

sparnisse an Tariflänge mit der Wasserstraße erfolgreich in Wettbewerb treten kann. Die Wettbewerbslage für die Eisenbahn wird weiter noch gesteigert, wenn Versender oder Empfänger oder gar beide Gleisanschluß besitzen, weil abdam die Umschlagskosten zwischen Kraftwagen und Eisenbahn einmal oder zweimal entfallen. Der gleiche Vorteil ergibt sich selbstverständlich für den Wasserweg, wenn eigene Häfen zur Verfügung stehen, die die An- und Abfuhr der Wasserstraßengüter mittels Kraftwagenenteblrich machen.

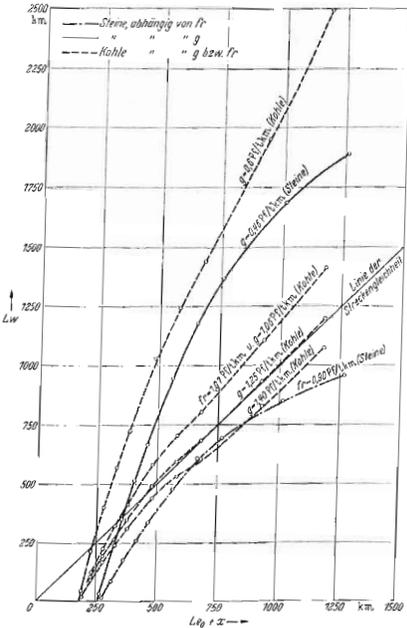


Abb. 2

Binnenschifffahrt stark an der Zusammenarbeit mit der Eisenbahn interessiert. Es ist daher verständlich, wenn die Binnenschifffahrt billige Ausnahmetarife für die Zu- und Abfahrtstrecken erstrebt. Auf der anderen Seite würde die Eisenbahn durch die Gewährung solcher Vorzugstarife ihre Wettbewerbsbedingungen verschlechtern. Aufgabe der staatlichen Tarifpolitik wird es sein müssen, hier einen für die Volkswirtschaft günstigen Ausgleich zu finden. Dabei sei nochmals hervorgehoben, daß der Tarifpolitik die Entscheidung in diesen Fragen nicht allein auf Grund der tatsächlichen Tarifsätze, sondern auch

2. Im gebrochene n Verkehr sind nun zwar Versand- und Empfangsort unmittelbar durch eine Eisenbahn verbunden, nicht aber durch eine Wasserstraße. Diese kann nur durch Einsatz eines anderen Verkehrsmittels eingeschaltet werden. In diesem Falle wird die Wettbewerbslage für die Eisenbahn günstiger, weil die Wasserstraße nur erfolgreich in Wettbewerb treten kann, wenn der Wasserweg kürzer als der Eisenbahnweg wird. Diese Fälle werden aber praktisch bei dem engmaschigen Eisenbahnnetz nur selten auftreten. Werden die Zu- und Abfahrtstrecken von der Eisenbahn bedient, dann wird die Wettbewerbslage für die Wasserstraße in allgemeinen günstiger als bei Einsatz des Kraftwagens auf den Zu- und Abfahrtstrecken, es sei denn, daß diese nur kurz sind oder aber der Kraftwagen zu ungewöhnlich niedrigen Tarifen befördert. Es ist also die

auf Grund der Selbstkosten fallen sollte. Hierfür liefern die vorstehenden Untersuchungen insofern einen Beitrag, als die entwickelten Gleichungen es ermöglichen, für jeden Tarif den Einfluß der Höhe seiner Sätze und der Art seines Aufbaues auf die Wettbewerbslage grundsätzlich und zahlenmäßig zu erfassen.

Eisenbahn und Staat in Großbritannien.

Von Geh. Regierungsrat Wernecke, Berlin.

In keinem Laude ist wohl der Gedanke, den Bau und Betrieb von Eisenbahnen privatem Unternehmungsgeist zu überlassen, so weit in die Wirklichkeit umgesetzt worden wie in Großbritannien. In allen Ländern des europäischen Festlands hat sich der Staat mehr oder weniger weitgehend am Eisenbahnbau beteiligt. Am nächsten dürften nach Großbritannien noch die Vereinigten Staaten von Amerika kommen, indem sie heute noch vollständig von dem Gedanken beherrscht werden, daß Eisenbahnen ebenso wie alle Versorgungsbetriebe Sache von auf Erwerb gerichteten Gesellschaften sind, doch haben die Vereinigten Staaten die Eisenbahnen bei ihrer Entstehung wenigstens dadurch unterstützt, daß sie ihnen einen Streifen Land zu beiden Seiten der Eisenbahn überwiesen, durch dessen spätere Verwertung und Besiedelung der Eisenbahn eine Einnahmequelle erwuchs, so daß der Staat sich auf diese Art sozusagen mittelbar an Anlagekapital beteiligte, allerdings auf eine Art, die ihn nichts kostete. In seinen überseeischen Besitzungen hat das Britische Reich allerdings auch Eisenbahnen auf Staatskosten bauen müssen. Hier lagen aber auch die Verhältnisse ganz anders als in der Heimat. Als die Eisenbahnen — Eisenbahnen im heutigen Sinne gemeint, denn Schienenbahnen gab es schon längst vorher — vor nimmehr etwas mehr als hundert Jahren aufkamen, war England ein wirtschaftlich und gewerblich hoch entwickeltes Land, und es galt die Güterverteilung zu fördern und zu erleichtern, indem man sich des neuen Verkehrsmittels bediente. In den überseeischen Besitzungen sollten aber die Eisenbahnen das Land erst erschließen und seine Besiedelung und Bebauung möglich machen. Es war mit Bestimmtheit vorauszu sehen, daß das in die Eisenbahnen angelegte Kapital auf lange Jahre hinaus keinen Ertrag bringen würde, ja, daß sogar Fehlbeträge aus dem Betriebe zu decken sein würden, Lasten, die nur vom Staat getragen werden konnten, weil er erwartete, dadurch in späterer Zeit einen Zuwachs an Macht zu erhalten, der ihn für seine Aufwendungen entschädigt. Im Heimatland wurden dagegen die Eisenbahnen mit dem Ziel ins Leben gerufen, Gelder nutzbringend anzulegen. Das Privatkapital war gern bereit, sich von diesem Gesichtspunkt aus am Eisenbahnbau zu beteiligen, und wenn auch hier und da Schwierigkeiten zu überwinden waren, wenn nicht alle Hoffnungen und Wünsche in Erfüllung gegangen sind, so hat doch der damit eingeschlagene Weg zu dem beabsichtigten Ziel geführt. Der Ertrag aus dem in den Eisenbahnen angelegten Kapital war allerdings schwankend, aber die englischen Eisenbahnen haben immer einen Ertrag gebracht, der stets den Aktionären, wenn auch nicht immer zu deren voller Zufriedenheit, zugute gekommen ist.

Hat der Staat in Großbritannien vollständig davon abgesehen, den Bau von Eisenbahnen durch Überlassung von Geld oder Geldeswert zu unterstützen oder gar sich am Betrieb zu beteiligen, so mußte er doch andererseits seine Hoheitsrechte dadurch wahren, daß seine Gesetzgebung die Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen regelte und daß er auf Grund seines Aufsichtsrechts Vorschriften für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen erließ. Versagte er einerseits den Eisenbahnen seine geldliche Unterstützung, so war andererseits seine Gesetzgebung im wesentlichen darauf zugeschnitten, den Eisenbahnen in ihrer Betätigung gewisse Fesseln aufzulegen. Das geschäftliche Wagnis mußten und

müssen die englischen Eisenbahnen — mit einer Ausnahme, die noch zu behandeln sein wird — selbst tragen, aber im übrigen sicherte sich der Staat ihnen gegenüber durch seine Gesetzgebung weitgehende Rechte, die, soweit es sich um seine sozusagen polizeilichen Rechte, sein Bestreben, für die Sicherheit des Betriebes, für die Sicherheit der Benutzer und aller, die sonst mit der Eisenbahn in Berührung kommen, zu sorgen, handelt, nur als durchaus berechtigt anerkannt werden können, während andere Bestimmungen, z. B. solche, die nur geringe Änderungen in der Tätigkeit der Eisenbahnen von der Genehmigung durch ein Sondergesetz abhängig machen, von den Eisenbahnen — und häufig wohl mit Recht — als zu weitgehend und als Hindernis für ihre freie Betätigung empfunden werden.

