

Die Entwicklung der englischen Eisenbahnen nach dem Kriege

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde
genehmigt von der Philosophischen Fakultät der Uni-
versität zu Berlin

von

Artur Spering
Berlin

Tag der Promotion: 9. Juni 1928

Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

Die Entwicklung der englischen Eisenbahnen nach dem Kriege

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde
genehmigt von der Philosophischen Fakultät der Uni-
versität zu Berlin

von

Artur Spering
Berlin

Tag der Promotion: 9. Juni 1928

Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

Referenten:

Prof. Dr. Schumacher

Prof. Dr. Bernhard

ISBN 978-3-662-40935-0

ISBN 978-3-662-41419-4 (eBook)

DOI 10.1007/978-3-662-41419-4

Mit Genehmigung der Philosophischen Fakultät kommt hier nur ein Teil der
Dissertation zum Abdruck unter dem Titel:
„Die Entwicklung der englischen Eisenbahnen seit dem Jahr 1921“.

Bericht über den nichtveröffentlichten Teil der Dissertation

Von der Gesamtdissertation ist veröffentlicht die Darstellung der Entwicklung der englischen Eisenbahnen seit dem Jahr 1921, sowie die grundsätzliche Untersuchung über die Ergebnisse und die Bedeutung der Umgestaltung. Der nicht veröffentlichte Teil enthält die Entwicklung vom Ausgang des Krieges bis zum Eisenbahngesetz.

Der I. Teil der Arbeit, die englischen Eisenbahnen und der Staat, hat zum Inhalt:

1. Die Entwicklungstendenzen bis zum Kriege.
2. Die Eisenbahnen im Kriege.
3. Die Vorbereitung auf die Friedenswirtschaft.
4. Die Eisenbahnen unter der Verwaltung des Verkehrsministeriums.
5. Das Eisenbahngesetz 1921.
6. Die Durchführung der Verschmelzung der Eisenbahnen.
7. Die Bedeutung der Umgestaltung des englischen Eisenbahnwesens.

Die ersten vier Abschnitte dieses Teils sind nicht veröffentlicht. Nur soweit zum Verständnis eine Anknüpfung an die Entwicklung bis zum Jahr 1921 erforderlich war, sind die Haupttatsachen im Teildruck kurz zusammengefaßt worden. Unverkürzt veröffentlicht sind die Abschnitte 4 bis 7 vom Eisenbahngesetz an.

Der II. Teil der Arbeit, die Organisation der englischen Eisenbahnen, untersucht

1. Die Organisationsformen vor dem Krieg.
2. Die Umwandlung in der Organisation nach der Verschmelzung der Eisenbahngesellschaften,

Dieser Teil ist im wesentlichen ganz veröffentlicht worden. Gekürzt ist im 2. Abschnitt die Beschreibung der vorläufigen Organisationsform der London, Midland and Scottish Railway Co.

IV

Der III. Teil, die T a r i f p o l i t i k , enthält

1. Die Tarifpolitik bis zum Kriege.
2. Die vorläufigen Erhöhungen der Tarife nach dem Kriege.
3. Die Neuordnung des Tarifsystems.
 - a) Der Bericht des Tarifbeirats über die Grundsätze der Tarifierung.
 - b) Die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes über die Neuordnung des Tarifwesens.
 - c) Die Fertigstellung der neuen Klassifikation durch den Tarifbeirat.
 - d) Die Verhandlungen des neuen Tarifamts.
 - aa) Die Rechtsprechung in Tarifstreitigkeiten.
 - bb) Die Verhandlungen zur Neugestaltung des Tarifwesens.
 - e) Die Schwierigkeiten der Tarifreform.

In diesem Teil sind nicht veröffentlicht die Abschnitte 1 und 2, sowie vom Abschnitt 3 der Unterabschnitt a) (Bericht des Tarifbeirats über die Grundsätze der Tarifierung). In dem Teildruck sind, soweit es erforderlich war, die Haupttatsachen zusammengefaßt worden. Die übrigen Teile des Abschnitts 3 von den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes an wurden unverkürzt veröffentlicht. Dabei sind bei dem Abschnitt d) bb) die neuen grundsätzlichen Entscheidungen des Tarifamts, die nach dem Abschluß der Arbeit erfolgt sind, im Teildruck berücksichtigt worden.

Der IV. Teil, die A r b e i t s f r a g e , hat zum Gegenstand:

1. Die Stellung der Gewerkschaften bis zum Ende des Krieges.
2. Die vorläufige Regelung der Arbeitsbedingungen und der Streik 1919.
3. Die Regelung der Arbeitsfrage nach dem Eisenbahngesetz 1921.
4. Die bestehenden Lohnverhältnisse.
5. Der Generalstreik 1926.

Die beiden ersten Abschnitte sind in dem Teildruck nur in den Grundzügen zur Darstellung gebracht worden. Die Abschnitte 3 und 5 sind unverändert veröffentlicht worden. Abschnitt 4 wurde weggelassen.

Der V. Teil untersucht die L e i s t u n g e n d e r e n g l i s c h e n E i s e n b a h n e n , und zwar

1. Die vier Gruppen der englischen Eisenbahnen.
2. Die Leistungen der englischen Eisenbahnen im allgemeinen.
 - a) Das Kapital.
 - b) Ausgaben und Einnahmen.
 - c) Die Höhe der Tarife.

- d) Der Verkehr.
- e) Die Anlagen.
- f) Das rollende Material.
- g) Gegenwartsprobleme des englischen Eisenbahnwesens.

Der Anhang enthält eine ausführliche Statistik über die Leistungen der englischen Eisenbahnen in den Jahren 1913 und 1919—1924 sowie eine Kartenskizze über die Gruppierung. Dieser V. Teil der Arbeit ist mit Ausnahme des statistischen Anhangs unverändert veröffentlicht worden. Neu berücksichtigt wurden die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1926, soweit sie für die Beurteilung der Lage von Bedeutung waren.

Das in dem Teildruck enthaltene Literaturverzeichnis ist vollständig der Gesamtdissertation entnommen.

Die Gesamtdissertation ist im Januar 1927, der Teildruck im Januar 1928 abgeschlossen worden.

Literatur

- Acworth, *The Elements of Railway Economics*, London 1924, übers. von Wittek, Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, Berlin 1926.
- Cleveland-Stevens, *English Railways, their Development and their Relations to the State*, London 1915.
- Cohn, *Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik I., II.*, Leipzig 1875.
 „ *Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre*, Leipzig 1883.
- Cox, *The Failure of State Railways*, London 1924.
- Frahm, *Das englische Eisenbahnwesen*, Berlin 1911.
- Lawson, *British Railways, a Financial and Commercial Survey*, 1913.
- Robertson, *Combination among Railway Companies*, 1912.
- Sax, *Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, III. Eisenbahnen*, Berlin 1923.
- Simnett, *Railway Amalgamation in Great Britain*, London 1923.

Amtliche Berichte usw.

- Departmental Committee on Railway Agreements and Amalgamations 1911** (Cd 5631).
- Ministry of Reconstruction. Advisory Council. Report upon the Standardisation of Railway Equipment** (Cd. 9193).
- First and second Reports from Select Committee on Transport.** 1918.
- Railway Working during the War.** 1919. (Cmd. 147).
- National Transport. Conference with Members of Parliament. Statement by Sir Eric Geddes (Official Report).** (Cmd. 493).
- Ministry of Transport Estimates 1920/21.** (Cmd. 654).
- Outline of the Proposals as to the Future Organisation of Transport Undertakings and their Relations to the State** (Cmd. 787).

