«Handel und Banken in den Vereinigten Staaten von Nordamerika»

Referat von Dr. R.G. Bindschedler vom 23. Januar 1920 über seine Reiseeindrücke aus Amerika

Handel und Banken in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.*)

Sie müssen nicht die Befürchtung hegen, dass ich Sie bei dem Thema über „Handel und Banken" in den Vereinigten Staaten von Amerika mit vielen Zahlen unterhalten will, so überwältigend diese wären, noch weniger, dass ich Ihnen eine Darstellung der historischen Entwicklung und der tatsächlichen heutigen Verhältnisse von Handel und Banken in Nordamerika geben möchte. In der Zeit, die zur Verfügung ist, scheint es mir wertvoller zu sein, einige mehr allgemeine Probleme des amerikanischen Wirtschafts- und Geschäftslebens zu streifen, auf dessen treibende, geistige Faktoren hinzuweisen, um Sie auch auf diesem Gebiete in das amerikanische Fühlen und Hoffen einzuführen. Es tönt etwas seltsam, von Fühlen und Hoffen der Amerikaner zu sprechen bei der Behandlung von Wirtschaftsproblemen, lebt man doch hier in starkem Masse der Auffassung, als sei Amerika nur das Land der Erwerbs- und Geld-Instinkte. Selbst das Eingreifen Amerikas im europäischen Kriege, seine wunderbaren Leistungen bei der Lösung von Transport- und andern Problemen, und die Opfer, die die Union gebracht hat, werden grossenteils einseitig von diesem Gesichtspunkte aus beurteilt. Und doch ist es nicht von ungefähr, dass man in amerikanischen Wirtschaftszeitschriften Ideen und Worten von Carlyle begegnet, die so weit von dieser Auffassung vom amerikanischen Leben entfernt sind, dass auch dort an das soziale Verantwortlichkeitsgefühl des einzelnen und seine Pflichten gegenüber der Allgemeinheit wie hier appelliert wird, und dass amerikanische Geschäftsmänner durch ihre grossartigen Stiftungen zugunsten von Beamten und Arbeitern, sowie zugunsten der Allgemeinheit (Bibliotheken, Museen, Schulen etc.) Hervorragendes leisten.

Herrn Prof. Fueter hat in seinem einleitenden Vortrage bemerkt, dass Amerika nicht mehr das junge Land sei, wie man gewöhnlich annehme, und er hat zweifellos recht für seine Darstellung, die sich vornehmlich mit den amerikanischen Agrar-Verhältnissen und der Frage der Bodenverteilung an die Farmer befasste. Für eine Darstellung des an sich schon jüngern kommerziellen und industriellen Lebens muss freilich betont werden, dass wir hier bei all dem schon Erreichten seitens der Vereinigten Staaten doch wohl erst in der Entwicklung drin stehen, und

*) Herr Direktor Dr. R. G. Bindschedler hat am 23. Januar 1920 dem Personal des Hauptsitzes über seine Reiseeindrücke aus Amerika einen Vortrag gehalten und dieses Referat für eine von der Zentralbibliothek Zürich veranlasste Vortragsserie über Amerika weiter ausgestaltet.

Wir freuen uns, aus diesem letzteren die Abschnitte über Handel und Banken unserem Personal im Druck vorlegen zu können.

dass noch viel gewaltigere Leistungen und Entwicklungsmöglichkeiten der Zukunft vorbehalten sind.

So erscheinen auch uns viele Aeusserungen des amerikanischen Geschäftslebens als solche einer erst zur Entwicklung gelangenden Kultur und müssen in ihren Formen, die uns mitunter grotesk anmuten, unter diesem Gesichtswinkel eingeschätzt werden. Die relative Jugendlichkeit des Landes und die harten Anforderungen, seine reichen Schätze zu heben und als Güter in Austausch zu bringen, hatten zur Folge, dass nebeneinander in der Abwicklung amerikanischen Geschäftslebens noch primitive Formen neben einer raffinierten technischen Spezialisierung beieinander sind. Gerade im Handel und in einer seiner vornehmern Formen, dem Bankwesen, zeigt sich diese Erscheinung. Die Einzelkenntnisse der leitenden Personen sind auf ihrem besondern Gebiete ausgezeichnete, schwieriger hält es, die Männer zu finden, die rein technisch geschäftliche und allgemein wirtschaftliche Anforderungen unter höhern Gesichtspunkten zusammenfassen können. Es ist typisch, dass z. B. Boston wohl infolge seiner alten englischen Tradition zuerst und fast allein das Gefühl für die feinern Formen des Handels- und Kreditgeschäfts empfand, und dass New York heute, wo es das grosse kommerzielle Dokumentar- und Remboursgeschäft kreieren will, sich die Leute von Boston holt, um in dieses Geschäft hereinzukommen. Es scheint freilich sicher, dass es New York gelingen wird, neben London zum bedeutendsten Bankplatze, auch für das internationale Kreditgeschäft, speziell das Remboursgeschäft, zu werden, unterstützt von dem Umstande, dass Amerika heute fast das einzige Land ist, in dem die Valuta auf Grund der Goldbasis vollwertig geblieben ist. Ausserdem hat Amerika durch die kolossale Steigerung seines Export-Handels, besonders während der Kriegsjahre, eine enorme Stärkung erfahren. Schon vor dem Kriege stand es durch seinen Export von Lebensmitteln und Rohstoffen an der Spitze der exportierenden Länder und inzwischen ist es auch das grösste Exportland von Fertigfabrikaten geworden, indem sich die Ausfuhr von fertigen Fabrikaten von $1\frac{1}{8}$ Milliarden in 1913 auf $3\frac{1}{2}$ Milliarden Dollars in 1919 erhöhte.

