d. tkm
Chic., Mil. und St. P.	0,937	2,698	0,972	2,799	1,008	2,903
Louisville und Nashville	0,729	2,100	0,750	2,160	0,805	2,318
Northern Pacific	1,047	3,015	1,065	3,067	1,140	3,283
Atch., Top. und Santa Fé	1,019	2,935	1,029	2,963	1,070	3,082
Chic. Bur. und Quincy	0,861	2,480	0,919	2,647	—	—
Illinois Central	0,688	1,981	0,695	2,002	0,671	1,932
C., C., C. und St. Louis	0,541	1,558	0,545	1,570	0,614	1,768
Wabash	0,558	1,607	0,624	1,797	0,661	1,904
Boston und Maine	1,430	4,118	1,482	4,268	1,450	4,176
Nash. Chat. und St. L.	0,870	2,506	0,980	2,822	0,960	2,765
Southern Railway	0,897	2,583	0,922	2,655	0,936	2,696
New York Central	0,590	1,699	0,610	1,757	0,680	1,958
Erie	0,517	1,489	0,558	1,607	0,596	1,716

Von besonderem Interesse ist, daß durch das enorme Anschwellen des Güterverkehrs, welches der Aufschwung nach dem spanisch-amerikanischen Kriege mit sich brachte, in der weichenden Tendenz des Einheits-Einnahmesatzes nicht nur kein Halt eingetreten ist, sondern daß derselbe im Gegentheil noch weiter erheblich gesunken ist. Demnächst scheinen freilich, wie aus verschiedenen Ankündigungen erhellt, Conjectur-Aufschläge für viele Relationen bevorzustehen, die zumeist am 1. Januar in Kraft treten sollen.

Ueber die amerikanischen Wasserfrachten habe ich allgemeine Angaben nicht zur Hand.

Wie weit die Verbilligung auch hier gediehen ist, zeigen uns die Schiffsfrachten auf den großen Seen. Der von seinen Dampfern im Jahre 1898 bewältigte Frachtverkehr betrug nicht weniger als 17 891 597 030 ton-Miles, darunter 13 665 432 tons Erz von Michigan, Minnesota und Wisconsin. Im laufenden Jahre hatte die bis zum 1. November verschifftene Erzmenge bereits 15 1/2 Millionen tons erreicht. Als im Jahre 1856 die Verschiffung von den nördlichen Häfen der Lake Superior nach den Erie-Häfen begann, war die Fracht 3 \$, während sie im vorigen Jahre nur 57 Cents war, sogar bis 45 Cents (Engineering and Mining Journal vom 4. Nov. 1899), d. h. etwa 1/20 ϕ f. d. tkm. Spannendes Interesse bieten die Kämpfe, die sich um die Mitte des Monats October dort um die Schiffe abspielten, wahre Kämpfe zwischen Riesen. Infolge des gewaltigen Aufschwungs der amerikanischen Eisenindustrie rechnet man auf den Seen für die nächste Saison auf einen Transport von nicht weniger als 18 bis 20 Mill. tons Erz, so daß der Schiffsraum natürlich sehr knapp sein wird. Der durch die Bildung des Petroleum-Monopols bekannte John D. Rockefeller hatte durch Aufkäufe von Schiffen seine Flotte auf 67 Stahlfahrzeuge gebracht und sich damit ein gewisses Monopol geschaffen. Die Carnegie Steel Co. hat zunächst nur für einen Theil ihrer Erze Schiffsraum oder alten Transportabschlufs, sie hat bei der American Ship Building Co. 5 Dampfer von 475 Fufs Länge mit 4fachen Verbundmaschinen von je 7200 tons Gehalt bestellt, und nebenbei bemerkt, deren Auftragsbestand dadurch auf 21 Schiffe im Werthe von 5 280 000 \$ erhöht, muß aber nach den neuesten Zeitungsberichten für die nächste Saison für ihr übriges Erz 1,25 \$ f. d. Tonne zahlen. Auch der heutige, durch die Herrschaft des Aufschwungs datirte Preis ist, auf die Einheit berechnet, immer noch ein mäfsiger; es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß die jetzige gewaltige Vermehrung schliesslich in einem übermäfsigen Angebot endigen wird, das noch niedrigere Preise bringt, als sie das vergangene Jahr zeigte.

Das bereits erwähnte Bestreben der Amerikaner, den Besitz von Eisensteinlagern und Kohlenruben, die Transportmittel und die Fabrication in einer Hand zu vereinigen, hat im letzten Jahr riesengroße Fortschritte gemacht; es lehrt dies allein die Thatsache, daß vier Unternehmen, die Carnegie Steel Co., die Federal Steel Co., die National Steel Co. und die American Steel & Wire Co. zusammen 7 3/4 bis 8 Millionen tons Stahl im Jahr 1900 darzustellen gedenken und sich dafür hinsichtlich ihres Rohstoffbezugs fast ganz und für den Transport zum großen Theil unabhängig gemacht haben. Ob derartige Erscheinungen vom national-wirtschaftlichen Standpunkte erfreulich sind oder nicht, mag man darüber denken wie man will, jedenfalls haben wir, wie dies die vergangenen Jahre lehrten, mit den Vorgängen zu rechnen, und es ist unsere ernste Aufgabe, für die Zukunft vorzubauen. Ebenso wie unsere Werke mit größten Opfern besorgt sind, daß ihre Einrichtungen auf der Höhe der Zeit sind, ist auch mit allen Kräften anzustreben, daß der Factor der Fracht, dessen Bedeutung ich oben darzulegen versucht habe, gemindert wird.

Zu dem Zweck ist überall, wo es sich um Bewegung der Massen handelt, der Hebel einzusetzen, es handelt sich nicht nur um Eisenbahnen, sondern ebenso um Wasserwege.

Was das Verhältniß des Baues von Kanälen zu demjenigen von Eisenbahnen betrifft, so lehrt die moderne Entwicklung, daß wir das Eine thun und das Andere nicht lassen sollen. Die