Als erste englische Eisenbahn gilt im allgemeinen die Eisenbahn Stockton—Darlington, auf der am 27. 9. 1825 der Betrieb eröffnet wurde. Sie verdient diese Stellung unter den englischen Eisenbahnen insofern, als sie die erste Eisenbahn war, die von Anfang an dem öffentlichen Verkehr diente. Die englische Gesetzgebung hatte sich aber bereits im Jahre 1801 mit einer Eisenbahn beschäftigen müssen, indem sie nämlich die unter dem Namen „Surrey Iron Railway“ bekannt gewordene Eisenbahn Wandsworth—Croydon genehmigte, die man aber heute kaum als eine Eisenbahn ansehen, sondern eher als ein Stich- oder Zuführungsgleis bezeichnen würde. Alle Gesetze, die seitdem die Eisenbahnen betreffend in England zustande gekommen sind, können hier nicht aufgeführt werden; wenn auch manche der ältesten Bestimmungen heute noch gelten, so ist doch das englische Eisenbahnenwesen durch die Gesetzgebung der Nachkriegszeit auf eine vollständig veränderte Grundlage gestellt worden, und es soll daher nur diese Zeit hier behandelt werden.

Zunächst aber noch ein Wort über das geographische Gebiet, auf das sich die vorliegenden Darlegungen erstrecken sollen. Es entspricht deutschem Sprachgebrauch unter England alle die Inseln zu verstehen, die zwischen Nordsee und Atlantischen Ozean liegen und auf denen Englisch gesprochen wird, und entsprechend wird der Begriff Engländer und Englisch aufgefaßt. Dort macht man aber scharfe Unterschiede. England ist nur der südliche Teil der Insel, die außerdem noch Schottland und Wales umfaßt, und diese drei Länder, die in manchen Beziehungen trotz enger Verbundenheit rechtlich ein Eigenleben führen, bilden zusammen Großbritannien. Soll Irland inbegriffen werden, so spricht man vom Vereinigten Königreich, zu dem aber heute nur noch Nord-Irland im vollen Sinne gehört, während der südliche Teil der Grünen Insel, Eire, ungefähr die Stellung wie die Dominien einnimmt, also ein Land mit eigener verantwortlicher Regierung ist. Zum großen britischen Weltreich gehören außer den eben genannten europäischen Teilen noch in Übersee die Dominien und die Kronkolonien, die sich von jenen dadurch unterscheiden, daß sie keine eigene Regierung haben, sondern von London aus verwaltet werden. Dem deutschen Sprachgebrauch folgend, soll nachstehend von den englischen Eisenbahnen in dem Sinne berichtet werden, daß unter diesem Begriff die Eisenbahnen von England, Schottland und Wales verstanden werden. Sie werden heute im allgemeinen durch eine einheitliche Gesetzgebung beherrscht.

Das Grundgesetz für die englischen Eisenbahnen in ihrem heutigen Zustand ist das Eisenbahngesetz von 1921. Um die gegenwärtige Lage richtig zu würdigen, muß man seine Vorgeschichte kennen, die eng mit den Ereignissen der Kriegsjahre verknüpft ist. Wie auf vielen anderen Gebieten brachte der Krieg von 1914 bis 1918 und seine Folgen für die englischen Eisenbahnen geradezu umwälzende Veränderungen mit sich. Am 4. 8. 1914 ergriff die englische Regierung mit einem Kabinettsbeschlusse, mit dem sie sich an ein Gesetz von 1871, die Landesverteidigung betreffend, stützte, Besitz von den Eisenbahnen. Das Eigentum an den Eisenbahnen wurde dabei nicht angetastet, es verblieb den Eisenbahngesellschaften. Auch die Leitung des Betriebs und Verkehrs

blieb in ihren Händen, es wurde aber ein Railway Executive Committee, also ein das Eisenbahnen leitender Ausschuss, bestehend aus dreizehn leitenden Beamten der englischen Eisenbahnen, eingesetzt, der das Zusammenwirken der damals in mehr als hundert Einzelunternehmen zersplitterten Eisenbahnen herbeiführen, die Eisenbahnen auf den Kriegsbetrieb umstellen und dafür sorgen mußte, daß alle anderen Belange gegenüber den Forderungen, die der Krieg an die Eisenbahnen stellte, zurücktraten. Über die Entschädigung, die den Eisenbahngesellschaften dafür zu gewähren war, daß der Staat von ihren Eisenbahnen Besitz ergriff, sagte das Gesetz von 1871, sie solle durch Vereinbarung oder, wenn diese nicht zustande kommt, durch ein Schiedsverfahren festgesetzt werden. Ein Erlaß des Handelsamts gab im September 1914 bekannt, daß diese Entschädigung so bemessen werden sollte, daß den Eisenbahngesellschaften von der Regierung der Betrag ausgezahlt würde, um den ihre Reineinnahmen während der Zeit der Besitzergreifung durch die Regierung hinter den Reineinnahmen des Jahres 1913 zurückblieben. Diese Bestimmung ist nachträglich etwas geändert worden, ihr Grundgedanke blieb aber erhalten.

Wie allgemein nahm man auch in England an, daß der Krieg schnell zu Ende gehen würde und daß der Kriegsbetrieb der englischen Eisenbahnen, wenn man den eben ausdeutungsweise geschilderten Zustand so nennen darf, von kurzer Dauer sein würde. Aber diese Erwartung wurde getäuscht, und nach Beendigung des Krieges waren die Verhältnisse so verfahren, daß man den Kriegsbetrieb noch zwei Jahre beibehalten mußte, daß ein Gesetz von 1919 ein Verkehrsministerium ins Leben rufen mußte, dessen erster und wichtigster Auftrag es war, die Neuordnung des englischen Eisenbahnenwesens herbeizuführen. Es dauerte bis 1921, ehe diese Regelung zustande kam, und so hat der Kriegsbetrieb der englischen Eisenbahnen sieben Jahre gedauert. In den Kriegsjahren haben die englischen Eisenbahnen ungeheure Leistungen für den Staat vollbracht. Ihre Werkstätten wurden auf die Anfertigung von Kriegsbedarf umgestellt. Lokomotiven und Wagen wurden zum Betrieb in Frankreich und auf anderen Kriegsschauplätzen abgegeben, ebenso Schienen, Weichen und andere Oberbauteile, die zum Teil durch Abbruch von Gleisen in England gewonnen worden waren. Die Schiffe der Eisenbahngesellschaften vermittelten den Verkehr mit Frankreich. Über 200 000 Mann, ungefähr ein Drittel der Belegschaft, wurden für den Feldeisenbahndienst abgegeben.