Ich habe Ihnen versprochen, Sie nicht mit vielen Zahlen hinzuhalten, und so will ich von allen Ziffern im Vergleich zu den letzten Jahren Umgang nehmen und lediglich erwähnen, dass die *Totalausfuhr* der Vereinigten Staaten von Amerika von $2\frac{1}{3}$ Milliarden im Jahre 1913 auf beinahe 8 Milliarden Dollars im Jahre 1919 gestiegen ist.

Anschaulicher indes als ein grosses handelsstatistisches Ziffernmaterial ist es, wenn ich Ihnen den Ausspruch von Judge F. H. Gary erwähne, den dieser als Präsident des American Iron & Steel Institutes im Mai dieses Jahres tat. Er sagte: Ohne jeglichen Widerspruch ist zu konstatieren, dass unser Land das beste von allen der Welt ist. Obwohl auf unser Land nur 6% der Weltbevölkerung und 7% der Erdoberfläche entfallen, produziert es doch:

20 % der Welt-Goldproduktion	40 % Silber	60 % Kupfer
25 % Weizen	50 % Zink	60 % Baumwolle
40 % Eisen und Stahl	52 % Kohlen	66 % Öl
40 % Blei	60 % Aluminium	75 % Korn

85 % Automobile

Diese Ziffern sind in der Tat überwältigend und sprechen ihre Sprache, die jeder versteht, und sie lassen Sie auch ahnen, welch ungeheures Tätigkeitsfeld sie für den Handel und für den Verkehr geben, die den Güteraustausch zusammen geistig und materiell zu bewältigen haben. Und dieser schon heute gewaltige Verkehr und Handel ist noch der weitern Steigerung fähig. Es sei nur an die Pacific-Küste erinnert, die ausser San Francisco und dem neu entstehenden Seattle und dem englischen Vancouver noch keine Handelsstädte hat und die durch den kommenden Verkehr mit China und Asien erst ihre Bedeutung noch gewinnen muss. Das Land ist ungeheuer reich und der ganze Kontinent scheint nur ein grosses Arbeitsfeld zu sein, oder es noch zu werden, wo der Boden seine Agrarprodukte oder seine mineralischen Schätze, Erze, Kohlen, Öl, geben muss; die Städte wie Chicago, sowie aber hauptsächlich die grossen Städte der Ostküste: New York, Boston, New Haven, Philadelphia, Baltimore usw. stellen die Handels-Emporien dar für den Güteraustausch mit der übrigen Welt. Wenn man immer wieder betont, dass Amerika ein Land von ungeheuren Schätzen ist, so liegt darin aber auch zugleich wieder eine Grenze für gewisse Hoffnungen, die man in der letzten Zeit an Amerika geknüpft hat. Man weiss, dass Amerika während des Krieges enorm verdient hat durch sein Getreide, durch seine Rohstoff- und Material-Lieferungen nach Europa und hat geglaubt, dass dieses Land nun in ungemessenem Betrage Kredite der alten Welt zu geben in der Lage sei. Man hat vergessen, dass Amerika, trotz grosser Gewinne schon in früheren Jahren immer wieder neues Geld von der alten Welt gebraucht hat, und man hat insbesondere vergessen, dass dieses Land, gerade weil es so enorme Schätze birgt, die aber noch der gewinnreichen Erschliessung harren, in vollem Umfange das eigene und das verdiente Geld für sich selbst brauchen kann, ja, wenn es möglich wäre, noch fremdes Geld für seine Entwicklung zu brauchen in der Lage wäre. Gewiss haben bei dem Problem der amerikanischen Finanzhülfe an Europa politische Faktoren auch eine hervorragende Rolle gespielt. Die Nichtratifikation des Friedensvertrages von Versailles infolge der heftigen Opposition der republikanischen Partei (gegen Wilson und den Völkerbund), die Vorbereitungen für die neue Präsidentschaftswahl — bildet doch eine Präsidentschafts-Kampagne immer eine schwere Schädigung des amerikanischen Wirtschaftslebens — alle diese Faktoren haben Europa und seine Bedürfnisse für den Amerikaner in den Hintergrund gedrängt. Dazu kommt, dass zwar an der Ostküste Europa noch konkrete Gestalt hat, dass aber schon in Chicago und noch weiter nach Westen Europa auch für den Handelsmann nur noch