VI

- Ministry of Transport. Departmental Committee on Railway Agreements. 1921.
Ministry of Transport. Memorandum on Railways Bill (Cmd. 1292).
Railways Bill (11 & 12 Geo. 5).
Report from Standing Committee A on the Railways Bill.
Report from Standing Committee B on the Railways Bill.
Railways Act 1921 (11 & 12 Geo. 5, Ch. 55).
Rates Advisory Committee. Report on the Rates for the Conveyance of Goods, Minerals and Merchandise (Cmd. 525).
Report of the Rates Advisory Committee. Recommendation as to Demurrage (Cmd. 526).
Ministry of Transport. Report of the Rates Advisory Committee on the Interim Revision of Railway Rates, Tolls, Fares and Charges.
Part I. Passengers (Cmd. 857).
Part II. Goods (Cmd. 886).
Part III. Fares lower than ordinary and Services rendered free or at nominal Charges (Cmd. 1148).
Ministry of Transport. Report of the Rates Advisory Committee on Coastwise shipping and Exceptional Rates (Cmd. 1372).
Ministry of Transport. Revision of Railway Rates. Replies received from certain Associations to questions addressed to them by the Minister of Transport. (Cmd. 682).
Ministry of Transport. Rates Advisory Committee. Report on the general Revision of Railway Rates and Charges 1920 (Cmd. 1098).
Classification of Merchandise for Conveyance by Railway determined by the Rates Advisory Committee in Accordance with section 16 of the Railways Act 1921.
First Annual Report of the Railway Rates Tribunal 1923.
Second Annual Report of the Railway Rates Tribunal 1924.
Third Annual Report of the Railway Rates Tribunal 1925.
Fourth Annual Report of the Railway Rates Tribunal 1926.
Returns of Capital, Traffic Receipts and Working Expenditure etc. of the Railway Companies of Great Britain 1923, 1924.
Railway Companies Staff 1922, 1923, 1924.

Zeitschriften und Jahrbücher.

Archiv für Eisenbahnwesen.

Hauptaufsätze:

- Dr. Boehler, Die englische Eisenbahnpolitik der letzten 40 Jahre
1922 S. 264, 586, 878, 1048.
1923 S. 36, 243, 557.
Wernecke, Die englischen Eisenbahnen im Krieg.
1921 S. 813.
„ Die vier Gruppen der englischen Eisenbahnen.
1923 S. 602.
Heinecke, Die europäischen Eisenbahnen und der Krieg. 1921, S. 535.
Die Kriegsfinanzen der englischen Eisenbahnen. 1920, S. 92.
Die Gruppierung der englischen und nordamerikanischen Eisenbahnen.
1922, S. 121.
Sax, Gegenwart und Zukunft der Eisenbahnen. 1922, S. 264.

- Die Erhöhung der Eisenbahntarife in England. 1921, S. 848.
 Die Forderungen der englischen Eisenbahnen beim Übergang zur Friedenswirtschaft. 1919, S. 462.
 Die neuen Arbeitsbedingungen der englischen Eisenbahner. 1920, S. 269.
 Der Generalstreik der englischen Eisenbahner. 1920, S. 87.
 Woltering, Die Eisenbahntarife außerdeutscher Länder im Dienst der nationalen Volkswirtschaft. 1925, S. 21 und 325.
 Cohn, Die Aussichten eines Staatsbahnsystems in England.
 1898, S. 1123.
 1909, S. 321.
 1912, S. 1417.
- Jahrbuch für Eisenbahnwesen, Berlin, 1926.
 Modern Transport, London, 1927.
 Railway Gazette, London.
- Hauptaufsätze:**
- Two years of the Ministry of Transport. 1921 II., S. 422.
 Organisation of the Ministry of Transport. 1921 I., S. 97.
 Official Views on the Railways Bill. 1921 I., S. 802.
 Returning Confidence in British Railways. 1922 I., S. 349.
 Sir Eric Geddes on the Railways Act. 1922 I., S. 914, 939.
 Stevens, Problems of Amalgamations. 1922 II., S. 188.
 Parliament on Colwyn Report. 1921 I., S. 707.
 Sir Sam Fay on Railway Management. 1922 II., S. 417.
 Reorganisation of the L. & NW. Co. 1921 II., S. 957.
 London, Midland & Scottish Railway. 1922 II., S. 878a.
 Wedgwood, Railway problems of to-day. 1926 II., S. 525.
 The fall in railway wages. 1922 II., S. 82.
 Railway Council Scheme. 1922 I., S. 125.
 The British Association and transport matters. 1925 II., S. 299.
 Sir Ralph Wedgwoods Evidence before the Coal Commission. 1925 II., S. 837, 862.
 Royal Commission on the Coal Industry. 1926 I., S. 23.
 Report of the Royal Commission of the Coal Industry. 1926 I., S. 384.
 Acworth, British railway operating statistics and their lessons. 1922 II., S. 586.
 The manace of the road transport. 1922 II., S. 302.
 Official statistics in Great Britain. 1925 I., S. 410.
 (Vorstehende Aufsätze stellen nur den hauptsächlichsten Teil des in der Zeitschrift enthaltenen verwendeten Materials dar.)
- Railway Yearbook, London 1925, 1926.
 Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Berlin, 1926.
 Verkehrstechnische Woche, Berlin, 1919—1926.
 Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin, 1919—1926.

Außer der angegebenen Literatur haben die Ausführungen von Herrn Prof. Schumacher in den Vorlesungen über Verkehrswesen als Grundlage gedient.

VIII

Die Entwicklung der englischen Eisenbahnen seit dem Jahr 1921

	Seite
I. Die englischen Eisenbahnen und der Staat.	
1. Die Entwicklung bis zum Eisenbahngesetz 1921	120
2. Das Eisenbahngesetz 1921	123
3. Die Durchführung der Verschmelzung der Eisenbahnen	126
4. Die Bedeutung der Umgestaltung des englischen Eisenbahnwesens	133
II. Die Organisation der englischen Eisenbahnen.	
1. Die Organisationsformen vor dem Krieg	138
2. Die Umwandlungen in der Organisation nach der Verschmelzung der Eisenbahngesellschaften	140
III. Die Tarifpolitik.	
1. Die Tarifpolitik bis zum Eisenbahngesetz	363
2. Die Neuordnung des Tarifsystems	366
a) Die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes über die Neuordnung des Tarifsystems	366
b) Die Fertigstellung der neuen Klassifikation durch den Tarif- beirat	369
c) Die Verhandlungen des neuen Tarifamts	371
aa) Die Rechtsprechung in Tarifstreitigkeiten	371
bb) Die Verhandlungen zur Neugestaltung des Tarifsystems .	372
d) Die Schwierigkeiten der Tarifreform	376
IV. Die Arbeitsfrage.	
1. Die Arbeitsfrage bis zum Eisenbahngesetz	379
2. Die Regelung der Arbeitsfrage nach dem Eisenbahngesetz von 1921	380
3. Der Generalstreik 1926	382
V. Die Leistungen der englischen Eisenbahnen.	
1. Die vier Gruppen der englischen Eisenbahnen	665
2. Die Leistungen der englischen Eisenbahnen im allgemeinen	668
a) Das Kapital	668
b) Die Ausgaben und Einnahmen	670
c) Die Höhe der Tarife	673
d) Der Verkehr	676
e) Die Anlagen	678
f) Das rollende Material	678
3. Gegenwartsprobleme des englischen Eisenbahnwesens	682

Die Entwicklung der englischen Eisenbahnen seit dem Jahr 1921.