Ogbleich England vom Kriege nicht in dem Sinne berührt worden ist wie z. B. die Kampfgebiete in Frankreich, haben doch die englischen Eisenbahnen schwer unter dem Kriege zu leiden gehabt. Ihr Betriebsmittelpark und ihre baulichen Anlagen waren nach dem Kriege heruntergewirtschaftet, die natürliche Porteaufwicklung war sieben Jahre unterbunden geblieben. Die Entschädigung der Eisenbahnen für ihre Kriegseinstellungen, derart daß ihnen der Staat die Einkünfte des letzten Vorkriegsjahrs gewährleistete, hatte für beide Teile den Vorteil, daß es keiner Abrechnung über die einzelnen Leistungen bedurfte, wurde aber den Eisenbahngesellschaften nicht im vollen Umfang gerecht. Aus Aufzeichnungen, die von seiten der Regierung geführt worden sind, geht hervor, daß die hohen Beträge, die den Eisenbahngesellschaften als Entgelt für ihre Kriegseinstellungen ausgezahlt wurden, bei weitem nicht ausreichten, um deren Aufwendungen zu decken und dabei einen angemessenen Überschuss zu ermöglichen, und das mag auch der Grund gewesen sein, weshalb der Kriegsbetrieb der englischen Eisenbahnen nicht alsbald nach Einstellung der offenen Feindschaften aufgehoben wurde, sondern erst das Verkehrsministerium ins Leben gerufen und ihm die Hauptaufgabe gestellt wurde, das englische Eisenbahnenwesen neu zu regeln.

Für diese Neuordnung gab es mehrere Wege. Die Beibehaltung des Zustandes der letzten Jahre wäre ja auch in gewissen Sinne eine Neuordnung gewesen; sie hätte eine Art Staatsbetrieb der Eisenbahnen bedeutet, und wurde daher ebenso verworfen wie der

Gedanke, die Eisenbahnen zu verstaatlichen, eine Lösung der Eisenbahnfrage, die englische Denkungsart vollständig widersprochen hätte, in gewissen Kreisen aber aus politischen Gründen vertreten, von anderen aber ebenfalls aus politischen Gründen abgelehnt wurde. Ferner kam in Frage die Zusammenfassung aller Eisenbahnen zu einem großen einheitlichen Netz, und die Lösung, die schließlich gefunden wurde, kam als ein Schritt auf dem Wege zu diesem Ziel angesehen werden. Die Eisenbahnen wurden zu den bekannten vier Gruppen zusammengefaßt, was eine Fortsetzung der Politik bedeutete, die die einzelnen englischen Eisenbahngesellschaften von jeher verfolgt hatten, nämlich sich zu immer größeren Gemeinschaften zusammenzuschließen. Diese Lösung wurde allgemein als ein richtiger Ausweg aus den Schwierigkeiten angesehen; er wurde der Vergangenheit gerecht und eröffnete den Weg für eine zukünftige Entwicklung.

Nachdem das Verkehrsministerium zwei Jahre Zeit gehabt hatte, um die Neuordnung des Eisenbahnwesens vorzubereiten, ist das Eisenbahngesetz von 1921 schließlich in der denkbar kürzesten Zeit zustande gekommen. Im Mai legte die Regierung dem Parlament den Entwurf vor, und am 19. 8. 1921 wurde das Gesetz durch die Unterschrift des Königs in Kraft gesetzt, nachdem am 15. 8. die Beteiligung des Staates an Eisenbahnbetrieb in der geschilderten Art, Beteiligung an den Kosten ohne Einwirkung auf Betrieb und Verkehr, aufgehoben worden war. Die Eisenbahngesellschaften waren nun wieder ganz auf sich selbst angewiesen.

Die Eisenbahnen von England, Schottland und Wales wurden durch das Gesetz von 1921, wie schon erwähnt, in vier Gruppen zusammengefaßt, die sich nach dem Stand von 1937 wie folgt in die Haupt- und Fernbahnen teilen:

London, Midland & Schottische Eisenbahn	11 060 km
London & Nordost-Eisenbahn	10 230 km
Große West-Eisenbahn	6 080 km
Süd-Eisenbahn	3 430 km

Ausgangspunkt aller vier Netze ist London. Das Verkehrsgebiet der Großen West-Eisenbahn erstreckt sich, wie ihr Name sagt, von da nach Westen und reicht bis in die Halbinsel Cornwall und nach Wales. Die Süd-Eisenbahn bedient den Verkehr der Landesteile auf dem Südufer der Themse bis an die Linie London—Southampton. Die London, Midland & Schottische Eisenbahn und die London & Nordost-Eisenbahn teilen sich in den Verkehr mit Schottland, wobei die Nordost-Eisenbahn sich mehr an die Ostküste hält, während die Strecken der Midland-Eisenbahn mitten durch England nach Norden führen. Von der Zusammenfassung ausgenommen wurden die Londoner Schnellbahnen sowie eine Anzahl kleinere Eisenbahnunternehmen, die aber schließlich doch insofern davon betroffen worden sind, als sie zum Teil im Gemeinschaftseigentum der großen Gruppen sind. Die neuen Eisenbahngruppen wurden sozusagen aus ordentlichen und außerordentlichen Mitgliedern zusammengesetzt. Die ordentlichen Mitglieder bildeten die Gruppe, indem sie sich zusammenschlossen, die außerordentlichen Mitglieder wurden von ihnen aufgesogen.

Die vier Gruppen der englischen Eisenbahnen traten als solche am 1. 1. 1923 ins Leben. Ihre Verkehrsgebiete waren so gegeneinander abgegrenzt, daß stellenweise ein gewisser Wettbewerb, z. B. im Verkehr mit Schottland, erhalten blieb, andererseits enge ältere Verbindungen zwischen den früheren Gesellschaftsnetzen gewahrt wurden. Für den Fall, daß die Gruppen mit der Abgrenzung ihrer Netze nicht zufrieden sein sollten, wurde ein besonderer Gerichtshof eingesetzt, der aber nur in zwei Fällen in Tätigkeit getreten ist. Das Gesetz hatte also, sicher unter Mitwirkung der Beteiligten bei seiner Vorbereitung, die richtigen Grenzen getroffen.

Die Vorgänge, die zur Neuordnung des englischen Eisenbahnwesens gezwungen hatten, machten es auch unerläßlich, daß in dem Eisenbahngesetz von 1921 die Frage

der Entschädigung der Eisenbahnen für den Kriegsbetrieb geregelt wurde. Das Gesetz billigte ihnen eine Entschädigung von 60 Mio. Pfd. zu, die zur Hälfte am Ende des Jahres 1921, zur Hälfte am Ende des nächsten Jahres ausbezahlt wurde. Die eine Hälfte war der Einkommensteuer unterworfen, so daß im ganzen die Staatskasse nur 51 Mio. Pfd. an die Eisenbahnen auszuzahlen hatte. Damit waren die Eisenbahnen für alle Ansprüche abgefunden, die sie an den Staat hatten. Sie benutzten die ihnen zufallenden Beträge, um unterbliebene Instandsetzungsarbeiten nachzuholen, abgenutzte Betriebsmittel auszumustern und durch neue zu ersetzen, überhaupt um ihre Anlagen und deren Ausstattung und Ausrüstung in zeitgemäßen Zustand zu versetzen. Dabei schrieben sie einen Teil ihres Anlagekapitals ab. Sie begannen ihr neues Leben mit einem Anlagekapital von nicht ganz einer Milliarde Pfund, während das Anlagekapital am 1. 1. 1922 fast 1,1 Milliarden betragen hatte.

Während die Zusammenfassung der englischen Eisenbahnen in die vier Gruppen mehr ihre äußere Gestalt betraf, regelte ein weiterer Abschnitt des Gesetzes ihre innere Wirtschaft und ihr Verhältnis zu ihren Benutzern insofern, als er Bestimmungen über die Festsetzung der Tarife enthielt. Es wurde ein Eisenbahn-Tarifgericht — Railway Rates Tribunal — besetzt mit drei Mitgliedern ins Leben gerufen und ihm die Aufgabe zugewiesen, zunächst die Tarife neu zu ordnen, also eine Gütereinteilung aufzustellen und die Gebühren für die Benutzung der Eisenbahnen festzusetzen. Es dauerte noch bis 1928, ehe die neue Gütereinteilung und die neuen Tarife in Kraft traten. Der Erfolg, den man von der Neuordnung erhofft hatte, daß nämlich die zahlreichen Ausnahme- und Sonder Tarife wegfallen würden, ist nicht erreicht worden, im Gegenteil, es bestehen heute viel mehr Ausnahmen von den Regelтарifen, worauf noch eingegangen sein wird.