ein Begriff wird, mit dem man nicht mehr wesentlich rechnet und rechnen muss. Selbst die Vorstellung eines bolschewistischen Erfolges in Europa, was wohl dem Untergang seiner Kultur gleichkäme, hat zunächst auf den Amerikaner, je weiter er im Osten wohnte, keinen wesentlichen Eindruck gemacht, weil er sich unendlich weit von Europa fühlte und der Ansicht war, mit Zentral- und Südamerika zusammen autark zu sein, eine eigene Welt zu bilden, ohne den europäischen Kontinent zu brauchen. Erst die starke Häufung der Waren-Stocks in den letzten Monaten und Wochen in den Hafenplätzen und Fabrikzentren, das Sinken der Preise, weil Europa nicht mehr zahlen kann, begann allmählich auch auf diesem Gebiete die Idee von der Weltsolidarität und den unendlich feinen Verbindungsbahnen der Völker und Länder für den Amerikaner klar zu werden. Amerika hat zwar schon grosse Summen an Europa ausgeliehen. Die an die Alliierten und neutralen Staaten gewährten Darleihen beziffern sich auf beinahe 10 Milliarden $. Allein es muss doch betont werden, dass die Finanzhilfe in dem Umfange, wie Europa sie brauchen könnte, und zuerst glaubte von Amerika erwarten zu dürfen, unmöglich ist, weil die eigenen Bedürfnisse selbst grosse Summen erfordern und die Kapitalbildung trotz aller Kriegs- und anderer Gewinne mangels Produktion nicht mit den zerstörten Gütern hat Schritt halten können. In New York selbst, an das man für die Kredite appelliert, sind die Zinssätze für das legitime Kreditgeschäft schon längst höher als in Europa und bewegen sich gegen 10 % für Darleihen an erstklassige Gesellschaften. Prima 60- bis 90-tägiges Commerzpapier von ersten Firmen notiert heute 8—8 1/4 % Diskont. Unter diesem Gesichtspunkte bekommen auch die europäischen Darleihens-Transaktionen der letzten Wochen ihre Beleuchtung. Ich erinnere Sie nur an das Aufsehen, das bei uns der Abschluss des 8 % Dollar-Anleihens der Eidgenossenschaft von $ 25,000,000 zu 94 %, rückzahlbar zu 105 % gemacht hat, sowie die Perfektion eines Darleihens-Geschäftes der Stadt Zürich mit einer amerikanischen Bankengruppe für ein 8 % Anleihen von $ 6,000,000. Gewiss ist dies Geld teuer, allein es ist zu berücksichtigen, dass auch das Geld für den Amerikaner in Amerika teuer ist.

Ich muss bei diesem Anlass zum bessern Verständnis daran erinnern, dass die Steuern, die auf dem Einkommen in Amerika liegen, in den letzten Jahren kolossal gestiegen sind. Es tönt wunderlich, wenn man sagt, dass der reiche Amerikaner zu arm sei, um Obligationen privater Gesellschaften besitzen zu können, trotz ihrer guten Verzinsung, und doch ist es so. Wenn z. B. ein Amerikaner ein Einkommen von mehr als 100,000 $ besitzt, so müsste er Sekuritäten anschaffen, die ihm 9 1/2 % brutto rentieren, um netto dasselbe Einkommen zu haben, wie wenn er das Geld in ca. 4 % steuerfreien Staatsobligationen angelegt hätte. Ein Grossteil der Amerikaner zieht nun freilich vor, überhaupt keine Obligationen zu kaufen, sondern bei dieser Sachlage kauft er chancebietende Aktien. Die grossen Gewinne, die insbesondere mit der Gründung neuer

Petrol-Gesellschaften in den letzten zwei Jahren in Oklahoma, Texas, Kansas, Kalifornien, Louisiana, Missouri, Illinois, West-Virginia gemacht worden sind, haben in Verbindung mit den Gewinnen der Kriegsindustrie eine enorme Spekulationslust losgelöst. Das Publikum wollte in den letzten Jahren nur noch spekulieren, nicht mehr anlegen, und die eben skizzierte Steuerpolitik hat diese Lust unterstützt. Wie einst das Goldfieber, so hat in den Jahren 1918/19 die Spekulation, besonders in Öl, das Land erfasst und in den kleinsten Städtchen von Oklahoma oder Texas wurde über Oil-Stocks diskutiert. Jede Woche brachte neue Gründungen von Oil-Land-Companies und neue Emissionen. Dieses Ölfieber erschien ja freilich nicht ohne gewisse reale Grundlagen, insofern, als man auf Grund der Gutachten von Minen-Ingenieuren und Geologen annimmt, dass die beiden Kontinente von Amerika, einschliesslich Zentral-Amerika und weit in den Pacific-Ozean hinaus gewissermassen ein grosses unterirdisches Petrol-Bassin enthalten, von dem je nach der Lagerung der Sande und Schichten mehr oder weniger leicht das Öl sich gewinnen lasse — ist doch keiner der 48 Staaten der Union, auf dessen Territorium nicht ölhaltiges Terrain festgestellt wurde. Die für die Ausbeutung am günstigsten gelegenen Felder sollen sich in der Richtung von Alaska im Norden der Küste entlang hinunter ziehen durch Kalifornien hindurch nach West-Mexiko, das die reichsten Ölfelder auf dem nordamerikanischen Kontinente enthält, und das allein nahezu zweimal soviel Öl soll abgeben können, als die jetzige Jahresproduktion der Vereinigten Staaten ausmacht, und die ca. 356,000,000 Barrels, oder ca. 65 % der Weltproduktion umfasst. Dann sollen sich insbesonders reiche Ölfelder der Küste von Zentral-Amerika entlang ziehen durch die tropischen Länder von Venezuela, Columbia, Ecuador hinunter durch Peru, Chile bis nach Feuerland und östlich hinüber nach Brasilien. Über das interessante Problem der Ölindustrie wird Ihnen ja wohl im nächsten Vortrage über die „Amerikanische Industrie" etwas einlässlicher berichtet werden.