Von
Artur Spering.

I. Die englischen Eisenbahnen und der Staat.

1. Die Entwicklung bis zum Eisenbahngesetz 1921.

Das Eisenbahnwesen der meisten kriegführenden Länder hat nach dem Krieg mehr oder weniger große Veränderungen erfahren. Das hat seine Ursache zum Teil in den großen Umgestaltungen des wirtschaftlichen und politischen Lebens, zum andern Teil brachte der Krieg neue Erfahrungen auf dem Gebiet des Verkehrswesens in einem Umfang, wie es bisher noch nicht der Fall gewesen war. Die äußerste Anspannung aller Kräfte bewirkte eine Zusammenfassung der Eisenbahnen unter der Gewalt des Staats. Nach der Beendigung des Kriegs war die Anknüpfung an das Gegebene der Vorkriegszeit notwendig. Aber nun zeigte sich, wie die Kräfte, die durch das Verbundensein entstanden oder verstärkt waren, weiterwirkten, andererseits die besonderen Erfahrungen, die man mit der Staatskontrolle gemacht hatte, mitsprachen, dann aber auch, wie die alten Kräfte, die das Eisenbahnwesen bisher beherrscht hatten, wieder verstärkten Einfluß gewannen. Das führte in den meisten Ländern zu einer Umgestaltung des Eisenbahnwesens, die auch heute noch nicht völlig abgeschlossen ist: zum Teil war es eine Neuorientierung, zum Teil die Fortführung einer Entwicklung, die bereits bestanden und durch den Krieg nur eine Beschleunigung erfahren hat. Besonders auffällig mußte diese Umgestaltung in England sein, wo die Tendenzen schon vor dem Krieg auf eine notwendige Neuordnung des Eisenbahnwesens hinzielten.

Die Entwicklung bis zum Krieg war gekennzeichnet durch das Drängen der einzelnen Gesellschaften zum Zusammenschluß im Kampf mit der staatlichen Politik und durch das Verlangen eines großen Teils der Öffentlichkeit nach einer erhöhten und wirksameren Staatsaufsicht. Während die Zusammenschlußbewegung trotz aller gegenteiligen Ver-

suche des Staats einen stetigen Fortschritt machte¹⁾, war man sich über die Durchführung der zweiten Aufgabe durchaus nicht im klaren. Gegenüber den mächtigen Einflüssen der Eisenbahngesellschaften im Parlament war das Aufsichtsrecht des Staats nur sehr wenig wirksam. Deshalb war es nicht zu verwundern, daß von verschiedenen Seiten der Wunsch der Verstaatlichung der Eisenbahnen ausgesprochen wurde. Gleich war es zweifelhaft, ob diese Kräfte durchdringen konnten²⁾, zumal jede Erfahrung darüber, wie weit der Staat als solcher überhaupt im stande war, diese Aufgabe auszuführen, fehlte. Diese Erfahrung mußte erst der Weltkrieg schaffen.

Mit dem Ausbruch des Kriegs wurden die Eisenbahnen unter staatliche Kontrolle gestellt.³⁾ Die Gesellschaften verpflichteten sich zur unentgeltlichen Ausführung aller Militärtransporte; dafür garantierte die Regierung ihnen den Reingewinn von 1913 und den Ersatz aller Kosten.⁴⁾ Auch in den Betrieb griff die Regierung durch Vorschriften ein, um der Schwierigkeiten, die durch die Verschiebung und Steigerung des Verkehrs sowie durch den Mangel an Personal entstanden waren, Herr zu werden. Alle diese Kriegsmaßnahmen hatten im wesentlichen den Zweck der Zusammenfassung der zersplitterten Eisenbahnverhältnisse.

In der Vorbereitung auf die Friedenswirtschaft⁵⁾ gegen Ende des Kriegs hatte der Verstaatlichungsgedanke breiten Raum gewonnen, und es ist sicher anzunehmen, daß die Verstaatlichung durchgeführt worden wäre, wenn nicht die Entwicklung der Finanzen⁶⁾ sie gehindert hätte. Die Zahlungen der Regierung wuchsen ins Erhebliche. Die Notwendigkeit, die Belastungen des Steuerzahlers so gering wie möglich zu machen, setzte ein sofortiges Handeln voraus, nicht ein monatelanges Verhandeln über die Verstaatlichung. Es wurde deshalb eine neue Be-

¹⁾ Cohn, Die englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre, 1883, S. 4. Cohn, Untersuchungen über die englischen Eisenbahnpolitik, 1875, I, S. 329.

Robertson, Combination among Railway companies, 1912, Departmental Committee on Railway agreements and amalgamations 1911 (Cd 5631).

²⁾ Vgl. Cohn, Die Aussichten eines Staatsbahnsystems in England, Archiv für Eisenbahnwesen 1898, S. 1145 ff; 1912, S. 1417 ff.

³⁾ Vgl. Boehler, Die englische Eisenbahnpolitik der letzten 40 Jahre, Archiv für Eisenbahnwesen 1923, S. 560.

Simnett, Railway Amalgamation in Great Britain, S. 18.

⁴⁾ Ministry of Transport Estimates 1920/21 (Cmd 654), S. 10.

Wernecke, Die englischen Eisenbahnen im Krieg, Archiv für Eisenbahnwesen 1921, S. 813 ff.

⁵⁾ First and second reports from Select Committee on Transport, 1918.

⁶⁾ Railway working during the war (Cmd 147).

hörde geschaffen; das Verkehrsministerium und diesem die Verwaltung und Kontrolle über die Eisenbahnen gegeben, zugleich mit dem Auftrag, den Plan für die endgültige Regelung auszuarbeiten.¹⁾ Man konnte sehr wohl aus dem Gesetz entnehmen, daß es „eine den Übergang zum Staatsbahnsystem vorbereitende Maßregel“ war (v. d. Leyen a. a. O.).

Die Verstaatlichung ist nicht durchgeführt worden. Die Widerstände waren zu groß, ganz abgesehen von den zahllosen Angriffen, denen der Minister während seiner Tätigkeit ausgesetzt war.²⁾ Deshalb suchte sich die Regierung wenigstens eine größere Sphäre der Staatsaufsicht zu sichern, da man den Individualismus nicht aufzugeben gewillt war. Desgleichen wurde die gegen alle Zusammenschlüsse feindselige Politik, die die Segnungen nur in der freien Konkurrenz sah, aufgegeben, und der Zusammenschluß systematisch gefördert. Die Vorschläge der Regierung³⁾ über die Neugestaltung wurden in weitgehendem Maß modifiziert durch Verhandlungen mit den Interessenten: den Gesellschaften, den Verkehrsinteressenten (vor allem der „Federation of British Industries“) und den Angestellten. Da die Gesetzesvorlage⁴⁾ schon ein Kompromiß zwischen jenen darstellt, so war die Opposition auch im Parlament keine große. Nach der Durchberatung in zwei ständigen Ausschüssen⁵⁾, bei der noch die Gruppierung etwas verändert wurde, konnte das Gesetz am 9. August 1921 angenommen werden und am 19. August 1921 als „Railway Act“⁶⁾ in Kraft treten.

