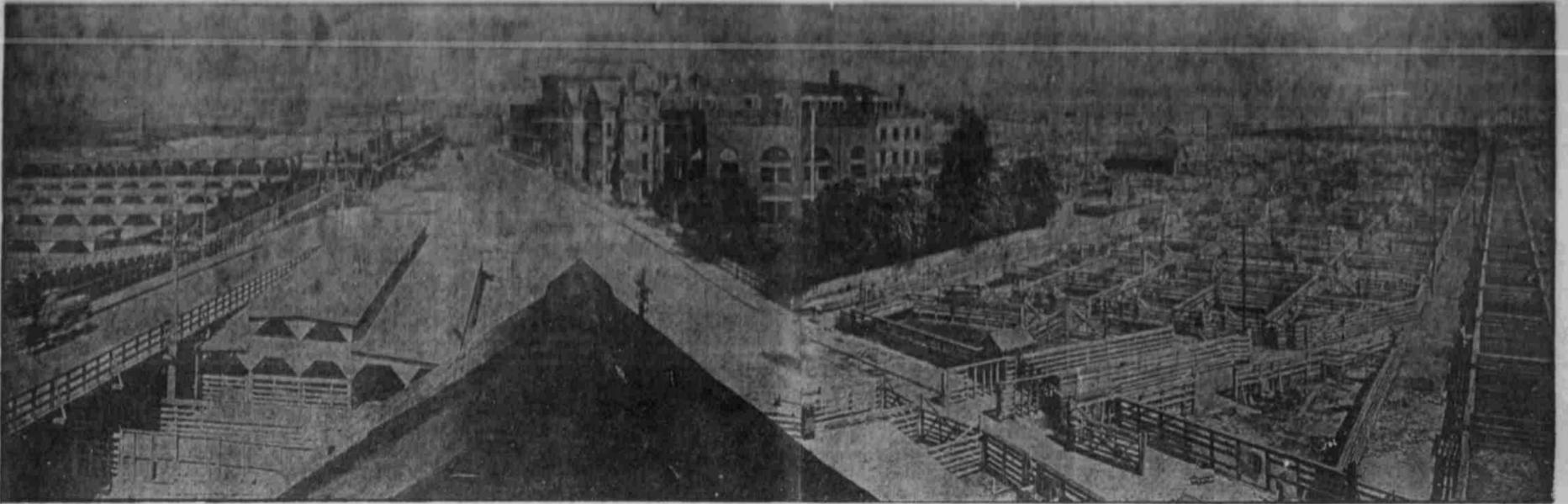


Die staunenswerthe Entwicklung des Viehmarktes und der Schlachthäuser in Süd-Omaha, Nebraska



Diese Abbildung zeigt das grosse Gebäude der Viehbörse umgeben von den Viehhöfen in Süd-Omaha

Die leichte Erreichbarkeit der Märkte ist bei der Besiedelung einer Gegend stets die erste Vorbedingung. Ganz gleich, wie reich eine Gegend an Naturschätzen aller Art ist, oder wie fruchtbar der Boden ist, eine Entwicklung ist nicht möglich, wenn die Produkte nicht nach den Landesstellen transportiert werden können, wo die Bevölkerung ihrer bedarf. Kein Zweig der Landwirtschaft hängt aber so sehr von der leichten Erreichbarkeit der Märkte ab als der Viehhandel. Die Viehhändler der alten Zeit wussten ein Lied von ihren früheren Erfahrungen zu singen. Deshalb wussten sie die heutigen geschäftigen und systematischen Methoden des Viehverkaufes auch

voll zu würdigen. Denn nur der kann den Fortschritt richtig anerkennen, der die veralteten Methoden gekannt hat. Erst mit der zäuberhaften Ausdehnung des Bahnnetzes brach eine neue und bessere Zeit für die Schlachthausindustrie und die Viehzucht in diesem Lande an. Es ist wenig länger als 50 Jahre her, als die Eisenbahnen fast ausschließlich dem Personenverkehr dienten. Sogar auf den Flussbooten wurde nur wenig Vieh transportiert, denn diese Boote hatten keine passenden Einrichtungen für Viehtransport. Vor dem Jahre 1850 pflegte man das Vieh hierzulande, wie damals auch in Europa, einfach nach dem Markte zu treiben. Man stellte man sich vor, eine große Viehherde von den