Wir haben bereits das amerikanische *Kreditwesen* gestreift, und es ist wohl richtig, mit ein paar Worten auf das amerikanische *Bankwesen* einzutreten. Die Bemühungen waren seit Jahren in Amerika gross, um zu einem Notenbankgesetze zu kommen, das dann im Dezember 1913 zur Verwirklichung gelangte.

Das früher geltende Bundesgesetz über das Bankwesen (National Bank Act) datierte noch aus der Zeit des Sezessionskrieges und war mit Rücksicht auf die Regelung der Notenausgabe eine Kriegsmassnahme, die der Geldbeschaffung diente. Aber es war immerhin gegenüber der bis dahin herrschenden Regellosigkeit im Bankwesen eine konstruktive banklegislatorische Massnahme gewesen, deren Entwicklung in die Zeit des grossen wirtschaftlichen Wachstums der Vereinigten Staaten fällt. Unter seiner Geltung entwickelte sich in der Union bis zum Jahre 1913 ein System von rund 7000 Banken (heute 8000), die den Namen *Nationalbanken*

(National Banks) führen. Der Name geniesst ein gewisses Prestige, trotzdem er nur besagt, dass diese Banken auf Grund des Bundesgesetzes autorisiert sind und seinen Bestimmungen unterstehen, ohne aber eine Staatsgarantie zu besitzen. Gleichzeitig und unabhängig davon sind in den 48 Einzelstaaten auf Grund staatlicher Spezialgesetze besondere Banksysteme entstanden, deren Mitgliederbanken im Gegensatz zu den Nationalbanken *Staatsbanken* (State Banks) genannt werden, und deren Zahl ca. 22,000 beträgt. Dieses bestehende Banksystem, das in mancher Hinsicht sich bewährt hat, sollte durch das neue Notenbank-Gesetz (Federal Reserve Act) in seinen Elementen so wenig wie möglich geändert werden. Das Ziel war, die bestehenden Mängel zu beheben, ohne die Grundlagen zu ändern. Und diese Mängel waren vor allem: 1. grosse Unelastizität des Kreditsystems, 2. starke Dezentralisation und ungenügende Liquidität der Reserven und 3. mangelnde Zusammenarbeit der 25,000 bis 30,000 vollständig voneinander unabhängigen Banken in Zeiten finanzieller Spannung. Das war das Problem, das Amerika während eines Jahrzehnts beschäftigt hat und dessen Lösung die öffentliche Meinung seit der Panik von 1907 mit wachsendem Nachdruck verlangte.

Als ein Kompromiss zwischen partikularistischen und zentralistischen Tendenzen übertrug das neue amerikanische Notenbank-Gesetz die Diskontopolitik in den Vereinigten Staaten nicht **einer** Zentralbank, sondern einer Reihe von regionalen Zentralbanken, Bundesreservebanken. Neben den politischen Gründen, die für diese Entscheidung in erster Reihe massgebend waren, besassen auch rein wirtschaftliche Überlegungen einen gewissen Einfluss, der um so gerechtfertigter war, als gerade in den Vereinigten Staaten die wirtschaftlichen Unterschiede zwischen dem industriellen Osten, dem mehr oder weniger rein agrarischen Westen und den auf subtropische Bodenkultur gestellten Süden sehr gross sind. Zugleich war auch im Bankgesetze dafür gesorgt, dass diese Partikularisierung der Diskontpolitik keine anarchischen Zustände hervorrufen kann, indem der Bundesreserveausschuss (Federal Reserve Board) geschaffen und ihm das Recht der Prüfung und Festsetzung der Diskontsätze der einzelnen Bundesreservebanken übertragen wurde.

Der Bundesreserveausschuss erklärt als Aufgabe der Bundesreservebanken, dass sie *zu allen Zeiten regulierend auf die amerikanische Kreditwirtschaft einwirken* und auf diese Weise den *Eintritt von Kreditkrisen verhindern* sollen.

Die Tätigkeit dieser Federal Reserve Banken hat sich in den Kriegsjahren durchaus bewährt und es war eine gewaltige Leistung, dass sie sich, kaum gegründet und organisiert, den gewaltigen Aufgaben der Kriegszeit gewachsen zeigten.