Die Regelung der Entschädigungsforderungen der Gesellschaften war Gegenstand der Beratungen eines vom Minister eingesetzten Ausschusses (Colwyn-Ausschuß)⁷⁾ deren Ergebnisse zahllosen Angriffen ausgesetzt waren⁸⁾; faktisch erfolgte die Lösung der Frage durch Einigung mit den Gesellschaften. Jedoch war dies nur „ein tatsächlicher, nicht wesentlicher Zusammenhang mit der Neuordnung“ (Sax).

¹⁾ v. d. Leyen, Die Errichtung eines Verkehrsministeriums in England, Archiv für Eisenbahnwesen 1920, S. 757.

²⁾ Vgl. Railway Gazette 1921, II, S. 422. Two years of the Ministry of Transport.

³⁾ Outline of proposals as to the future organisation of transport undertakings in Great Britain and their relations to the State, 1920. (Cmd 787).

⁴⁾ Railways Bill (11 u. 12, Geo 5).

⁵⁾ Report from Standing Committee A on the Railways Bill; Report from Standing Committee B on the Railways Bill.

⁶⁾ Railways Act 1921 (11 u. 12, Geo 5, Ch 55). Übersetzung im Archiv für Eisenbahnwesen 1922, S. 216 ff, 476 ff.

⁷⁾ Ministry of Transport. Departmental Committee on Railway agreements, 1921.

⁸⁾ Times, 14. Februar 1921. Railway Gazette 1921, I., S. 196.

2. Das Eisenbahngesetz 1921.

Das Eisenbahngesetz besteht aus 6 Teilen mit 86 Paragraphen und ist eins der umfangreichsten Gesetze der Nachkriegszeit in England.

- I. Teil. Reorganisation des Eisenbahnwesens,
- II. „ Beaufsichtigung der Eisenbahnen,
- III. „ Eisenbahntarife,
- IV. „ Löhne und Arbeitsbedingungen,
- V. „ Kleinbahnen,
- VI. „ Allgemeines.

„Zum Zweck der Reorganisation und einer leistungsfähigeren und wirtschaftlicheren Betriebsführung („more efficient and economical working“) des Eisenbahnsystems Groß-Britanniens sind die Eisenbahnen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes nach Gruppen zusammenzufassen.“ Die Gruppen sind folgende:

- 1. die südliche Gruppe,
- 2. die westliche Gruppe,
- 3. die nordwestliche, Midland und westschottische Gruppe,
- 4. die nordöstliche, östliche und ostschottische Gruppe.

Die zu jeder Gruppe gehörenden Gesellschaften sind in der Anlage bezeichnet. Dabei sollen die großen Gesellschaften (constituent companies) sich verschmelzen und die kleineren (subsidiary companies) in sich aufnehmen. Die Liste dieser Gesellschaften ist für jede Gruppe ebenfalls in der Anlage angegeben. In der ersten Gruppe sind es 14, in der zweiten Gruppe 26, in der dritten Gruppe 27, in der vierten Gruppe 26 Nebengesellschaften, so daß also durch das Gesetz im ganzen 120 Gesellschaften zu 4 zusammengefaßt werden. Die Hauptgesellschaften jeder Gruppe sollen bis zum 1. Januar 1923 dem Verkehrsminister einen Fusionsvorschlag unterbreiten zur Weitergabe an das Verschmelzungsgericht. (Amalgamation Tribunal.) Dieses hat den Vorschlag zu genehmigen, wenn er nicht dem Gesetz widerspricht. Wenn die Gesellschaften keinen Vorschlag zur angegebenen Zeit einreichen, so hat das Verschmelzungsgericht selbst einen solchen anzufertigen und zu erledigen. Ebenso können die Hauptgesellschaften einen Vorschlag zur Übernahme einer Nebengesellschaft der Gruppe einreichen unter der Voraussetzung, daß dieser die Zustimmung der Nebengesellschaft gefunden hat. Die Fusionsvorschläge bedürfen der Zustimmung der Aktionäre und Eigentümer der Schuldverschreibungen. Sie müssen neben den nötigen Bedingungen über die Liquidierung der übertragenden Gesellschaften und der Zuweisung der Wertpapiere Bestimmungen über die Verwaltung von Alters-,

Pensions- und ähnlichen Fonds, desgleichen Bestimmungen über Beamte und Angestellte enthalten. Mit Zustimmung der Eigentümer können Aufsichtsratsmitglieder, die entbehrlich werden, entschädigt werden.

Das Verschmelzungsgericht besteht aus 3 Mitgliedern. Die Kosten sind von den Gesellschaften zu tragen. Es ist eine Berufung an den Court of Appeal zulässig. Die Fusion muß bis zum 1. Juli 1923 durchgeführt sein. Verschiebt sich das Inkrafttreten des Übergangsvorschlags, so sind die Gesellschaften gleichwohl wie ein zusammengehörendes Unternehmen zu betreiben.

Zur Entschädigung der Gesellschaften sind 60 Millionen £ zugebilligt, diese sollen in zwei Teilbeträgen gezahlt werden. Davon sollen 24 500 000 £ sofort unter die Betriebsgesellschaften verteilt werden, 500 000 £ an die Gesellschaften, die den Verkehr nicht selbst betreiben. 5 000 000 £ sollen zurückgestellt werden zur Verteilung an die Gesellschaften, die nachweisen können, daß sie außergewöhnlich unter der Normalisierung, der Festsetzung der Arbeitsstunden und Arbeitsbedingungen gelitten haben. Von der zweiten Hälfte sind 25 000 000 £ in dem Verhältnis zu zahlen, wie die Gesellschaften mit der Instandhaltung und Erneuerung ihrer Anlagen und des rollenden Materials am 31. Dezember 1920 im Rückstand waren. Der Rest von 5 000 000 £ an die Gesellschaften, die dem Verschmelzungsgericht ihre besonderen, außergewöhnlichen Mehrausgaben (wie oben) nachweisen können.

Teil II des Gesetzes gibt dem Minister und dem Eisenbahn- und Kanalamt eine ganze Anzahl von Aufsichtsrechten über den Betrieb. Der Minister kann auf Standardisierung des Oberbaus, der Anlagen, der Ausrüstung, des rollenden Materials, der Methoden des elektrischen Betriebs (Typen, Frequenz und Spannung des Stroms) drängen; ebenso kann er gemeinschaftliche Benutzung von Rollmaterial, Werkstätten, Fabriken, Anlagen und anderen Einrichtungen verlangen. Diese Vorschriften dürfen aber die Gesellschaft nicht mit mehr als 100 000 £ belasten. Wenn die Gesellschaften das Eisenbahn- und Kanalamt überzeugen, daß das Kapital nicht ohne Benachteiligung der Interessen der Aktionäre beschafft werden kann, so ist die Verfügung unzulässig. Derartige Verfügungen des Ministers müssen vorher zur Begutachtung einem Ausschuß vorgelegt werden, der aus einem Vertreter der fusionierten Gesellschaften und drei vom Minister aus der Liste gewählten Sachverständigen besteht.

