

währten, sodaß bedeutende inländische Kapitalien von jedem Spätherbst ab bis zu der Ablieferung im nächsten Sommer jenseits der Grenze festgelegt waren. Der Kreditnehmer kaufte für eigene Rechnung, der deutsche Kreditgeber dagegen, der „Kommissionär“, erhielt das Getreide in Konsignation, d. h. es wurde ihm zum Verkaufe übergeben und er hatte, je nach den Umständen entweder nach den Weisungen des Verkäufers oder nach eigener Überzeugung den Zeitpunkt des Verkaufs an der Börse zu wählen. Diese Geschäfte gaben durch Zinsen, Kommission usw. gute Gewinne, während die Gefahr für das Kapital selbst schon in normalen Zeiten, geschweige denn in Krisen sehr groß war. In solchen Zeiten sind Hunderttausende, zuweilen Millionen Mark Kapital verloren worden.

Das Eisenbahnwesen hat in diesem Handel eine vollständige Umwälzung herbeigeführt.

Die alte Form ruhte auf der Zentralisation des Geschäfts in verhältnismäßig wenigen kapitalkräftigen Händen. Die Eisenbahn hat zur Dezentralisation geführt, indem sie an Stelle der früheren Einheit, der immerhin großen Flußschiffsladung eine neue und zwar kleine Einheit brachte, den Waggon. Seine Größe ist Veränderungen unterworfen, denn während früher ein Waggon 10 Tonnen zu enthalten pflegte, sind heute infolge des mächtig gewachsenen Verkehrsbedürfnisses und des stärkeren Unterbaues der Eisenbahn größere mit einer Tragfähigkeit von 15 Tonnen eingeführt und es ist anzunehmen, daß, behufs besserer Ausnutzung der Schienenwege diese Entwicklung weiter gehen wird.

Hunderte kleiner Händler können jetzt an jedem Ort als Käufer tätig sein. Jeder einzelne Waggon bildet ein Handelsobjekt für sich; gegen die abgestempelten Duplikatfrachtbriefe leistet eine Bank Vorschuß, sodaß bis zu einem gewissen Grade die Banken die Mittelsleute für dieses große Geschäft geworden sind. Die Verabfolgung der Waggonen am Bestimmungsorte erfolgt alsdann gegen Zahlung des Warenpreises an den Inhaber jener Dokumente.

Gegen diese zahlreichen kleinen Händler konnten die Aufkäufer alter Art nicht mehr aufkommen, auch wickelte sich ihr Geschäft, das auf den nicht immer betriebsfähigen Wasserweg angewiesen war, zu langsam ab, während die Eisenbahn ununterbrochen ihren Dienst leistet.

Diese einschneidende Veränderung hat zuerst in den 1880er Jahren, zuletzt aber im Jahre 1890 zu schweren Krisen geführt. Große Vorschüsse waren gegeben, die Vorschußnehmer aber waren nur zum kleinsten Teil in der Lage, ihre Verpflichtungen zu erfüllen. Sie machten aus der Nichtzahlung oder aus der Nichtlieferung der bevorstehenden Waren sogar oft ein unsauberes Gewerbe. Der Ruin vieler angesehenen deutscher Häuser war die Folge. Manche hatten