Ich muss es mir versagen, auf weitere Einzelheiten des amerikanischen Handels- und Finanzwesens einzugehen und ich möchte nur noch ein Problem aus dem amerikanischen Verkehrsleben etwas einlässlicher behandeln, das in den letzten Jahren und Monaten und heute noch im Vordergrunde des Interesses der Union steht, das *Eisenbahn-Problem*. Eine kurze Darstellung dieser Frage ist umso interessanter, weil sie, wie kaum die Behandlung eines andern Problems, Ihnen Aufschluss gibt über das amerikanische geschäftliche Denken und Fühlen in einer Sache, die die Allgemeinheit und jeden einzelnen wirtschaftlich direkt in hohem Masse betrifft. Den Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika ist von jeher eine hervorragende Bedeutung zugekommen, sind doch nicht weniger als ca. 21 Milliarden Dollars in den amerikanischen Eisenbahnen investiert. Auch wenn man einen Abzug macht und nur auf die effektiv ausstehenden, nicht im eigenen Kontrollbesitz befindlichen Beträge, abstellt, verbleiben immer noch ca. $ 17 Milliarden, denen per 30. Juni 1917, wo die Börsenkurse sehr tief standen, ein Marktwert von ca. $ 13½ Milliarden zukam. Das nordamerikanische Eisenbahnnetz selbst, einschliesslich der Short Lines (sog. Nebenlinien), Industrie-Geleise etc., umfasste im Jahre 1918 ca. 640,000 km, oder nicht ganz 400,000 englische Meilen. Für den eigentlichen Grosseisenbahnbetrieb kommen über 400,000 km oder 250,000 Meilen in Betracht. Diese Ziffern erhalten einigermassen Fleisch, wenn wir uns vergegenwärtigen, dass die Betriebslänge der Schweizerischen Bundesbahnen 2882 km beträgt. Die Zahl der sich im Bahndienst befindlichen Angestellten belief sich Ende 1917 auf ca. zwei Millionen, welche zusammen einen Jahresgehalt von fast zwei Milliarden Dollars bezogen. Seither dürfte sich dieser Posten durch die wiederholten Lohnerhöhungen wesentlich vergrössert haben, wohl mindestens um 50 % auf über drei Milliarden. Wenn wir uns vergegenwärtigen, dass die Eisenbahnen das Mittel sind, um die weiten Gebiete zu erschliessen, so werden wir uns auch bewusst, welche Mission und welche Bedeutung den Eisenbahnen in Amerika in allgemein wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht zukommt. Die Eisenbahn-Anlagen haben aber auch seit vielen Jahrzehnten in Amerika das Anlage-Papier in hervorragendem Masse dargestellt. In ihnen ist ein Grossteil der Reserven der Versicherungs-Gesellschaften und der Sparkassen investiert, in ihnen sind aber auch die Vermögen des Mittelstandes vorwiegend angelegt worden und die Majorität ihres Aktienbesitzes hat in den Händen der bedeutendsten Finanzfamilien Amerikas gelegen. An dem Schicksal der Eisenbahnen ist

daher in gewissem Sinne der gesamte amerikanische Wohlstand und das amerikanische Volksvermögen interessiert; von den Eisenbahnen abhängig, wie kaum von einer andern Industrie, ist überhaupt auch das gesamte Publikum höchst persönlich, ich denke hierbei weniger an die Eigenschaft als Passagiere, sondern an die Mission der Bahnen für den Güteraustausch, die das A und das Z des gesamten wirtschaftlichen Bauens darstellt. Während bis vor ungefähr zwölf Jahren die amerikanischen Bahnen sich im allgemeinen einer befriedigenden Prosperität erfreuten, wurde die Situation im letzten Jahrzehnt ungünstiger, und insbesondere die Kämpfe mit der zwischenstaatlichen Handelskommission (Interstate Commerce Commission), der das entscheidende Wort bei Festsetzung der Tarife zukam, haben teilweise zu grosser Beunruhigung geführt, indem es den Bahnen je länger je schwieriger fiel, ihre Einnahmen in Einklang mit den fortwährend sich steigernden Ausgaben zu bringen, um eine befriedigende Rendite zu erzielen. Als Amerika im April 1917 in den Krieg trat und seine gesamten Ressourcen heranzog, um den Alliierten gegen die Zentralmächte zum Siege zu verhelfen, da erhielt der Präsident der Vereinigten Staaten unter andern Befugnissen auch das verfassungsmässige Recht, über alle Mittel des Landes, auch über die Transportmittel, zu verfügen. Es dauerte immerhin noch acht Monate, bis Präsident Wilson formell gegenüber den Eisenbahnen von seinem Rechte Gebrauch machte; erst mit Botschaft vom Dezember 1917 nahm der Präsident die Eisenbahnen in den Betrieb des Staates über, indem er als Generaldirektor der Bahnen in den Vereinigten Staaten den Schatzminister William Mc. Addoo bestellte. Was man früher nicht für möglich erachtet hatte auf dem Gebiete der Finanzpolitik und der staatlichen Sozialisierung, hat ja bekanntlich der letzte europäische Krieg von heute auf morgen gebracht, in republikanisch-demokratischen, wie in monarchischen Staatswesen.

Es ist auf der Hand liegend, dass die Verstaatlichung des Eisenbahnbetriebes in diesem Umfange, wie ihn die Welt noch nie sah, einer Unzahl von bedeutsamen Fragen ruft und in seinen Konsequenzen für das Wirtschaftsleben fast unübersehbar ist.

Die Mehrzahl von Ihnen erinnert sich vielleicht noch an die Kämpfe, die wir in der Schweiz wegen der Verstaatlichung unseres Eisenbahnnetzes hatten in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts. Damals handelte es sich um ein im Verhältnis sehr kleines Bahnnetz, und man machte das Publikum zugunsten des Staatsbetriebes glauben, dass der Rückkauf der Bahnen durch den Bund von enormem Vorteil sei infolge ökonomischeren Betriebes und daraus resultierender Verbilligung aller Tarife. Zugleich wurde dem Amour-propre geschmeichelt mit der Losung: Die Schweizerbahnen dem Schweizervolke. Heute hat sich die Frage „Staatsbetrieb" oder „Privatbetrieb" einer Unternehmung mehr auf eine Prinzipienfrage zugespitzt im Hinblick auf die zurzeit herrschenden modernen Sozialisierungs-Tendenzen und die Stellung des Arbeitsverhältnisses bei den verstaatlichten Betrieben im allgemeinen.

