

gesamte Bevölkerungszunahme in den Staaten Illinois, Wiskonsin, Jowa und Minnesota in den Jahren 1870 bis 1890 lediglich in den Städten erfolgte, welche Eisenbahnknotenpunkte waren und durch den Wettbewerb gedrückte Tarife besaßen; alle anderen Städte und Ortschaften nahmen in der Bevölkerung ab.

Alle diese Mißstände und Willkürlichkeiten in der Tarifirung erregten die Bevölkerung, insbesondere die in den westlichen Staaten den Ausschlag gebende landwirtschaftliche Bevölkerung mächtig, und führten zu der sogenannten Granger-Gesetzgebung im Anfang der siebziger Jahre. Nachdem schon 1871 in Minnesota durch Gesetz Höchstsätze für Personen- und Gütertransport festgesetzt und Differentialtarife verboten waren, aber ohne Erfolg, weil die Eisenbahnen sich nicht daran kehrten, folgte 1874 in Wiskonsin das sogenannte Potter law, welches sehr niedrige Höchstsätze festsetzte und gleichfalls jede differentielle Tarifirung verbot. Aehnliche Gesetze wurden in Jowa und Illinois erlassen. Die Eisenbahngesellschaften kämpften auf das Aeußerste gegen das Zustandekommen dieser Gesetze und erkannten sie auch nach Erlaß nicht an, sodaß die Frage ihrer Rechtsgiltigkeit vor die Gerichte kam. Im Jahre 1876 entschied der höchste Bundesgerichtshof entgegen den Ausführungen der Eisenbahngesellschaften, daß die Regierung das Recht hätte, die Eisenbahnfrachten festzusetzen, und die betreffenden Gesetze rechtsgiltig seien. Aber diese Gesetze betrafen nur den innerstaatlichen Verkehr, d. h. den Verkehr, welcher sich innerhalb des betreffenden Staates abwickelte, während der bei Weitem größte und wichtigste Theil des Verkehrs sich über die Eisenbahnlinien mehrerer Staaten erstreckte. Ueber diesen hatte die Gesetzgebung der Einzelstaaten keine Macht, sondern nur die Bundesregierung, und so richteten sich, nachdem die Gesetze der Einzelstaaten sich den mächtigen Eisenbahngesellschaften gegenüber wenig wirksam erwiesen hatten, die Bemühungen auf ein Bundesgesetz. Nach langjährigen Verhandlungen faßte der Senat im Jahre 1885 eine entsprechende Resolution und setzte einen Ausschufs ein zur Untersuchung der Mißstände im Eisenbahnwesen und Erörterung der Abhilfe. Der Bericht wurde nach Abhör zahlreicher Zeugen und Sachverständiger 1886 erstattet. Er umfaßte 1450 Druckseiten und zeigte ein düsteres, aber wahrheitsgetreues Bild der wirtschaftlichen Schäden, welche die Eisenbahnpolitik gezeitigt hatte. Das Urtheil über dieselbe wurde folgendermaßen zusammengefaßt: »Die bisher befolgte Politik hat uns einen außerordentlich entwickelten Eisenbahndienst und die niedrigsten Frachtsätze in der Welt gegeben; aber diese anerkannten Vortheile sind verbunden mit den ungerechtfertigsten Ungleichheiten in den Tarifen und ihre Wirkung ist gewesen, den Starken auf Kosten des Schwachen zu bereichern, den großen Verfrachter zu bevorzugen auf Kosten des kleinen, das Geschäft in großen Handelszentren zusammenzudrängen, Vereinigungen und Aufhäufungen von Kapital herbeizuführen, Monopole zu schaffen und Handel und Verkehr des Landes mehr und mehr in die Hände weniger Personen zu geben.«

Die Frucht dieser Untersuchung war das »interstate commerce law« vom 4. Februar 1887, durch welches der zwischen mehreren Staaten sich bewegende Eisenbahnverkehr geregelt und welches später durch ein Nachtragsgesetz vom 4. Februar 1889 ergänzt wurde. Das Gesetz verbot bei Strafe jede ungleiche Behandlung (unjust discrimination), vor Allem Refaktien und Frachtdisparitäten (die sogen. long and short haul clause); es schrieb ferner die Veröffentlichung der Tarife vor und traf noch eine Anzahl von Bestimmungen zur Beseitigung der bestehenden Mißbräuche. Allein dies Gesetz hat bekanntlich, wie auch Stikney feststellt, wenig oder gar keine Wirkungen gehabt. Die Bahnen veröffentlichen zwar die Tarife, aber sie ändern sie fast täglich, sodaß zu jedem Tarif Hunderte, ja Tausende von Nachträgen bestehen, und Niemand sich mehr aus denselben zurechtfinden kann. Refaktien werden noch eben so wie früher gegeben, nur ist man vorsichtiger und umgeht das Gesetz durch allerlei Manipulationen, z. B. indem man den betreffenden Verfrachter im Frachtbrief nur das halbe Gewicht des Guts angeben läßt. Vor Allem ist,

wie auch Stikney hervorhebt, die zur Ausführung des Gesetzes eingesetzte Kommission von 5 Mitgliedern vollständig machtlos und beim besten Willen völlig außer Stande darüber zu wachen, daß auf dem Eisenbahnnetz von mehr als 260000 Kilometern die Vorschriften des Gesetzes zur Ausführung gelangen.