Als Grundlage für die Festsetzung der Tarife bestimmte das Gesetz, daß jeder der vier Gruppen bei voller Leistung und wirtschaftlicher Führung des Betriebs eine Jahres-einnahme gewährleistet werden sollte, die derjenigen des Jahres 1913 als des letzten Vorkriegsjahres gleichkäme, wobei mittlerweile aufgewendetes Anlagekapital entsprechend berücksichtigt werden sollte.

Das Tarifgericht ist zwar, wie das Gesetz es vorschrieb, jedes Jahr zusammengetreten und hat die Tarife überprüft. Obgleich mit 1929 der Rückschlag im Wirtschaftsleben einsetzte, der auch England und seine Eisenbahnen nicht verschonte, und die Eisenbahnen aus diesem Grunde und auch wegen des Wettbewerbs des Kraftwagens auf der Straße von Jahr zu Jahr sinkende Einnahmen hatten und niemals den Überschuß erzielten, den ihnen das Gesetz zubilligt hatte, hat doch das Tarifgericht bis 1937 keine Änderung der Tarife vorgenommen, womit es sich allerdings im Einverständnis mit den Leitungen der Eisenbahngesellschaften, nicht aber mit deren Aktionären befand. Endlich im Jahre 1937 entschlossen sich die Eisenbahngesellschaften, eine Erhöhung ihrer Tarife zu beantragen; das Tarifgericht konnte sich den Gründen, die sie vorbrachten, nicht verschließen und mußte einer Erhöhung der Tarife, im allgemeinen um 5%, zustimmen. Auch hier muß auf die Vorgeschichte eingegangen werden.

Von der Zusammenfassung der englischen Eisenbahnen zu vier großen Gruppen hatte man wesentliche Ersparnisse in den Betriebskosten, namentlich aber in den allgemeinen Unkosten erwartet, sie traten aber nicht in dem erwarteten Umfang ein und wurden durch vermehrte Ausgaben bei verminderten Einnahmen wieder aufgezehrt. Die verminderten Einnahmen ergaben sich zum Teil aus dem Rückgang des Verkehrs, seinerseits verursacht durch den Niedergang des Wirtschaftslebens, und werden von den englischen Eisenbahngesellschaften sehr stark auf den Wettbewerb des Kraftwagens auf der Straße zurückgeführt, wobei sie gewiß zu einem Teil, wohl aber kaum im vollen Umfang Recht haben. Die Eisenbahnen fühlen sich gegenüber dem Straßenverkehr besonders deshalb beschwert, weil diesem seine Fahrbahn, die Straße, unentgeltlich zur

Verfügung gestellt wird, während die Eisenbahnen für ihre Gleise über 800 Mio. Pfd. aufgewendet haben, die allein 32 Mio. Pfd. Zinsen verschlingen. Die Beteiligung am Straßenverkehr als Maßnahme zur Bekämpfung seines Wettbewerbs war den englischen Eisenbahnen zunächst versagt, im Jahre 1928 erteilte ihnen aber ein Gesetz die Ermächtigung, ihre Tätigkeit auch auf die Beförderung von Personen und Gütern auf der Straße auszudehnen. Sie haben seitdem etwa 10 Mio. Pfd. in Straßenverkehrsunternehmen angelegt, sind am Verkehr von 15 000 Omnibussen beteiligt und besitzen 9000 Kraftwagen für den Güter- und Paketverkehr. Gesetze von 1930 und 1933, die den Kraftwagenverkehr regeln und eine richtige Verteilung des Verkehrs zwischen Straße und Schiene herbeiführen sollen, haben die Lage der Eisenbahnen im Wettbewerb mit der Straße etwas verbessert, sie besitzen aber nicht mehr das Verkehrsmonopol, dessen sie sich früher erfreuten.

Trotz dieser Abwanderung des Verkehrs auf die Straße und des dadurch verursachten Rückgangs der Einnahmen haben die Eisenbahngesellschaften hohe Aufwendungen zum Ausbau ihrer Anlagen, zur Beschaffung von Betriebsmitteln gemacht und zahlreiche Verkehrsverbesserungen eingeführt, die ihren Benutzern zugute kommen. Andererseits haben sie höhere Preise für Kohle und sonstige Bau-, Betriebs- und Werkstoffe bezahlen müssen, und Kürzungen von Löhnen und Gehältern, die in der Zeit des Niedergangs vorgenommen worden waren, haben wieder abgebaut werden müssen.

Das ungünstigste Jahr für die englischen Eisenbahnen ist 1932 gewesen; sie hätten damals 24,5 Mio. Pfd. mehr einnehmen müssen, um den angemessenen Ertrag ihres Anlagekapitals mit 5% zu erzielen. Bis 1936 hatten sich die Verhältnisse etwas gebessert, der Betrag, der an den eben erwähnten 5% fehlte, war nur noch 15,5 Mio. Pfd. Die Eisenbahngesellschaften kamen im Jahre 1937 zu dem Entschluß, eine Erhöhung ihrer Tarife zu beantragen. Sie wiesen bei ihrem Antrag auf das hin, was sie in den letztvergangenen Jahren zugunsten der englischen Wirtschaft geleistet hätten. Obgleich sie nicht den Ertrag erzielt hätten, den ihnen das Gesetz zugebilligt hatte, und sich das Wirtschaftsleben von 1933 an günstig entwickelt habe, so hätten sie doch davon abgesehen, Tarifierhöhungen zu beantragen, um diese Entwicklung nicht zu stören. Nachdem aber seit 1935 die Gütererzeugung, namentlich bei der Schwerindustrie, stark gestiegen sei, glaubten sie, daß eine geringe Erhöhung der Eisenbahntarife keine abträgliche Wirkung auf das Wirtschaftsleben haben könne. Sie waren sich dabei vollständig klar darüber, daß eine Erhöhung der Tarife um die von ihnen beantragten 5% nicht auch eine Vermehrung der Einnahmen um 5% herbeiführen würde. Der Antrag der Eisenbahngesellschaften auf Tarifierhöhung wurde namentlich von den Vertretern der Landwirtschaft, des Bergbaus, der Eisen- und Stahlerzeugung heftig bekämpft, das Tarifiergicht entschied aber am 27. 7. 1937 zugunsten der Eisenbahngesellschaften. Die Tarife wurden grundsätzlich um 5% erhöht, Frachtsätze bis 10 Pence und Arbeiterfahrkarten bis zum Preis von 5 Pence blieben unverändert. Bruchteile eines Penny, die sich bei der Erhöhung ergaben, wurden nach unten oder oben abgerundet. Das Tarifiergicht hatte bei seiner Entscheidung auch zu der Frage Stellung zu nehmen, ob die ungenügenden Einnahmen der Eisenbahngesellschaften etwa daher rührten, daß im Betriebe der Eisenbahnen nicht die nötige Wirtschaftlichkeit herrsche und daß der Rückgang der Einnahmen etwa nur eine vorübergehende Erscheinung sei. In bezug auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes und die Verkehrsleistungen stellte das Tarifiergicht den Eisenbahngesellschaften ein gutes Zeugnis aus, was diese mit Genugtuung erfüllte, und es sprach sich weiter dahin aus, daß die allgemeine Teuerung die vermehrten Einnahmen der Eisenbahnen im wesentlichen aufzehen würde; da ein Abbau dieser Teuerung nicht zu erwarten sei, würde der Überschuß der Eisenbahnen durch die Tarifierhöhungen nur wenig zunehmen.