Als die amerikanische Regierung auf 1. Januar 1918 die Eisenbahnen in den Staatsbetrieb nahm, da war zunächst ausschlaggebend der Gesichtspunkt, die Bahnen im Interesse der staatlichen *Kriegsziele* zu verwenden und dies ist auch mit Erfolg geschehen. Insbesondere wurde der nötige Wagenpark rasch für die Lebensmittel- und die Kriegsmaterial-Versorgung zur Verfügung gestellt. Die Versorgung der Alliierten mit Nahrungsmitteln war Ende 1917 in ein äusserst kritisches Stadium getreten, und es bedurfte einer ganz hervorragenden Transportleistung, um aus dem Innern des Landes die nötigen Weizen-Quantitäten rasch in die atlantischen Häfen zu bringen. Hand in Hand damit gingen eine Reihe ökonomischer Massnahmen. Der Gepäckdienst wurde von den verschiedenen Gepäckbeförderungs-Gesellschaften (Express Companies) der neuen American Railway Express Co. übertragen. Bei mehreren Konkurrenz-Linien wurde der Verkehr über die Linie geführt, die am rationellsten zu betreiben war, und eine Reihe anderer Ersparnisse wurden erzielt. Diese Massnahmen waren alle durchaus praktisch, allein der Gesamtbetrieb der Eisenbahnen als solcher befriedigte, je länger der Staatsbetrieb dauerte, umso weniger.

Bei der Übernahme der Bahnen hatte sich die Union-Regierung verpflichtet, den einzelnen Gesellschaften diejenige Summe für die Verzinsung ihrer Sekuritäten und als Gewinn zu vergüten, die dem durchschnittlichen Reinbetriebseinkommen der drei vorhergehenden Betriebsjahre 1914/15, 1915/16 und 1916/17 entsprach. Dieses durchschnittliche Betriebs-Einkommen betrug $ 950 Millionen und stellte die Betriebseinnahmen nach Abzug der Betriebsausgaben, Steuern, Taxen dar, aber ohne Verzinsung der festen Lasten. Es zeigte sich nun, dass, von wenigen Bahnen abgesehen, sämtliche Linien unter dem Betrieb des Staates enorme Defizite brachten im Verhältnis zu dem festgesetzten Standard-return von rund $ 900 Millionen. Die effektiven Betriebs-Einnahmen fielen schon für das Jahr 1918 um $ 236,000,000 unter den garantierten Standard-return; das Defizit während der zwei Jahre 1918/19 Staatsbetrieb macht nicht weniger als $ 650 Millionen aus und wird einschliesslich der Garantien für die Übergangs-Periode vom März 1920 bis 1. September 1920 schätzungsweise nicht weniger als 1½ Milliarden Dollars betragen. Der als Generaldirektor der Eisenbahnen eingesetzte damalige Schatzminister Mc. Addoo führte zwar zur Erklärung der Defizite im Jahre 1918 an, dass wegen der dringenden Getreidebeschaffung enorm viele Wagen zunächst leer nach den Abholstationen geführt werden mussten, da höchste Eile not tat und eine vorherige Befrachtung in der Ostwestrichtung unmöglich war. Allein diese Entschuldigung traf nur für das Jahr 1918 und auch nur teilweise zu. Die Schuld dieser kritischen Situation ist darin zu suchen, dass wie überall einerseits die Saläre und Betriebskosten enorm gestiegen sind, ohne dass anderseits durch eine entsprechende Erhöhung der Tarife dafür gesorgt worden wäre, das finanzielle Gleichgewicht wieder herzustellen. Und der Hauptgrund, warum der Staat nicht in genügendem Masse die

Taxerhöhungen zur Zeit seiner Alleinherrschaft vorgenommen hat, ist derselbe, mit dem schon vorher die Interstate Commerce Commission die Situation der Bahnen so schlecht gestaltet hatte und warum auch fast alle Public Utilities Companies in Amerika, d. h. die Strassenbahnen, Gas- und Wasserwerke etc. sich in einer traurigen finanziellen Verfassung befinden, weil man aus parteipolitischer Wahltaktik es wegen der Taxerhöhungen mit der Gunst des Publikums solange wie möglich nicht verderben wollte.

Während des Staatsbetriebes ist auch noch der physische Zustand der Bahnen bedeutend schlechter geworden, weil nur ungenügend für Unterhalt und Neuanschaffungen seitens der Bundes-Regierung gesorgt wurde. Hatte schon vor dem Krieg der inzwischen verstorbene und als Eisenbahn-Fachmann bekannte Präsident der Great Northern R. R. Co. James J. Hill erklärt, dass für einen rationellen Betrieb der Eisenbahnen zum mindesten 2 Milliarden Dollars gebraucht würden, und hatte er nicht gesehen, woher das Geld kommen sollte, so sind die Summen, die heute für die Eisenbahnen dringend gebraucht werden, nicht kleiner geworden. Dies ist ein weiterer Beitrag zum Kapitel *der amerikanischen Finanzhilfe an Europa*. Zu Anfang des Staatsbetriebes hatte man davon gesprochen, dass während mindestens 5 Jahren dieser Betrieb unter der staatlichen Leitung müsse aufrecht erhalten werden, ja, in der Folge wurde von einer Reihe von politischen und volkswirtschaftlichen Persönlichkeiten, sowie von einem Teil des Publikums, und insbesondere von den im Dienste der Eisenbahnen selbst stehenden Arbeitern direkt die Forderung erhoben, der Staat solle effektiv auch das Eigentum der Bahnen erwerben und damit den dauernden *Staatsbetrieb* sichern. Allein im selben Jahre 1919 trat ein starker Umschlag im Fühlen des amerikanischen Volkes ein und die Rückgabe der Eisenbahnen an die privaten Eigentümer wurde eine der hauptsächlichsten Forderungen des Tages. Diesem Zwange gehorchend, hat Präsident Wilson noch vor Weihnachten 1919 ankündigen müssen, dass er die Bahnen auf 1. März 1920 wieder den privaten Eigentümern zurückgeben wolle. Es ist auf der Hand liegend, dass mit der blossen Rückgabe allein das Problem nicht erledigt ist. Die Situation war zu verfahren und es standen zu vitale Interessen der Allgemeinheit im Spiele, die gebieterisch verlangten, dass eine gründliche Sanierung der Krisenwirtschaft erfolgen müsse. Um aus dem skizzierten Dilemma herauszukommen, sind von hervorragenden Einzel-Personen, Politikern und Volkswirtschaftlern, sowie wirtschaftlichen Verbänden eine Reihe von Vorschlägen gemacht worden zur Lösung des Eisenbahn-Problems, die sich in drei Gruppen fassen lassen: 1. Fortführung des Staatsbetriebes in dem Sinne, dass ein völliger Rückkauf der Bahnen seitens des Staates erfolge; 2. Rückgabe der Bahn an die privaten Eigentümer mit besondern Schutzbestimmungen; und 3. bedingungslose Rückgabe. Der letztere Weg fiel wegen der kritischen Situation der Eisenbahnen weg, wie sich auch anderseits die grosse Mehrheit des Volkes gegen eine Übernahme der