Der Krebschaden ist und bleibt nach Stikney die durch den Wettbewerb der Bahnen hervorgerufene ungleiche Frachtfestsetzung und diese ist in keiner Weise durch das Gesetz beseitigt. Er sagt hierüber:

»Der Wettbewerb mag für eine kurze Zeit die Frachten verringern, aber seine Hauptwirkung sind ungerechte und ungleiche Tarife, welche dem Einen sein Eigenthum räuberisch nehmen, um es einem Andern zuzuwenden. Diese Ungleichheit in den Frachten nimmt von dem Armen und giebt es dem Reichen, sie nimmt von Vielen und giebt es Wenigen. Sie erlaubt den Leuten nicht in natürlicher, ordentlicher Weise mit einander in Wettbewerb zu treten. Gezwungen durch einen Begünstigten müssen Massen von Menschen von ihrem gewählten Beruf und selbstständigem Geschäft sich zurückziehen, um Stellungen als Bedienstete anzunehmen; der Begünstigte wird reich, die andern werden arm. Der Wettbewerb und die dadurch herbeigeführte Ungleichheit in den Frachten verändern den Werth von Grund und Boden, indem das Grundeigenthum in Gegenden ohne Wettbewerb im Werthe sinkt, in Gegenden mit Wettbewerb im Werthe unmäßig steigt. Auch der Werth des beweglichen Vermögens wird verändert, indem die größeren Verfrachter begünstigt werden auf Kosten der kleinen Leute. Handel und Industrie und damit die Bevölkerung werden in große Städte mit allen ihren Nachtheilen für Gesundheit und Familienleben zusammengedrängt. Das ganze Volk wird in zwei Klassen, Ausbeuter und Ausgebeutete, Herren und Sklaven geschieden. . . . Vor 50 Jahren waren amerikanische Millionäre unbekannt, man träumte höchstens davon. Damals war es der Stolz von Amerika, daß seine Bürger unabhängig lebten; daß es ein Land des eigenen Heims und wirklicher Gleichheit war, daß es keine bevorzugten Klassen gab, keine sehr Reichen und wenig Arme. Jetzt schätzt man, daß bei einer Bevölkerung von 65 Millionen die Hälfte alles Vermögens in den Händen von 40000 Familien ist und  $\frac{3}{4}$  in den Händen von weniger als 250000 Familien; es giebt 75 Vermögen, welche auf durchschnittlich 35 Millionen Dollar berechnet werden, das Vermögen einer Person auf 200 Millionen Dollars, das Einkommen eines Andern auf 1 500 000 Dollar monatlich.«

Nachdem Stikney so die bestehenden Uebelstände im Eisenbahnwesen und die daraus hervorgehenden wirtschaftlichen Schäden eingehend dargelegt, geht er an die Untersuchung der Mittel, sie zu beseitigen und gelangt dabei zu dem Ergebnifs, daß es nur ein Mittel gebe, das sichere Abhilfe schaffen könne. Dies sei, daß der Staat und zwar die Bundesregierung die Tarife möglichst gleichmäßig für die gesamten Bahnen der Vereinigten Staaten festsetze. Er führt aus, daß ein solches Vorgehen auch durchaus dem Rechte nicht widerspreche. Das Recht der Festsetzung der Tarife für die Eisenbahnbeförderung sei ein staatliches Hoheitsrecht, wie die Festsetzung der Zölle; die Eisenbahnen übten dieses Recht nur aus kraft Uebertragung Seitens des Staates und für ihn, und deshalb könne der Staat auch die Höhe und gleichmäßige Erhebung dieser Gebühren anordnen, welche ebenso nothwendig vom wirtschaftlichen Standpunkt sei, als die gleichmäßige Festsetzung der Zölle. »Der Staat, sagt Stikney, ist ganz unparteiisch und deshalb zur Entscheidung über die Höhe der Tarife allein geeignet; und da die Festsetzung der Tarife eine gesetzgeberische Handlung ist, erscheint eine von der Gesetzgebung eingesetzte und mit voller Macht, die Tarife festzusetzen und zwangsweise einzuführen, ausgerüstete Behörde zweckmäßig und unvermeidlich.«

Stikney hält dies Vorgehen aber nicht nur für berechtigt und ausführbar, sondern auch als im wahren Interesse der Eisenbahnen geboten, vorausgesetzt, daß man die Tarife so festsetze, daß das Anlagekapital der Eisenbahnen eine angemessene Rente abwürfe. Das sei sehr wohl möglich, wenn man die großen Ungleich-