Die erhöhten Tarife sind am 1. 10. 1937 in Kraft getreten. Die Entscheidung des

Tarifiergichts, von der anerkannt wurde, daß sie unter sorgfältiger Abwägung aller in Frage kommenden Verhältnisse ergangen und gut begründet worden ist, stellte die Eisenbahngesellschaften vor die schwierige Aufgabe, in der kurzen Zeit der zwei Monate August und September ihre Tarifsätze umzurechnen und neu zu veröffentlichen. Der Übergang zu den neuen Tarifsätzen scheint ohne Störung vor sich gegangen zu sein. Welche Folgen für die Einnahmen er gehabt hat, läßt sich zur Zeit noch nicht überschauen. Der Personenverkehr ist im ersten Vierteljahr 1938 gegen das Vorjahr etwas zurückgegangen, doch hängt dies zum Teil damit zusammen, daß im Jahre 1937 Ostern in das erste, im Jahre 1938 aber in das zweite Vierteljahr fiel. Der Güterverkehr hat im ersten Vierteljahr 1938 etwas zugenommen; bei manchen Verkehrsarten war die Zunahme so gering, daß man wohl von einem Gleichbleiben reden kann. Wie weit dabei die Tarife in ihrer neuen Höhe mitgesprochen haben und wie weit sich andere Einflüsse geltend gemacht haben, läßt sich nur schwer, insbesondere auch erst nach einem längeren Zeitraum, in dem die neuen Sätze gegolten haben, ermitteln, und auch dann nicht mit voller Sicherheit.

Bei der Entscheidung des Tarifiergichts über die Erhöhung der Frachtsätze war auch die Besteuerung der Eisenbahnen und deren Einfluß auf die Überschüsse zu berücksichtigen. Im Jahre 1930 waren nämlich die gesetzlichen Grundlagen für die Besteuerung der Eisenbahnen sehr wesentlich verändert worden, es hatte aber bis 1936 gedauert, ehe die Eisenbahnen in den Genuß der Erleichterungen kamen, die ihnen die neue Steuer-gesetzgebung bringen sollte. Übrigens nahm ihnen diese Gesetzgebung mit der einen Hand wieder einen großen Teil dessen, was sie ihnen mit der anderen Hand gegeben hatte.

Bis zum Jahre 1930 waren nämlich die Eisenbahnen in der Art zu den örtlichen Steuern herangezogen worden, daß jede Steuerbehörde den Wert der Eisenbahnanlagen in ihrem Bereich feststellte und danach die Steuer bemäß. Dieses Verfahren war un-stündlich und geradezu sinnlos, denn ein örtlich begrenzter Teil einer Eisenbahn hat doch nur Wert im Rahmen des ganzen Unternehmens. Dies wurde von einem Ausschuß, der die Neuregelung der Gemeindesteuern vorbereiten sollte, richtig erkannt, und auf seinen Bericht hin erging im Jahre 1930 ein Gesetz, das die Besteuerung der Eisenbahnen auf eine veränderte Grundlage stellte. Es wurde eine besondere Behörde ins Leben gerufen, der die Aufgabe zugewiesen wurde, den Wert jedes der vier Eisenbahnunternehmen im ganzen zu ermitteln und diesen Betrag dann auf die verschiedenen Steuerbehörden zu verteilen, in deren Bereich die Eisenbahnanlagen liegen. Es sollte dabei sozusagen der Pachtbetrag ermittelt werden, den ein Pächter, der den Betrieb der Eisenbahn übernehmen wollte, dafür bezahlen würde. Für die fünf Jahre von 1931 bis 1936 sollten die Überschüsse der Jahre 1928 und 1929 die Grundlage für die Berechnung bilden. Zugleich setzte ein Gesetz, die örtlichen Steuern betreffend, die Beträge, die gewerbliche Unternehmen und damit auch die Eisenbahnen an Steuern zu zahlen haben, sehr beträchtlich herab. Diese Ermäßigung der Steuern kam aber, wie schon angedeutet, den Eisenbahngesellschaften nicht zugute, sie mußten vielmehr die ersparten Beträge einer Rücklage zuführen, mit deren Hilfe der Landwirtschaft und der Schwerindustrie ein Nachlaß auf die von ihnen gezahlten Frachtbeträge gezahlt werden sollte. Wie hoch dieser Nachlaß sein sollte, hatte das Tarifiergicht zu bestimmen. Die Abschätzung des Wertes der Eisenbahnanlagen zog sich über mehr als fünf Jahre hin und schloß insofern mit einem Sieg der Eisenbahngesellschaften ab, als diese mit ihrem Anspruch auf Herabsetzung ihrer Steuerlast durchdrangen, indem das Oberhaus das letzte Wort zu ihrem Gunsten sprach. Sie hatten aber während der Zeit von 1. 4. 1931 bis zum 31. 12. 1936 ständig ihre Steuern in der alten Höhe abgeführt, und es stand ihnen daher, da das Gesetz rückwirkende Kraft hatte, eine Rückerstattung der überzahlten Beträge in Höhe von etwa 13 Mio. Pfd. zu, und für die nächsten Jahre hatten sie in ganzen jährlich un-

gefähr 2 Mio. Pfd. weniger an Steuern zu bezahlen. Drei Viertel der überzahlten Steuerbeträge befanden sich in der erwähnten Rücklage, die zu Frachtnachlassen verwendet werden sollte, und den Restbetrag hatten die Steuerbehörden den Eisenbahngesellschaften zurückzuerstatten. Die hohen Beträge, die den Eisenbahngesellschaften auf diese Art zuzuflossen, wurden von ihnen zum Teil den laufenden Einnahmen, zum Teil Rücklagen zugeführt, die zum Teil für allgemeine Zwecke und für unvorhergesehene Ausgaben angesammelt wurden, zum Teil zur Erneuerung der Betriebsmittel und zur Ausführung von wegen Mangels an Mitteln aufgeschobenen Unterhaltungsarbeiten dienen sollten.

Das Eisenbahngesetz von 1921 ermächtigte die englischen Eisenbahnen, von den Regeltarifen nach unten abzuweichen und Ausnahmetarife einzuführen. Durch das Straßen- und Eisenbahngesetz sind diese Bestimmungen etwas abgeändert worden. Soweit die Ausnahmetarife eine Ermäßigung von 5 bis 40% gegenüber den Regeltarifen bedeuten, sind sie dem Verkehrsminister anzuzeigen; wenn die Ermäßigung größer ist, bedürfen sie der Genehmigung durch das Tarifgericht. Im Jahre 1937 haben die englischen Eisenbahnen 174 623 Ausnahmetarife bewilligt, dazu kommen noch 6074 Gruppentarife für die Beförderung von Kartoffeln nach Schottland. Bei etwas mehr als der Hälfte dieser Tarife macht die Ermäßigung 20% aus, bei etwa 10% ihrer Zahl ist sie höher als 40%. Die meisten Ausnahmetarife gelten für die Beförderung von Getreide, sodann von Getreide und Mehl. Stark zugenommen hat in der letzten Zeit die Zahl der Ausnahmetarife für die Beförderung von Dingenitteln. Der Anteil der Zahl der Ausnahmetarife für die Beförderung von Kohle hat in der letzten Zeit abgenommen, was mit einer Verschiebung im Versand der Kohle zusammenhängt. Viele Kohlenzechen bedienen sich bei der Lieferung ihrer Kohle der Küstenschiffahrt, und den Eisenbahnen fällt nur die Beförderung auf den kurzen Wegen von der Zeche zum Hafen und vom Hafen zum Empfänger zu. In den letzten zehn Jahren sind 1,28 Mio. Ausnahmetarife eingeführt worden. Es ist also in dieser Beziehung ein ziemlich Druck auf die Eisenbahnen ausgeübt worden.