Bahnen durch den Staat sträubte. Die Lösung musste daher in der Richtung der Rückgabe an die privaten Gesellschaften mit besondern Mitteln zum Schutze der Bahnen, des darin legitim investierten Kapitals einerseits und der Allgemeinheit anderseits erfolgen, und diesen Weg geht das Gesetz, das schliesslich aus den Beratungen des Senates und des Repräsentantenhauses hervorging, die „Transportation Act" von 1920. Dieses bedeutsame Gesetz bestimmt, dass die Bundeskontrolle der Eisenbahnen mit 1. März 1920 aufhört. Auf Verlangen der Bahnen ist aber die Bundesgarantie für eine Übergangs-Periode von weitern 6 Monaten für ihre Einnahmen ausgedehnt, von welcher Befugnis ein Grossteil der Bahnen Gebrauch gemacht hat. Die wichtigste Bestimmung aber ist, dass den Eisenbahnen ein *fair return*, d. h. eine angemessene Verzinsung des in ihnen investierten Wertes zu garantieren sei durch eine entsprechende Tax-Erhöhung. Diese angemessene Verzinsung basiert auf dem zu ermittelnden Durchschnittswerte einer Gruppe von Eisenbahnen und nicht auf dem Werte der einzelnen Transport-Anstalten. Für die Vornahme der Bewertung sind im ganzen selbst keine definitiven Schätzungsmethoden, aber doch Grundsätze statuiert. Die zu garantierenden Einnahmen werden von einer besondern Kommission, der Interstate Commerce Commission festgesetzt. Für die nächsten zwei Jahre ab 1. März 1920 ist für die Tax-Festsetzung eine 5½ % Verzinsung des zu ermittelnden Wertes stipuliert mit der Ermächtigung, ½ % zuzuschlagen. Diese vollen 6 % sind denn auch in der Folge effektiv beschlossen worden. Die Bewertung des Eigentums der Eisenbahnen selbst wurde von der Kommission auf 19 Milliarden Dollars angeschlagen, gegenüber 20 Milliarden, wie sie die Gesellschaften begehrten, eine Schätzung, die als günstig aufgefasst wurde. Die bewilligten Tax-Erhöhungen selbst werden auf 1546 Mill. Dollars geschätzt, gegen 1643 Mill. Dollars, wie verlangt. Im Gesetze ist ferner ein Fonds vorgesehen, von dem den Eisenbahngesellschaften Vorschüsse gewährt werden. Wichtig ist auch die Bestimmung, dass einzelne Eisenbahnen zu Systemen für den Betrieb zusammengenommen werden können. Hier öffnet sich auch ein wirtschaftlich interessantes Feld für die Interstate Commerce Commission. Sodann ist im Gesetze vorgesehen die Errichtung eines Eisenbahn-Arbeits-Amtes (Railroad Labor Boards), bestehend aus neun Mitgliedern, wovon drei die Interessen der Beamten, drei die der Gesellschaften, drei die öffentlichen Interessen vertreten sollen. Dieser Labor Board soll hauptsächlich in wirtschaftlichen Streitigkeiten entscheiden. Endlich ist als eine Hauptbestimmung noch zu erwähnen, dass die Interstate Commerce Commission die Fracht- und Personentaxen festsetzt. Die Hauptfrage war nun freilich bei dieser Lösung und zugleich die Hauptschwierigkeit, wie wird das angemessene Einkommen der fair return für die Bahnen gefunden werden, d. h. wie die Schätzung des physischen Eigentums der Bahnen zu bewerten sei unter Berücksichtigung von Treu und Glauben im Verkehr. Bis jetzt muss gesagt werden, dass die Befürchtungen, die man in dieser Hinsicht seitens der Bahnen und des

Publikums, das seine Werte in ihnen investiert hat, gehegt hat, nicht erfüllt worden sind. Die Festsetzung der Verdienstrate auf 6 % und die Festsetzung der Schätzung für das Eigentum kommen in einem grossen Masse den berechtigten Begehren der Unternehmer nach. Man darf daher erwarten, dass die vorgesehene Lösung, die grosszügig ist, so sehr sie aus schweren Kämpfen hervorgegangen ist und Kompromiss-Charakter in sich trägt, den amerikanischen Verhältnissen Rechnung trägt.