Der Erwerb von Grund und Boden und der Kauf, die Pachtung oder der Betrieb eines Teils einer Eisenbahngesellschaft durch eine andere bedürfen der Genehmigung des Ministers (früher des Parlaments).

Den Gesellschaften ist es verboten, Abmachungen über die Verteilung des Verkehrs, die Teilung der Einnahmen oder zu andern Zwecken zu schließen, die dem Zweck des Gesetzes zuwiderlaufen würden, ausgenommen Vereinbarungen zur gemeinsamen Benutzung eines Hilfsbetriebs. Diese Vorschrift gestattet also eine weitere Verbindung der Gruppen nur unter Aufsicht des Ministers und damit des Parlaments. Dennoch werden die Gruppengesellschaften enger zusammenarbeiten können, auch ohne förmliche Verträge zu schließen.

Teil III regelt die Tarifffrage. Das Wesentliche ist, daß er die Festsetzung der Tarife, sowie die Erledigung von Streitfragen, die sich daraus ergeben, einem unabhängigen Tarifgerichtshof (Railway Rates Tribunal) überträgt. Der bestellte Tarifbeirat nach dem Gesetz von 1919 soll bis zur Beendigung seiner Aufgaben noch bestehen bleiben.

Im Teil IV sind die Vereinbarungen zwischen der Regierung, den Gesellschaften und den Angestellten zur Regelung der Arbeitsfrage enthalten. Die Festsetzung der Löhne und Arbeitsbedingungen, die Erledigung von Lohnstreitigkeiten und Streitigkeiten anderer Art werden einem Hauptlohnamt (Central Wages Board) aus Vertretern der Eisenbahngesellschaften und der Angestellten, und in der zweiten Instanz einem Landeslohnamt (National Wages Board), das auch die Vertreter der Benutzer der Eisenbahnen umfaßt, übertragen.

Teil V überträgt die Befugnisse des Kleinbahnamts (Light Railway Commissioner) auf den Minister.

Teil VI gibt allgemeine Bestimmungen. Zur Weiterleitung des Verkehrs über eine Eisenbahngruppe hinaus haben die Gesellschaften gegenseitig angemessenes Entgegenkommen zu zeigen: durch bequemen Betrieb, geeignete Auswechselplätze, Durchgangsfrachten und Durchgangsfahrpreise. Sie sollen den Verkehr der andern Gesellschaft ebenso rasch und billig leiten wie den eigenen Verkehr. Verträge über Auswechselplätze dürfen von einer Gesellschaft ohne Zustimmung der andern nicht vor 5 Jahren geändert werden.

Die auf Grund der Railway Companies (Accounts and Returns) Act 1911 zu liefernden statistischen Nachweisungen sind in einer Weise zusammen zu stellen, die von der Eisenbahnabrechnungsstelle mit Genehmigung des Ministers festgesetzt wird. Besonders hervorzuheben ist die vom Minister eingeführte Tonnenmeilen-Statistik.

Der Minister ist berechtigt, in derselben Weise wie nach dem Gesetz 1919 örtliche Untersuchungen vornehmen zu lassen.

3. Die Durchführung der Verschmelzung der Eisenbahnen.¹⁾

Die Wirkung²⁾ des Gesetzes war ein wiederkehrendes Vertrauen in die englischen Eisenbahnen. Das zeigte sich besonders in der Steigerung der Marktwerte für Eisenbahn-papiere, vor allem der nicht bevorzugten Aktien (Ordinary and deferred stock). Während im allgemeinen eine starke Depression im Jahr 1921 bestand, hatten die Eisenbahn-papiere besonders gelitten. Der Grund war nicht zuletzt in der Ungewißheit über die Zukunft zu suchen, die noch mehr als das Defizit von 9,8 Millionen £ die Kurse drückte. Die Aktionäre sahen jetzt beim Studium des Gesetzes, das ihnen eine mäßige Dividende zu sichern schien, und der Bilanzen, daß die Railways Act von 1921 „not a bad thing“ wäre. Während das Gesetz im großen und ganzen allgemeine Zustimmung gefunden hatte, wurde es doch von einigen Seiten angegriffen, als bürokratisch bezeichnet, und am Anfang des Jahrs 1922 setzte sogar eine Bewegung ein, die dahin strebte, den Zeitraum der Verschmelzungen um einige Jahre zu verlängern. Diese Bestrebungen sind jedoch nicht zur Ausführung gekommen.

Die Durchführung des Gesetzes war keine kleine Aufgabe. Viel hing von der allgemeinen Entwicklung der Eisenbahnen in der nächsten Zeit ab, und von der Art und Weise, wie das Tribunal seine Aufgabe auffaßte. Die Lage der Eisenbahnen war im Jahr 1921 nicht günstig gewesen, ein großer Teil des abgegebenen rollenden Materials war noch nicht zurück, Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten waren noch sehr im Rückstand. Die normalen Verkehrsverhältnisse mußten wieder hergestellt werden, die Öffentlichkeit forderte eine Herabsetzung der Tarife; die Arbeiterfrage, die Generalrevision der Tarife waren noch zu lösen. So stand die Führung vor großen Aufgaben. Immerhin ließ die allgemeine Lage eine Besserung erwarten.³⁾

Der Gang nach dem Gesetz war kurz der, daß die großen Gesellschaften sich verschmelzen und die kleinen in sich aufnehmen sollten. Der Zusammenschluß sollte möglichst freiwillig geschehen, ein Zwang war nur vorgesehen, wenn die Einigung nicht bis zu dem vorgeschriebenen Zeitpunkt zustande kommen sollte. Man nahm an, daß es für die spätere Zusammenarbeit zweifellos ersprießlicher wäre, wenn die Gesellschaften selbst die Grundlage dazu herstellten, als wenn dies durch einen von außen kommenden gesetzlichen Zwang bewirkt worden

¹⁾ Vgl. Simnett, a. a. O., S. 43 u. S. 63.

²⁾ Vgl. die Berichte über die Verhandlungen in den Generalversammlungen der Gesellschaften und vor dem Amalgamation Tribunal in der Railway Gazette vom Dezember 1921 bis August 1923.

³⁾ Vgl. Railway Gazette 1922, I, S. 349, Returning Confidence in British Railways.

wäre. In derselben Weise faßte auch das Tribunal seine Aufgabe auf: so wenig autoritativ wie möglich zu entscheiden, aber jederzeit zugänglich zu sein, um die freiwillige Verschmelzung in jeder Weise zu fördern. Die Leitungen der Gesellschaften hatten in Verhandlungen zu treten, Fusionsverträge zu entwerfen, diese den Generalversammlungen der Gesellschaften zur Beratung und Genehmigung vorzulegen und nach der Billigung dem Verschmelzungsgericht einzureichen. Dieses hatte die Fusionsvorschläge zu genehmigen, wenn sie dem Gesetz nicht widersprachen, im andern Fall mußten die ausstehenden Fragen durch Verhandlungen mit den Parteien mit dem Gesetz in Einklang gebracht werden.