Das erwähnte Gesetz von 1933 ermächtigte die Eisenbahnen weiter, mit Genehmigung des Tarifgerichts Abmachungen über Sondertarife mit einzelnen Versendern zu schließen. Mitte 1938 bestanden ungefähr 600 solche vereinbarte Tarife, von denen sich ungefähr zwei Drittel auf den Güterverkehr, ein Drittel auf die Beförderung mit Personenzügen, also im wesentlichen auf den Paketverkehr, beziehen. Der Verkehr, für den diese Tarife berechnet werden, nimmt dauernd zu. Die Einheit, nach der sie aufgestellt sind, ist entweder das Gewicht oder die einzelne Sendung, auch Tiere kommen als Einheit in Frage. Eine Ausnahme bildet der mit der bekannten Unternehmung Woolworth vereinbarte Sondertarif; sie zahlt einen bestimmten Anteil ihres Umsatzes, zur Zeit 4%, an die Eisenbahnen als Vergütung für deren Verkehrsleistungen. Ihr Verkehrsaufkommen steht unter den Gütern, die auf Grund von Sondertarifen versandt werden, an erster Stelle. Zur Berechnung der Sondertarife sucht die Eisenbahn die gesamten Frachgebühren zu ermitteln, die der betreffende Versender während eines bestimmten Zeitraums bezahlt hat, und bestimmt danach den auf die Einheit entfallenden Satz. Dieser Durchschnittssatz wird dann dem Sondertarif zugrunde gelegt, wenn auch dabei noch gewisse Berichtigungen vorgenommen werden. Es handelt sich also dabei weniger um die Gewährung einer Vergünstigung in bezug auf die Höhe der Tarifsätze, wenn auch diese dabei nicht ganz außer acht bleibt, sondern vielmehr um eine Vereinfachung des Rechnungswesens auf beiden Seiten. Für den Versender besteht außerdem der Vorteil, daß er genau weiß, was der Versand seiner Erzeugung an Kosten erfordern wird, aber der Hauptvorteil für ihn besteht in der ersparten Büroarbeit bei Ermittlung der Versandkosten.

Die mit einem Versender zustande gekommene Vereinbarung über die Gewährung

eines Sondertarifs wird dem Tarifgericht zur Genehmigung vorgelegt. Übrigens verlaufen die mit einem Versender eingeleiteten Verhandlungen wegen Einführung eines Sondertarifs öfter ergebnislos, als daß sie zu dem beabsichtigten Ziel führen. Um den Sondertarif zu genehmigen, muß das Tarifgericht zu der Überzeugung kommen, daß solche Tarife nicht dazu führen könnten, der Eisenbahn den betreffenden Verkehr zu sichern, und es muß ihm dargelegt werden, welchen Einfluß der vereinbarte Sondertarif auf die Einnahmen der Eisenbahn haben wird. In dieser Beziehung ist ein wichtiger Umstand der, daß der Versender sich verpflichten muß, seinen ganzen Versand der Eisenbahn oder allenfalls einem der von der Eisenbahn abhängigen Straßenverkehrsunternehmen zu übergeben, wofür dann die gleichen Gebühren gelten. Die Vereinbarungen werden vor ihrer Genehmigung öffentlich bekannt gemacht, und jedermann, der sich durch die vereinbarten Frachtsätze geschädigt glaubt, kann gegen deren Genehmigung Widerspruch erheben. Er kann verlangen, daß für seinen sich unter gleichen Bedingungen abwickelnden Verkehr dieselben Sätze angewendet werden. Solche Widersprüche sind bis jetzt aber selten gewesen.

Die Eisenbahn macht von Zeit zu Zeit Stichproben in bezug auf den sich unter einem Sondertarif abspielenden Verkehr, um festzustellen, wie sich die Einnahmen aus ihm zu den Einnahmen stellen würden, die sich bei Berechnung der Regeltarifsätze ergeben würden. Danach werden die vereinbarten Tarife von Zeit zu Zeit, gewöhnlich am Ende eines Jahres, berichtigt. Da dauernd Anträge auf Vereinbarung derartiger Sondertarife bei den Eisenbahnen eingehen, scheint es, daß die Versender mit einer solchen Regelung ihrer Versandkosten ihren Vorteil finden, und es ist anzunehmen, daß diese Art, Frachtsätze einzuführen, in Zukunft noch zunehmen wird. Es hat sich aber auch gezeigt, daß sich derartige Vereinbarungen nicht für alle Arten des Verkehrs eignen.

Das Eisenbahngesetz von 1921 legt dem Tarifgericht die Verpflichtung auf, alljährlich die Tarife der englischen Eisenbahnen zu überprüfen. Es hat sich daher auch für das Jahr 1937 von den Eisenbahnen die Unterlagen für diese Überprüfung vorgelegt und am 17. 5. 1938 entschieden, daß die Tarife unverändert zu bleiben haben. Die Grundlage für diese Entscheidung bildet die Untersuchung, ob der Überschuß jeder der vier Eisenbahngesellschaften im letzten Jahr oder der Durchschnitt der drei letzten Jahre dem Überschuß entspricht, den das Eisenbahngesetz von 1921 als Regel festgesetzt hatte. Da die bis zu der neuen Entscheidung geltenden Tarife auf der Entscheidung von 1927 beruhen, die das Tarifwesen mit Wirkung vom 1. 1. 1928 regelte, ist bei der alljährlichen Überprüfung für die Berechnung des angemessenen Überschusses das Anlagekapital der Eisenbahngesellschaften nach dem Stande vom 1. 1. 1928 zuzüglich der Beträge zu berücksichtigen, die seitdem hinzugekommen sind. Auf dieser Grundlage ergab sich ein Soll-Überschuß der Eisenbahngesellschaften von 51,4 Mio. Pfd., da aber ihr Überschuß in Wirklichkeit nur 37,9 Mio. Pfd. betragen hatte, waren sie um 13,5 Mio. Pfd. hinter dem Überschuß zurückgeblieben, den ihnen das Eisenbahngesetz zubilligen wollte. Wird der Berechnung dagegen der Durchschnitt der letzten drei Jahre zugrunde gelegt, so ergibt sich sogar ein um 15,8 Mio. Pfd. zu niedriger Überschuß. Unter diesen Umständen ist das Tarifgericht verpflichtet, weiter zu prüfen, ob der zu geringe Überschuß etwa daher rührt, daß die Eisenbahnen nicht das geleistet haben, was man von ihnen erwarten konnte, und ob sie etwa nicht die nötige Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit bei ihrem Betrieb hätten walten lassen. In dieser Beziehung ist für das Jahr 1937 ebensowenig wie für die vorangegangenen Jahre irgend etwas aus den Kreisen der Benutzer der Eisenbahnen gegen sie vorgebracht worden. Die Eisenbahngesellschaften können im Gegenteil geltend machen, daß bei einer Zunahme ihrer Einnahmen um 7,2 Mio. Pfd. ihre Ausgaben nur um 5,5 Mio. Pfd. gestiegen sind, und daß diese Erhöhung

der Ausgaben auf das Anziehen der Preise für alle Anschaffungen und auf erhöhte Aufwendungen für Löhne zurückzuführen ist, ohne daß dabei etwa ihre Leistungen zurückgegangen wären. Das Tarifgericht hat weiter zu erörtern, ob das Zurückbleiben des tatsächlichen Überschusses gegenüber dem Soll-Uberschuß nur eine vorübergehende Erscheinung ist oder voraussichtlich auch in Zukunft anhalten wird.

Nachdem sich in den ersten neun Monaten des Jahres 1937 das Wirtschaftsleben Englands und damit der Verkehr seiner Eisenbahnen günstig entwickelt hatte, machte sich im letzten Vierteljahr ein Rückschlag bemerkbar, und dieser Zustand hat auch in den ersten Monaten des Jahres 1938 angehalten. In den 16 Wochen bis zum 24. 4. 1938 haben allerdings die Einnahmen der Eisenbahnen gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres um 349 000 Pfd. zugenommen, das entspricht aber nicht der Vermehrung der Einnahmen, die die am 1. 10. 1937 in Kraft getretene Erhöhung der Tarife um 5% hätte bringen müssen. Einer der Leiter der englischen Eisenbahngesellschaften hat allerdings vor dem Verkehrsgericht ausgesagt, ein schädlicher Einfluß der Tarifierhöhungen habe sich nicht erkennen lassen, es sei also durch ihn keine Drosselung oder Abwanderung des Verkehrs verursacht worden und man könne seine endgültige Wirkung noch nicht übersehen, aber so viel läßt sich sagen, daß die Eisenbahnen voraussichtlich auch im Jahre 1938 mit ihrem Überschuß hinter der Sollhöhe zurückbleiben werden. Trotzdem sahen die Eisenbahngesellschaften davon ab, Tarifierhöhungen zu beantragen.