In derselben Richtung wird nun offenbar auch die Lösung für die Public Utilities Co. gesucht und gefunden werden müssen. Die Lage dieser Gesellschaften ist wohl ziemlich gleich prekär, wie die der Eisenbahnen. Auf der einen Seite haben sich in den Grosstädten mehr denn irgendwo die Saläre enorm erhöht infolge der Teuerung der Lebenshaltung und auch die sonstigen Betriebsausgaben sind gewaltig gestiegen; anderseits hat man aber aus demokratischer oder wohl demagogischer Rücksichtnahme nicht gestattet, die Taxen zu erhöhen.

Ich bin am Schlusse meiner Ausführungen. Es wäre mit einigen Worten auch noch der *Schiffsbau* in Amerika und die amerikanische Schiffahrt überhaupt zu besprechen gewesen. Es genüge der Hinweis, dass Amerikas Anteil an der Welthandelsflotte im Jahre 1913 von ca. 54 Millionen Tonnen nur ca. 4,7 % betrug, heute aber beinahe 25 %. Der Schiffsbau im Jahre 1919 der ganzen Welt betrug 7,144,000 Tonnen, an denen England mit 1,6 Millionen Tonnen partizipiert, während die Vereinigten Staaten eine Leistung von 4 Millionen Tonnen aufweisen, das 15fache von 1913. Am 30. Juni 1920 waren insgesamt 28,150 Schiffe mit einem Gehalt von 16,350,000 Grosstonnen unter amerikanischer Flagge registriert. Es wäre aber, ganz abgesehen von statistischen Zahlen, insbesondere auch auf die interessante Seepolitik Amerikas zum Schutze der nationalen Handelsflotte einzugehen und auf alle die Massnahmen und Abkommen bis auf die letzten Tage herab, wozu u. a. auch die Transaktion zwischen der Hamburg-Amerika Paketfahrt A. G. und dem Harrymann-Konzern einerseits, dem Norddeutschen Lloyd und der United States Steam Ship Co. gehört, allein das würde zu weit führen.

Wenn ich etwas länger bei der Darlegung des amerikanischen Eisenbahn-Problems verweilt habe, so geschah es — wie ich schon erwähnte — aus dem Grunde, um Ihnen an Hand eines akuten Wirtschaftsproblems zu zeigen, wie Amerikas Bürger wirtschaftlich und verkehrspolitisch denken. Wie sie einerseits sich absolut gegen einen bevormundenden Staatsbetrieb auflehnen, den sie zwar als Kriegsmassnahme, solange der Krieg dauerte, durchaus hinnahmen, dass sie aber in der freien Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte und der privaten Initiative weiterhin das Heil für die Entwicklung ihres Kontinentes und seiner Erschliessung erblicken.

Dass aber Amerikas Bürger bei voller Wahrung des Schutzes für das legitim investierte Kapital anderseits auch in geschicktem Masse in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht dem allgemeinen Interesse Rechnung tragen wollen, beweisen die mehrmals erwähnten Bestimmungen betreffend die

Tarif-Politik, die Zusammenlegung von Linien zu Betriebs-Systemen, und die Bestimmungen betreffend Schaffung einer Vertretung für die an den Eisenbahnen direkt interessierten Kreise durch das Organ der Interstate Commerce Commission und des Railroad Labor Boards. Die Lösung des Eisenbahnproblems in der skizzierten Weise gibt einen tiefen Einblick in das amerikanische Geschäftsfühlen, das grosszügig und durchaus gesund ist.

An dem Grundsatz hält freilich der Amerikaner fest, dass es die einzelne Persönlichkeit ist, die durch ihre Geistes- oder ihrer Hände Tätigkeit schöpferisch wirkt, und es ist kennzeichnend — ich denke an ein schon in mehreren Auflagen erschienenes Werk, das die Biographien von 50 der erfolgreichsten und bedeutendsten amerikanischen Geschäftsmänner umfasst — dass der Amerikaner nicht frägt, was ein grosser Mann seinem Lande verdanke, sondern er stellt die Frage umgekehrt: welchen Männern verdankt Amerika seine Grösse, welches sind die Männer, die Amerika erschaffen haben? Who are our men, who are making America? Nicht Amerika schafft den Amerikaner, sondern der Amerikaner erschafft Amerika. Und gerade die erwähnten Biographien zeigen die interessante Tatsache, dass von den 50 erfolgreichsten amerikanischen Geschäftsmännern — und darunter sind Männer wie J. Ogden Armour, George F. Baker, Andrew Carnegie, Thomas A. Edison, Henry Ford, Henry C. Frick, Cyrus Mc. Cormick, J. P. Morgan, John D. Rockefeller, Charles Schwab, Cornelius Vanderbilt, F. W. Woolworth — nicht weniger als 24 arm geboren sind, 17 in bescheidenen Verhältnissen und nur 9 reich. Diese Wahrnehmung gibt dem Amerikaner ein starkes Selbstbewusstsein, weil er sich sagen muss, und es täglich sieht, dass in Amerika, wie wohl nirgends in der Welt, dem Tüchtigen, Energischen der Weg zum Erfolg offen steht.