Die Fusion geschah in der Weise, daß bei der Verschmelzung (Amalgamation) sich die gründenden Gesellschaften (constituent companies) auflösten und eine neue Gesellschaft gründeten, der sie die Aktiven und Passiven übertrugen, bei der Absorption derart, daß die „subsidiary companies“ sich auflösten und ihre Aktiven und Passiven auf die bestehende übernehmende Gesellschaft übertrugen. Es mußten also in allen Fällen die Bedingungen der Übernahme, insbesondere die Rechte und Pflichten aller beteiligten Interessenten festgesetzt werden. Die Hauptschwierigkeit bestand in der Bewertung und Festsetzung des zu übernehmenden Kapitals. Es waren oft Gesellschaften zu vereinigen von durchaus verschiedener wirtschaftlicher Stärke und Struktur. Nicht nur daß die Rente der Gesellschaften oft erheblich voneinander abwich, auch die Art der Kapitalzusammensetzung und dadurch die Art der Gewinnverteilung waren verschieden. Die Kapitalbeschaffung der englischen Eisenbahngesellschaften geschah nur zum kleineren Teil durch Ausgabe von gewöhnlichen, nicht bevorrechteten Aktien (ordinary stock), der größte Teil war durch Ausgabe von Anleihen (debenture stock) und von bevorrechtigten Aktien (preference und guaranteed stock), meist noch in weitgehender Staffelung beschafft worden. Dazu kam, daß bei den einzelnen Gesellschaften das ursprüngliche Kapital durch nominelle Zuschläge (nominal additions) in verschiedener Weise erhöht worden war. Manche Eisenbahngesellschaften hatten ihre bevorrechtigten Aktien in geringprozentige konvertiert und den Nominalbetrag dementsprechend erhöht. Ein anderes Verfahren war das stock splitting, d. h. die Teilung der ordinary in preferred und deferred-Aktien unter Erhöhung des Nominalbetrags. Durch diese Finanzoperationen, die meist der Kapitalbeschaffung dienten, war der Wert der einzelnen Aktiegattungen durchaus verschieden.

Die Aktionäre der alten Gesellschaften wurden Aktionäre der neuen. Sie empfingen an Stelle ihrer alten Aktien die Aktien der neuen Gesell-

schaft nach einem bestimmt angegebenen Umtauschverhältnis. Nicht immer gelang es, dieses Umtauschverhältnis durch gütliche Vereinbarungen zwischen den Gesellschaften in den Fusionsverträgen festzusetzen. Manchmal war der Rechtspruch des Tribunals nötig (vgl. den Fall der Caledonian-Co.). Bruchteile einer Aktie wurden nicht ausgegeben. Durch Zuzahlung konnte der Aktionär eine volle Aktie erwerben oder durch Rückgabe seiner Aktie an die Gesellschaft entschädigt werden. In den Verträgen wurden die Rechte der Aktionäre nach den einzelnen Aktiengattungen festgelegt, insbesondere das Stimmrecht und das Recht zur Einberufung der Generalversammlung. Ein weiteres war die Festsetzung der Gewinnbeteiligung für die Prioritätsaktien meist in Form der kumulativen Vorzugsdividende. Die Zusammensetzung des ersten Verwaltungsrats (Board of directors) (bis zur ersten ordentlichen Generalversammlung der neuen Gesellschaft) geschah in bestimmt angegebener Weise: Je nach der wirtschaftlichen Stärke sandte jede Gesellschaft einen oder mehrere Direktoren in den Verwaltungsrat der neuen Gesellschaft. Auch für die künftige Zusammensetzung des Verwaltungsrats wurden in den Verträgen Bestimmungen getroffen, es wurden festgelegt die Zahl, die Zeitdauer der Amtstätigkeit und die Bedingungen für die Wahl zum Direktor, insbesondere der Mindestbesitz an Aktien. Die Entschädigung an die ausscheidenden Direktoren wurde den einzelnen Gesellschaften überlassen. Es mußten ferner Bestimmungen getroffen werden über die Einsetzung von Prüfungsbeamten, über den Übergang des Personals auf die neue Gesellschaft und über Pensionsfonds.¹⁾

Die Mitglieder des Verschmelzungsgerichts waren im Gesetz genannt worden, vielleicht in der Absicht, so das Vertrauen der Gesellschaften in die Objektivität der Arbeit zu fördern. Dem Gericht waren als Aufgaben gesetzt worden die Verschmelzung der Eisenbahngesellschaften und die Zuteilung der Entschädigungsgelder. Bis zum 1. Juli 1923 sollte die Verschmelzung zustande gekommen sein, oder zu einem andern Zeitpunkt, den das Gericht nach Rücksprache mit dem Ministerium festsetzen sollte.

Die erste Vereinbarung wurde zwischen der London & North-western-Co. und der Lancashire & Yorkshire-Co. abgeschlossen. Diese Fusion war schon lange vor dem Krieg vorgeschlagen worden, aber stets an dem Widerstand des Parlaments gescheitert. Die Bedingungen des Zusammenschlusses machten keine Schwierigkeiten, sie wurden dem Verschmelzungsgericht vorgelegt und in einer öffentlichen Sitzung am

¹⁾ Vgl. Simnett, Railway amalgamation in Gr.-Br., S. 155 ff., wo der Text einiger Fusionsverträge abgedruckt ist.

20. Dezember 1921 genehmigt. Der Name Lancashire verschwand, und nur der Name der älteren Gesellschaft blieb. Die ursprünglichen Gesellschaften lösten sich auf, und es wurde statt deren eine neue gegründet.

Obwohl von einigen Direktoren Widerspruch erhoben wurde, daß die Zeit zu kurz sei und daß insbesondere die zwangsweise Verschmelzung abgeschafft werden sollte, gingen die Vorarbeiten rüstig vorwärts.

Am leichtesten hatte es die Westgruppe. Der Great Western Co., als der größten Gesellschaft ihrer Gruppe, war vom Gesetz eine gewisse Sonderstellung gegeben worden; sie sollte ihren Namen und ihre Identität behalten und brauchte nur die sechs kleineren Gesellschaften in sich aufnehmen. Fünf von ihnen hatten sich rasch mit der Great Western Co. geeinigt, nur die Barry-Co. stand noch aus. Am 20. März 1922 erfolgte die Einreichung des Fusionsvorschlags der Great Western Co. mit der Combrian-, Cardiff-Rhymney-, Taff Vale- und Alexandra-Co. Am 25. Mai 1922 konnte dieser Vorschlag ohne große Schwierigkeiten gebilligt werden. Mit der Barry-Co. waren die Bedingungen wohl vereinbart, aber noch nicht genehmigt worden. Praktisch waren damit die Hauptgesellschaften verschmolzen. An der Organisation brauchte nicht viel geändert zu werden. Die Gesellschaften schickten je einen Direktor in die neue Great Western Co. und entschädigten die andern Direktoren. Als Zeitpunkt der Verschmelzung wurde der 1. Januar 1922 festgesetzt. In der Zwischenzeit (bis zum 25. Mai) wurden die einzelnen Gesellschaften als Beauftragte der neuen Great Western Co. angesehen. Da die Barry Co. noch ausstand, so hatte dieser Zusammenschluß nur vorläufigen Rechtscharakter. Die endgültige Verschmelzung wurde dann in einem kurzen Dokument ausgesprochen, als die Barry Co. formell aufgenommen wurde (1. Juli 1923). Nach der vorläufigen Einigung mit den Hauptgesellschaften richtete man nun sein Augenmerk auf die kleineren Gesellschaften von Wales. In diesen Aufnahmefusionen ergaben sich keine erheblichen Schwierigkeiten, obwohl über manche Punkte länger verhandelt wurde. Am 24. Juli 1922 wurden die Vorschläge vom Fusionsamt mit Wirkung vom 1. Januar 1922 ab genehmigt.