Die Entscheidung des Tarifgerichts fiel so aus, wie erwartet worden war. Sie beschäftigt sich eingehend mit der Eisenbahnstatistik der letzten Jahre und kommt dabei zu dem Ergebnis, daß die Darlegungen der Eisenbahngesellschaften in bezug auf ihr Zurückbleiben hinter ihrem Soll-Uberschuß zutreffen. Sie stellt auch den Eisenbahngesellschaften das Zeugnis aus, daß sie es an Leistungen und an Wirtschaftlichkeit des Betriebes nicht haben fehlen lassen, kommt aber zu dem Ergebnis, daß nichts vorgebracht worden sei, was zu einer Erhöhung der Eisenbahntarife berechtige, daß namentlich von einer solchen Erhöhung nicht zu erwarten sei, daß sie den Überschuß der Eisenbahngesellschaften auf die Soll-Höhe bringen werde. Die Entscheidung ließ es also bei der bestehenden Höhe der Eisenbahntarife bewenden.

In der Einleitung war gesagt worden, daß der Staat in England die Eisenbahngesellschaften bei ihrem Vorhaben, Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben, niemals in dem Sinne unterstützt habe, wie es andere Staaten getan haben, indem er sich mit Geld an ihnen beteiligte oder ihnen andere Vorteile, zu denen ihm seine Machtmittel befähigten, zukommen ließ. Er hat immer nur regelnd eingegriffen, indem er ihnen Vorschriften für Bau und Betrieb machte. Daß der Staat während des Krieges in der geschilderten Art die Kosten des Eisenbahnbetriebes trug, kann nicht als eine Unterstützung der Eisenbahngesellschaften angesehen werden, es war nur ein Entgelt für Leistungen, die die Eisenbahnen zugunsten des Staates vollbrachten. In einen Fall hat aber doch der Staat, wie bereits angedeutet, aus seiner Zurückhaltung den Eisenbahngesellschaften gegenüber herausgetreten und sie unterstützen müssen, und das ist in den letzten Jahren, in der Zeit des allgemeinen wirtschaftlichen Niederganges geschehen. Freilich ging man dabei nicht von dem Gedanken aus, daß die Eisenbahngesellschaften einer Unterstützung bedürften, sondern der Grund für diese Maßnahmen war die Arbeitslosigkeit, die bekämpft werden mußte, und die Eisenbahnen wurden sozusagen auf einem Umwege Nutznießer der Maßnahmen, die zu diesem Zweck und zur Ankurbelung der Wirtschaft ergriffen wurden. Zunächst wurde den Eisenbahngesellschaften durch ein Gesetz vom Jahre 1928 ab 1929 die Beförderungsteuer erlassen, wobei ihnen aber die Verpflichtung auferlegt wurde, den Betrag, den sie dabei ersparten, in Kapital umgerechnet, zur Verbesserung des Personen- und Güterverkehrs, also für Bauten und Beschaffungen, zu verwenden. Es handelte sich dabei um einen Jahresbetrag von 367 000 Pfd., was mit einer

Verzinsung zu 6% ein Kapital von ungefähr 6,6 Mio. Pfd. ergibt. Ebenso wurde im Jahre 1929 ein Betrag von 7 Mio. Pfd. zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in den nahmen bezeichnet, den Eisenbahnen zugute kommen sollte. Weiter übernahm die selbst aufbringen mußten, um durch Aufträge mit Hilfe dieses Kapitals die Wirtschaft anzukurbeln.

In Zuge dieser Maßnahmen wurde im Jahre 1935 die London Electric Traction Finance Corporation gegründet, die Mittel zum Ausbau der Londoner Verkehrsmittel fügen, und es war daher möglich, das nötige Geld zu einem niedrigen Zinsfuß zu erlangen. 1935 zurückgezahlt werden sollte. Wie aber der Name der zu ihrer Verwaltung geschaffenen Unternehmung schon andeutet, kam diese Anleihe im wesentlichen dem Londoner Personenverkehrsbehörde (London Passenger Transport Board), und die Eisenbahnen beteiligt.

Auf dem so beschrittenen Wege konnte aber nicht Halt gemacht werden. Die vier Eisenbahngesellschaften waren durchaus bereit, an der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit teilzunehmen, legten aber dar, daß sie aus eigenen Mitteln keine größeren Aufträge erdienen könnten, und forderten, daß ihnen für ihre Verkehrsgebiete außerhalb London dieselbe Unterstützung zuteil würde, wie sie zum Ausbau der Londoner Verkehrsmittel gewährt worden war. Es kam zur Gründung der Railway Finance Corporation unter ähnlichen Bedingungen, wie sie für die London Electric Traction Finance Corporation vorgesehen worden waren, was allerdings nicht ohne Monate während Vorverhandlungen abging. Die Eisenbahnen nahmen eine Anleihe von 30 Mio. Pfd. zu 2½% mit Gewährleistung von Kapital und Zinsen durch die Regierung auf. Der Zeitpunkt für die Aufnahme einer solchen Anleihe wurde als günstig angesehen, weil Geld zu niedrigem Zinsfuß zu haben war und weil man glaubte, die Gewährleistung durch die Regierung werde die Zeichnung der Anleihe fördern. Kaum angelegt, wurden die Zeichnungsschließen wieder geschlossen, weil die Anleihe voll gezeichnet war, und man glaubt daraus schließen zu sollen, daß die Regierung selbst ihr zur Verfügung stehende Mittel in dieser Anleihe angelegt hat, weil sie doch wohl Bedenken hatte, ob der Geldmarkt für eine Kapitalanlage zu so niedrigem Zinsfuß zu haben sein würde. Die Anleihe wurde zum Preise von 97% ausgegeben. Die Eisenbahngesellschaften haben der Railway Finance Corporation ihre eigenen Aufwendungen zu ersetzen, wodurch ihre Zinsverpflichtungen sich auf ungefähr 3% des ihnen zur Verfügung gestellten Kapitals belaufen. Die Eisenbahngesellschaften haben also die Mittel, die sie zum Ausbau ihrer Anlagen und zur Beschaffung von Betriebsmitteln brauchen und die sie mindestens zu einem großen Teil auch hätten aufbringen müssen, wenn nicht damit die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit verquodert worden wäre, zu günstigen Bedingungen erhalten, und sie sind auch deshalb angegriffen worden.

Der Zweck, den die Regierung mit der Unterstützung der Eisenbahnen verfolgte, gab ihr Anlaß, eine Anzahl Vorschriften in bezug auf die Verwendung der Gelder zu machen. Alle Rohstoffe, Maschinen u. dgl., die mit diesen Geldern beschafft würden, sollten im Vereinigten Königreich, also in England, Schottland oder Wales, gewonnen oder hergestellt sein, ebenso sollten bei Fertigerzeugnissen nur englische Arbeitskräfte mitgewirkt haben. Die Notstandsgebiete, zu denen besonders Wales, aber auch Teile von Mitteleuropa gehörten, sollten bei Vergebung von Lieferungen und Leistungen

besonders berücksichtigt werden. Den Lieferwerken und Unternehmern war vorzuschreiben, daß sie ihren Arbeitern einen gerechten Lohn zahlen. Soweit die Eisenbahngesellschaften zur Ausführung der Arbeiten neue Arbeiter einstellen mußten, um diese Arbeiten in eigener Verwaltung auszuführen, mußten diesen Arbeitern dieselben Löhne bezahlt werden wie den ständig im Eisenbahndienst beschäftigten. Bei der Anwerbung dieser Arbeiter hatten die Arbeitsämter mitzuwirken.