Weststaaten nach der atlantischen Küste zu treiben, denn die Hauptmärkte befanden sich damals in New York, als dem Hauptmarkt, Baltimore, Philadelphia usw. Nicht weniger wunderbar als die grobhartige Entwicklung der Eisenbahnen ist die Billigkeit des heutigen Viehtransports, wenn verglichen mit den ersten Bahntransporten. Ein treffendes Beispiel findet sich in den Akten des Ackerbaudepartements. Es heisst da, dass eine Ladung Rindvieh von Cincinnati nach Buffalo gelandt wurde. Die Frachtabgabe betrug \$120 per Car. Die ganzen Transportkosten von Kentucky nach New York betrugen damals \$14 pro Kopf. Heute kann eine Car Rinder von

Utah, Idaho oder Montana nach Süd-Omaha für weniger als die Hälfte dieser Kosten gelandt werden. Und dabei ist der Transport fünfmal so schnell. In jenen Rinderzeiten waren die meisten Viehpfeifer auch Spekulanten und zwar im wahren Sinne des Wortes. Denn Spekulanten setzten Risiko voraus und diese Leute übernahmen hauptsächlich großes Risiko. Ihnen standen nicht Telephon, Telegraph und die Marktberichte der täglichen Zeitungen zur Verfügung, um sich über den jeweiligen Werth des Viehs auf dem Laufenden zu halten. Sie kauften Rinder, Schweine und Schafe von den Büchtern ihrer Gegend auf und schafften sie dann nach den östlichen Märkten.

Als Hauptmarkt für Rinder galt in jener Zeit Buffalo, und von dieser Centralstelle aus wurde das Vieh dann je nach Bedarf an die anderen Märkte verladen. Weil es eben so lange dauerte, bis der Verkäufer den Markt erreichte, war er abends im Dunkeln, was ihm sein Vieh einbringen würde. Auch die Käufer auf den Märkten konnten wenig Auskunft über die Preislage erhalten. Welch ein ungeheurer Gegenstand nun mit dem heutigen bis ins kleinste systematisirten Verkaufswesen. Da die Mühe und Plage ist beseitigt. Die Kommission übernimmt heute alle Einzelheiten des Geschäftes. Dem Verkäufer ist der

beste Preis für sein Vieh garantiert. Der moderne Viehmarkt beruht auf der Paarbasis. Der Farmer mag sein Vieh am Tage der Ankunft verkaufen und am selben Tage 3 Uhr Nachmittag sein Geld erhalten. Selbst in dem Panjahr 1907, als zu Viehschlachtungen wegen Mangel an Paargeld Zuflucht genommen wurde, erhielt der Farmer für sein Vieh noch wie vor Paargeld. Im gleichen Masse, wie die Schienenstränge der Bahnen immer weiter nach dem Westen vordrangen, entstanden auch die großen Viehmärkte in den Mittel- und Weststaaten. Denn erst, wie oben gesagt, als die Bahnen dem Farmer Märkte für seine Produkte möglich machten, begann auch die rapide

landwirtschaftliche Entwicklung in den Kornkommerzstaaten der Union. Der Staat Nebraska war einer der Staaten, die am frühesten von allen Staaten große Schaares von Farmern anlockten. Im Jahre 1867 wurde das damalige Territorium Nebraska mit 50,000 Einwohnern in die Union aufgenommen. Die Geleise der Union Pacific Bahn wurden im Jahre 1869 durch Nebraska nach der Pazifischen Küste fertiggestellt. Einen ungeheuren Aufschwung erhielt die Schlachthausindustrie durch die Vervollkommenung der Kühlwaggons. Dem Schlachthausindustriepionier Philip D. Armour ist dies zu danken. Von nun an konnten die Produkte der Schlachthäuser