Ende Juli 1922 erfolgte die Ankündigung, daß eine Vereinbarung zwischen den gründenden Gesellschaften der nordöstlichen, östlichen und ostschottischen Gruppe erreicht sei. Hier waren große Widerstände zu überwinden. Zwar war die Verschmelzung der Great Eastern Co. mit der Hull & Barnsley Co. bereits am 1. April 1922 glatt vollzogen und damit eine lange Periode des Streits beendet worden.

Die Schwierigkeiten¹⁾ zeigten sich aber bei der grundverschiedenen finanziellen Lage der Gesellschaften. Zu verschmelzen waren: die North Eastern-, die Great Central-, die Great Eastern-, die Great Northern-, die North British- und die Great North of Scotland-Co. Die drei „Greats“ hatten vor dem Krieg bereits eine Betriebsgemeinschaft (Working Union) vorgeschlagen, die aber vom Parlament nicht gebilligt worden war. Dennoch hatten sie weiter in enger Beziehung gestanden. Verändert wurde das Problem durch die Zunahme der North Eastern Co. und der schottischen Gesellschaften. Die finanziellen Unterschiede betrafen sowohl die Höhe der Dividende als auch die Zusammensetzung des Kapitals. Die North Eastern Co. war die weitaus stärkste Gesellschaft, die auch bei den Verhandlungen führend war. Neben ihrer verhältnismäßig hohen Dividende für Stammaktien brauchte sie noch nicht die Hälfte ihres Reingewinns für Anleihen, garantierte Aktien oder Vorzugsaktien zu verwenden. Die zweitstärkste Gesellschaft war die Great Northern Co. Die Great Eastern Co. mußte dagegen vier Fünftel ihres Reingewinns zur Zahlung auf Vorzugsaktien verwenden, die Great Central Co. sogar ihren ganzen Reingewinn dafür, so daß für die Stammaktien nichts mehr übrig blieb. In ähnlicher Lage befanden sich die beiden schottischen Gesellschaften, die für ihre Stammaktien nur sehr wenig verteilen konnten. Das Problem bestand darin, die Rechte der bevorzugten Aktien der schwächeren Gesellschaften gegenüber den Rechten der Stammaktien der stärkeren Gesellschaften zu wahren. Die Lösung war nur möglich, wenn die Aktien weit gestaffelt wurden. Es wurde deshalb geschaffen:

- ein debenture stock,
- „ 1st guaranteed stock,
- „ 2nd guaranteed stock,
- „ 1st preference stock,
- „ 2nd preference stock,
- „ preferred ordinary stock,
- „ deferred ordinary stock.

Die Schwierigkeiten konnten schließlich doch durch Verhandlungen beseitigt, und der Fusionsvorschlag dem Amt im November 1922 vorgelegt werden. Die Verschmelzung der Hauptgesellschaften wurde nach der Genehmigung vom 1. Januar 1923 in Wirkung gesetzt.

Die Sü d g r u p p e hatte zu ihrer Verschmelzung interne Schwierigkeiten zu überwinden, besonders verursacht durch die Elektrifizierungsfrage, die aber schließlich mit Hilfe eines Fachausschusses des

¹⁾ Vgl. Railway Gazette, 1922, II., S. 188, Stevens, Problems of Amalgamation.

Verkehrsministeriums überwunden werden konnten. Es handelte sich um folgende Gesellschaften: die London & South Western-, die London, Brighton & South Coast-, die South Eastern-, die London, Chatham & Dover Co. und das South Eastern and Chatham Railways Management Committee. Anfänglich wurde eine vorläufige Einigung vorgeschlagen, um die Working Union zwischen der South Eastern Co. und der Chatham Co. zu beseitigen. Man wollte deshalb zuerst die drei letzten Gesellschaften vereinigen vor Aufnahme der andern. Schließlich erachtete man es aber doch für praktischer, die Verschmelzung aller 5 Hauptgesellschaften gleichzeitig vorzuschlagen. Auch hier wurden die Aktien gestaffelt, man unterschied terminable loans, einen debenture stock, mehrere Klassen des preference stock und den ordinary stock. Am Ende des Jahres 1922 erfolgte die Genehmigung für die Verschmelzung der Hauptgesellschaften vom Fusionsamt.

In der nordwestlichen, Midland und westschottischen Gruppe konnte trotz aller Bemühungen nur ein vorläufiges Abkommen erzielt werden. Die London & North Western Co. (die aus Fusion der alten Gesellschaft gleichen Namens und der Lancashire & Yorkshire Co. entstanden war), die Midland Co., die Furness Co., die Glasgow & South Western Co. und die Highland Co. reichten ihren Fusionsvorschlag ein, der Ende 1922 vom Amt genehmigt wurde. Auch mit der North Staffordshire Co. konnte bereits eine Einigung erreicht werden. Da aber die Generalversammlung der Aktionäre nicht mehr bis dahin einberufen werden konnte, den Vorschlag zu billigen, so wurde die Gesellschaft nicht in das Abkommen einbezogen. In starrer ablehnender Haltung befand sich nur die Caledonian Co. — In ähnlicher Weise wie die „Amalgamation“ der Hauptgesellschaften wurde während des Jahres 1922 bei einer ganzen Reihe von Nebengesellschaften die „Absorption“ durch Vereinbarung mit den Hauptgesellschaften vollzogen. — Zu Beginn des Jahres 1923 war damit die Verschmelzung der Eisenbahngesellschaften tatsächlich zum größten Teil durchgeführt. Ein Jahr hatte genügt, dem neuen System die formale Struktur zu geben. Für die noch ausstehenden Vorschläge war es notwendig, die Bedingungen vom Fusionsamt festzusetzen. In der südlichen Gruppe fehlten noch drei Nebengesellschaften, in der nordwestlichen, Midland und westschottischen Gruppe zwei Hauptgesellschaften und 23 Nebengesellschaften, in der nordöstlichen, östlichen und ostschottischen Gruppe noch 26 Nebengesellschaften und in der westlichen Gruppe noch vier Nebengesellschaften.

Das Gericht hatte die Methode, zunächst noch nicht die Bedingungen vorzuschreiben, sondern in den strittigen Punkten die Parteien sich selbst einigen zu lassen. Vielleicht hatten die kleinen Gesellschaften

die Hoffnung gehabt, bessere Bedingungen zu erzielen, als wenn sie sich sogleich mit den großen geeinigt hätten, vielleicht hatte auch die Haltung der Caledonian Gesellschaft, die der Aufnahme in die nordwestliche, Midland und westschottische Gruppe immer noch hartnäckigen Widerstand entgegengesetzt, eine gewisse Wirkung gehabt. Die große Zahl der ausstehenden Gesellschaften in den beiden letzten Gruppen hatte auch als Ursache, daß die größte Anstrengung auf die Verschmelzung der Hauptgesellschaften gerichtet worden war. Die kleinen Gesellschaften wurden zum Teil durch gütliche Einigung, zum Teil durch den Spruch des Gerichts in das System gebracht. Von besonderem Interesse war der Fall der Caledonian Gesellschaft.¹⁾ Die Schwierigkeiten bestanden in dem Austauschverhältnis der Aktien. Die nicht bevorrechteten Aktien der Caledonian-Co. waren seit langer Zeit geteilt in preferred converted ordinary stock und deferred ordinary Nr. 1 und Nr. 2, auf die noch niemals eine Dividende gezahlt worden war. Die London, Midland & Scottish Co. machte der Caledonian Co. folgendes Angebot:

£ 75 4 % ordinary stock der L. M. & S. für £ 100 preferred converted ordinary stock der Caledonian Co.,
 £ 8 ordinary stock der L. M. & S. für £ 100 deferred converted ordinary stock der Caledonian Co.