Die englischen Eisenbahngesellschaften haben die Unterstützung, die ihnen von der Regierung zuteil wurde, mit einer Kundgebung begleitet, in der sie wiederholt erklärten, sie seien zu ihrer Mitarbeit an der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit bereit. Die Ausführung der Pläne, zu der die auf diese Art bereitgestellten Mittel dienen sollen, werde sie zwar schwer belasten, aber sie würde in absehbarer Zeit unanfechtbar sein, und so sei es vorteilhafter, mit der Ausführung alsbald zu beginnen. Sie würden dadurch in den Stand gesetzt, einen vermehrten Verkehr, den sie von der Erholung des Wirtschaftslebens erwarteten, aufzunehmen. Die Hoffnung auf einen solchen Verkehr ist allerdings nicht oder doch wenigstens nicht in dem erwarteten Umfang erfüllt worden. Die Aktionäre mußten dabei auf eine etwas ferner liegende Zukunft vertröstet werden, in der sie erst wieder in den vollen Genuß des Ertrags der von ihnen den Eisenbahnen zur Verfügung gestellten Gelder gelangen würden. In der Tat klagen die Aktionäre darüber, daß der Gewinnanteil, der an sie ausgeschüttet wird, ihren Wünschen durchaus nicht entspricht, aber die Eisenbahngesellschaften betreiben in dieser Beziehung eine sehr vorsichtige Politik, vielleicht in der Hoffnung, daß sie auf dem Umweg über die unzufriedenen Aktionäre einen Druck auf die Regierung ausüben können, sie von gewissen ihnen lästigen Beschränkungen in ihrer Bewegungsfreiheit zu entlasten, wodurch sie glauben, höhere Erträge erzielen zu können.

Die Arbeiten, die mit den unter Mitwirkung der Regierung aufgenommenen Geldern ausgeführt werden sollten, sind zum Teil alsbald in Angriff genommen worden und zum Teil auch bereits ausgeführt, zum Teil bedürften sie längerer Vorbereitungen. Die Süd-Eisenbahn hat ihre elektrische Zugförderung auf weitere Strecken in der Richtung Brighton, Hastings und Portsmouth ausgedehnt. Bei der London & Nordost-Eisenbahn ist der Ausbau der Strecke Manchester—Sheffield für elektrischen Betrieb im Gange, und die gleichen Arbeiten werden bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn auf der Halbinsel Wirral ausgeführt, um die Verkehrsverhältnisse auf dem linken Ufer der Mersey-Mündung und die Verbindung mit dem gegenüberliegenden Liverpool zu verbessern. Die Große West-Eisenbahn erweitert ihre Bahnhöfe, baut Strecken mehrgleisig aus und verstärkt ihren Oberbau. Daneben gehen Vervollkommnungen des Signalwesens, Beschaffungen von Lokomotiven und Wagen u. dgl. einher.

Das englische Wirtschaftsleben hat unter den Folgen des Weltkriegs und einer Politik auf seiten der Mächte, die sich für die Sieger hielten, schwer gelitten, und darunter haben auch die Eisenbahnen zu leiden gehabt. Es ist ihnen aber im Gegensatz zu den französischen Eisenbahnen immer gelungen, den Zinsverpflichtungen für ihre Anleihen nachzukommen, und die Leidtragenden bei den niedrigen Überschüssen waren die Aktionäre. Trotzdem glaubt man, daß auch diesen ihr Weizen in absehbarer Zeit wieder blühen wird. Die Vorgänge der letzten Zeit, so meint man, lassen erkennen, daß man an maßgebender Stelle die Bedürfnisse der Eisenbahnen und die Art, wie ihnen geholfen werden kann, richtig erkannt hat, und diese Erkenntnis sieht man als einen ersten Schritt auf dem Wege zu einer tatkräftigeren Unterstützung der Eisenbahnen durch Regierung und Gesetzgebung an. Daneben steht die Hoffnung auf eine weitere günstige Entwicklung des Wirtschaftslebens und auf eine neue Blüte von Handel und Wandel, und so sehen denn die englischen Eisenbahnen einer Zeit entgegen, in der sie, unterstützt von einer ihre Bedürfnisse richtig würdigenden weisen Regierung nicht nur den Verkehr so

bedienen können, wie es die Wirtschaft und jeder einzelne von ihnen erwartet, sondern in der sie auch die Ansprüche ihrer Aktionäre voll befriedigen können.

Quellen:

- Stevens, W. J.: The Future of British Railways.
 Sherrington, C. E. R.: The Economics of Rail Transport in Great Britain: Vol. I, History and Development. Vol. II, Rates and Service.
 Sherrington, C. E. R.: A Hundred Years of Inland Transport.
 Railway Year Book.
 Railway Gazette.
 Modern Transport.
 Zeitung des Vereins Mittelenropäischer Eisenbahnverwaltungen.

Die Raumerschließung durch die Reichsautobahnen.

Von Professor Dr.-Ing. Carl Pirath, Stuttgart.

Mit 6 Textabbildungen.

Das geplante Netz der Reichsautobahnen ist in größeren Teilstrecken fertiggestellt und in Betrieb genommen. Es ist damit zu einer neuen Erscheinung in dem gesamten nationalen Verkehrssystem Deutschlands geworden, deren praktische Bedeutung sich bereits in mancher Hinsicht auswirken beginnt. Diese Auswirkung zeigt sich vor allem in zweifacher Richtung. Einmal hat sie zu einer merklichen Entlastung der den Reichsautobahnen benachbarten Landstraßen vom Fernverkehr geführt und damit besonders in landwirtschaftlichen Gebieten einer unerträglichen Hemmung des lokalen Verkehrs durch den Kraftwagen vorgebeugt. Zweitens brachte sie eine wesentliche Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten und eine Senkung der Betriebskosten im Kraftwagenverkehr mit sich, die ganz allgemein einer Verbesserung der Raumerschließung förderlich sind. In beiden Beziehungen, vorbeugend und fördernd, wandelten die Reichsautobahnen die Struktur der Raumerschließung in den von ihnen berührten Gebieten. Es ist Gegenstand dieser Untersuchung, Ursachen und Wirkung dieser Wandlung nachzugehen und möglichst räumlich vor Augen zu führen.

Überall dort, wo eine im Betrieb befindliche Reichsautobahnstrecke auf größere Entfernung das dichte Netz der Landstraßen überlagert, hat ein starker Abzug des Verkehrs mit Personen- und Lastkraftwagen von der Landstraße auf die Reichsautobahn stattgefunden. Dadurch wurden die Landstraßen ihrer besonderen und eigentlichen Zweckbestimmung als Wirtschaftswege für die Landwirtschaft und für den lokalen Verkehr wieder zugeführt. Bis dahin war dieser lokale Verkehr zwischen den Wohnstätten oder den Höfen und den Arbeitsstätten oder den Ländereien sowie der Zwischenortsverkehr mit der Zunahme des Kraftwagenverkehrs auf den Landstraßen immer stärker erschwert worden. Die Ziffer der Verkehrsunfälle auf dem platten Lande ließen deutlich erkennen, daß die Verkehrssicherheit der Landstraßen im Zeichen des Kraftverkehrs in stärkerem Maße als in irgend welchen anderen Raumgebieten sich verschlechterte, so daß Kraftfahrer und Bewohner des Landes in gleicher Weise geschädigt wurden. Ein bisher nicht gekanntes Verkehrsproblem warf fast über Nacht seine Schatten auf die Lebensbedingungen der Landbevölkerung, dessen möglicher baldige Lösung nicht minder wichtig war wie die großen Bemühungen, die in den Großstädten der Verkehrs erleichterung und -bedienung zwischen Wohn- und Arbeitsstätten gelten. Die Grundursachen und die Größe dieses Problems zeichneten sich bald in scharfen Linien ab.