Thut zehn Tage Arbeit in einem Tag

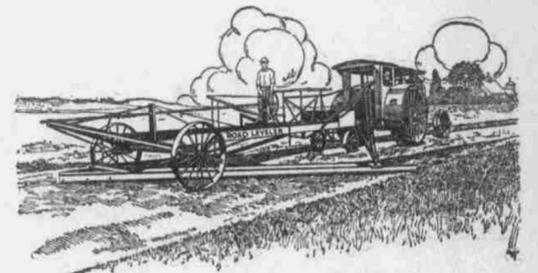
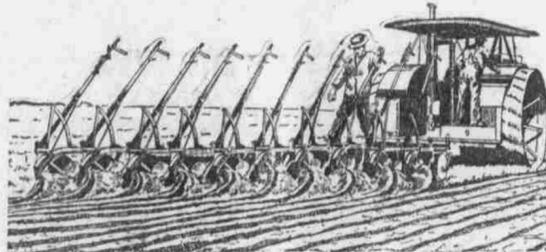
Mechanische Kraft, die durch I. H. C. Oil Tractors entwickelt wird, ist weit wirkungsvoller als Pferdekraft. Hier ist der Beweis: Zwölf Gespanne und fünfzehn Mann stellten eine Strecke Landstraße in dreißig Tagen fertig. Ein I. H. C. Tractor mit vier Mann that ebenso viel Arbeit in sieben Tagen.

Der Tractor kostete weniger als die Gespanne. Der Betrieb desselben kostete weniger. Er erzielte eine Ersparnis an Löhnen an der einen Arbeit, die hinreicht, um mehr als die Zinsen eines Jahres an der Anlage zu bezahlen.

Das ist Wirksamkeit plus Ersparnis.

Es erfordert einen Monat, um achtzig Acker mit einem Gespann zu pflügen. Ein I. H. C. Oil Tractor, der 10 Pflüge zieht, wird dieselbe Menge Boden in 32 Stunden umwenden. Hier ist eine Wirksamkeit in der Rate von zehn zu eins.

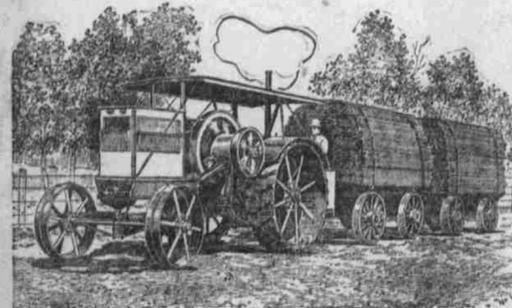
Für schwerere Farmarbeiten, solche wie Pflanzen, Eggen, Säen, Ernten, Dreschen, Cornhusking und Hacken Produkte auf den



Markt zu fahren, ist ein I. H. C. Oil Tractor vorthellhafter als Pferde sind.

Es giebt außerdem eine große Menge von allgemeiner Arbeit, wie Landstraßengradirung, Nivelirung und Wellung, Brunnenbohren, Konkretemischen und andere moderne Thätigkeiten, für welche I. H. C. Tractors viel wirkungsvoller sind, als irgendeine andere bekannte Kraftform und sie beweisen es beständig in thätiger Praxis.

I. H. C. Oil Tractors werden gebaut in 6-12, 7-15, 10-20, 12-25, 15-30, 30-50 und 30-50 Pferdekraft Größen, mit Petroleum und Gasolinbetrieb. I. H. C. General Purpose Engines für Farm-, Fabrik- und Werkstattgebrauch werden in 1 bis 50 Pferdekraftgrößen gemacht, betrieben mit hoch- und niedriggradigen Heizölen, Gas und Alkohol. Kataloge, interessante und hilfreiche Auskunft über I. H. C. Tractors und Del- und Gaslokomobile enthaltend, werden auf Wunsch zugesandt. Sie werden Euch mit all den wichtigsten mechanischen Vorzügen der Maschinen vertraut machen. I. H. C. lokale Händler in Eurer Stadt oder I. H. C. Generalagenten in ungefähr hundert der hauptsächlichsten Städte und deren Reisende sind jederzeit bereit, Euch die Bedeutung des I. H. C. Betriebes, wie er an I. H. C. Tractors und Engines angewandt wird, zu zeigen. Tausende von Reparaturtheilen stets vorräthig. Schreibt oder besucht die nächste Generalagentur oder schreibt an uns wegen voller Auskunft.



INTERNATIONAL HARVESTER CO. OF AMERICA
 OMAHA (Incorporated) NEBRASKA