

betrieben wird. In dieser Beziehung haftet der Union noch etwas von dem Wesen eines Koloniallandes an, und der Ertrag des gesamten Außenhandelswertes, in dem es nur von Großbritannien überboten und nur vom Deutschen Reiche erreicht wird, fällt ihr nicht ganz zu. Gewaltig sind die Mengen und Wertbeträge, die der Binnenhandel in Bewegung setzt. Wohl werden zahlreiche und massenhafte Rohstoffe an oder in der Nähe ihrer Ursprungsstellen verbraucht und verarbeitet, aber es bleiben immer noch viele und wichtige übrig, welche einen weiten Weg bis zu den Orten ihres Verbrauchs und ihrer Verarbeitung zurückzulegen haben. Die meisten Fabrikate, mancherlei Früchte des Feld-, Obst- und Gemüsebaues zerstreuen sich über das ganze Land oder über größere Teile desselben und gehen durch viele Hände, ehe sie zum Verbraucher kommen. Daher gibt es in den größeren Städten wie in den kleinsten Siedelungen Kaufläden (Stores) mit allen erforderlichen Gegenständen, in den ersteren auch riesige Warenhäuser mit enormen Vorräten. Der dadurch bedingte Geldverkehr ist nach den neuesten Grundsätzen organisiert und wird von ungewöhnlich zahlreichen Banken besorgt. Eine Bank hat jede Siedelung, mag sie auch nur aus wenigen Häusern oder Bretterhütten bestehen und den denkbar dürtigsten und flüchtigsten Eindruck machen.

Auf die Bedürfnisse der Ortsbewegung von Gütern und Personen sind auch die Verkehrsmittel zugeschnitten, oder vielmehr sie sind, wenigstens was den Landverkehr anbelangt, so geschickt und zweckmäßig ausgewählt und angewendet, daß sich jene auf dieser Grundlage ausgestalten konnte. Gegenüber der Größe der zu bewältigenden Entfernungen und bei der vielfach ungemein günstigen Beschaffenheit des Geländes ist es begreiflich, daß man sich nicht erst auf die langwierige und kostspielige Anlage von Landstraßen einließ, sondern in den älteren wie in den neu aufgeschlossenen und neu aufzuschließenden Gebieten gleich das jüngste und wirksamste Hilfsmittel: die Eisenbahn, in Anwendung brachte. Im Eisenbahnwesen hat denn auch die Union den höchsten Gipfel ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit erklommen, und in keinem Wirtschaftszweige gleicher Art, gleichen Umfangs und gleicher Wertbedeutung übertagt sie die andern Erdteile dermaßen, wie in den Eisenbahnen. Unter den gleich großen Gebieten der Erde hat sie das dichteste und das tüchtigste Bahnnetz. Alle Einzelländer, auch die fortgeschrittensten, stehen weit hinter ihr zurück. Im Lande selbst ist der Einfluß und die Macht der Eisenbahnen und ihrer Besitzer so bedeutend und tiefgreifend, daß sich viele Wirtschaftszweige in ihrer Betriebsform und in ihrer Unternehmungsweise geradezu danach richten müssen, und daß sich als Gegenwirkung die viel angefochtene Unternehmungsform der Trusts dagegen erhob. An dem Eisenbahnwesen hat sich auch der Multimillionarismus in kräftigster Weise gezeigt, und vor der Ausbreitung der Trusts waren die „Eisenbahnkönige“ die reichsten Leute der Union. Unter der Allgewalt der Eisenbahnen hat namentlich die Binnenschifffahrt auf den Flüssen schwer zu leiden gehabt und ist dadurch sehr zurückgegangen. Unberührt bleibt nur der Schiffsverkehr auf den Großen Seen, weil die zu befördernden Frachten von der Art sind, daß die Eisenbahnen wegen der Frachtsätze damit nicht in Wettbewerb treten können.

In der Schiffsbewegung auf den Großen Seen und an den Küsten liegt überhaupt der Schwerpunkt des Wasserverkehrs der Union, nicht in der Hochseeschifffahrt. Denn trotz aller Bemühungen ist es bisher nicht gelungen, die großen europäischen Seemächte, in erster Linie Großbritannien und Deutschland, aus dem Felde zu schlagen und ihnen den Verkehr auf dem Atlantischen Ozeane, der weitaus der wichtigste ist, zu entwenden. Das ist, wie bereits angedeutet wurde, der einzige Punkt, worin