Dieses Angebot, insbesondere das für die „deferred“-Aktien erschien der Caledonian Co. viel zu gering und wurde zurückgewiesen. Die L. M. & S.-Co. legte ihren Berechnungen das Reineinkommen von 1913 zugrunde, während die Caledonian Co. auf ihre gebesserte Lage im Jahr 1922 hinwies. Da die Verhandlungen zu keinem greifbaren Resultat führten, so entschied das Tribunal in bezug auf diese Aktiengruppen in folgender Weise:

£ 50 4% preference stock der L. M. & S.	}	für £ 100 preferred converted
£ 13 6 s 8 d ordinary stock der L. M. & S.		ordinary stock der Caledonian Co.
£ 10 ordinary stock der L. M. & S.	}	für £ 100 deferred converted
		ordinary stock der Caledonian Co.

Für den deferred ordinary stock Nr. 1 und 2 wurde beim Austausch nichts gewährt. Diese Entscheidung befriedigte die Aktionäre der Caledonian Co. ebensowenig. Sie bewirkten einen Protest vor dem Tribunal. Als dieses sich aber weigerte, an den festgesetzten Bedingungen irgend etwas zu ändern, kam die Fusion am 1. Juli 1923 zustande.

Nachdem die letzten noch ausstehenden Gesellschaften einbezogen worden waren, und der Zusammenschluß der Westgruppe formell endgültig gemacht worden war, war damit die Verschmelzung der englischen Eisenbahnen vollzogen. Eine gewisse Änderung mußte in dem Aufbau

¹⁾ Vgl. Simnett, Railway Amalgamation in Great Britain, S. 68.

und den Funktionen der Abrechnungstelle (Railway Clearing House) erfolgen. Diese Abrechnungstelle hatte die Aufgabe, die Einnahmen aus dem Durchgangsverkehr, der über die Strecken mehrerer Gesellschaften ging, auf die einzelnen beteiligten Gesellschaften zu verteilen. Daneben wurden allgemeine Fragen durch Konferenzen der leitenden Beamten der Gesellschaften erledigt. Mit einem Beamtenstab von 3000 Personen hatten diese Abrechnungstelle vor dem Krieg eine bedeutende Arbeit zu leisten.¹⁾ Durch die Verschmelzung war das Tätigkeitsfeld bedeutend eingeschränkt worden.²⁾ Insbesondere war der größte Teil der Abrechnung nicht mehr erforderlich. Die Abrechnungstelle reichte deshalb dem Verschmelzungsgericht einen Entwurf seiner Umstellung ein, der am 1. Januar 1923 nach einigen Abänderungen in Kraft trat. Trotz der Einschränkung im Umfang seiner Tätigkeit wird das Clearing House eine Bedeutung für die Regelung von Fragen, die die Gesellschaft allgemein angehen, behalten.

Die zweite Aufgabe, die Verteilung der Entschädigungsgelder auf die Gesellschaften, löste das Gericht in ähnlicher Weise. Die Gesellschaften wurden aufgefordert, allgemein angenommene Vorschläge einzureichen, die das Gericht nur daraufhin zu prüfen hatte, ob sie dem Zweck des Gesetzes entsprachen. Fehlende Vereinbarungen sollten durch den Spruch des Gerichts ersetzt werden. Es war ein Zeichen guten Zusammenarbeitens der Gesellschaften, daß die Vereinbarungen sämtlich gütlich zustande kamen. Es wurden im ganzen fünf Vorschläge eingebracht entsprechend den einzelnen Raten, die zu zahlen waren. Am 21. Februar 1923 war die Summe von 60 Mill. £ mit den aufgewachsenen Zinsen verteilt, und damit waren die Gesellschaften für alle Forderungen aus der Staatskontrolle abgefunden. Die Arbeit des Verschmelzungsgerichts war damit beendet. Durch die Auszahlung der Entschädigungsgelder kamen die Gesellschaften in eine sehr günstige finanzielle Lage. Die Reserven, die vor dem Krieg etwa 23 Mill. £ betragen hatten, konnten sie bereits vor der Auszahlung der zweiten Hälfte der Summe auf 130 Mill. £ auffüllen³⁾. Ihnen waren damit die Mittel in die Hand gegeben worden zur Vornahme einer gründlichen Verbesserung des Eisenbahnsystems.

4. Die Bedeutung der Umgestaltung des englischen Eisenbahnwesens.

Die Bedeutung der Umgestaltung des englischen Eisenbahnwesens liegt vor allem in der Verschmelzung und der Ausgestaltung der Staatsaufsicht. Durch die Verschmelzung wurden aus den kleinen Betrieben große Gebilde geschaffen, und damit eine lang bestandene Anomalie be-

¹⁾ Vgl. Frahm, Das englische Eisenbahnwesen, S. 21.

²⁾ Vgl. Simnett, Railway Amalgamation, S. 61.

³⁾ Vgl. Simnett, Railway Amalgamation in Gr. Britain, S. 83.

seitigt. Worin liegt die Bedeutung dieser Zwangsvertrustung? Zunächst ist die Art der Gebietsabgrenzung bedeutsam. Die Grenzlinien zwischen den vier Gruppen gehen alle von dem Zentrum aus und verlaufen ungefähr parallel zu den „trunklines“. Der Hauptverkehr, der auf diesen trunk-lines verläuft, wird also jetzt von jeder Gruppe allein ausgeführt werden können. Eine Mitwirkung der andern Gruppen ist nur notwendig, wenn der Verkehr über den Bereich einer Gesellschaft hinausgeht, d. h. bei dem minder wichtigen Querverkehr. Jede Gruppe wird also dadurch zu einer geschlossenen wirtschaftlichen Einheit. Durch die geringe Ausdehnung der Grenzen sowie durch die Art der Linienführung ist die Konkurrenz auf ein Minimum beschränkt, ganz im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten, wo sie nach Absicht des Gesetzes aufrecht erhalten werden soll.

Die wirtschaftliche Bedeutung zeigt sich nach außen hin in der Schaffung der in der Tendenz der Eisenbahnen liegenden Großbetriebe in der optimalen Größe. Diese optimale Größe ist naturgemäß von der Art des Betriebs abhängig. Sie muß bei den Eisenbahnen in England anders als in Deutschland und Amerika sein. Die Dichte des Netzes und die Vielgestaltigkeit des Verkehrs in Menge und Art der Güter auf relativ kürzeren Strecken bedingt, daß diese Größe in England erheblich kleiner sein muß als bei den weiten Strecken und dem mehr einheitlichen Rohstoffverkehr in den Vereinigten Staaten.

In interner Hinsicht ist durch die Zwangsvertrustung die Möglichkeit einer ausgedehnten Rationalisierung gegeben. Eine Verminderung der Ausgaben kann sowohl in der Verwaltung wie im Betrieb erfolgen. Sie ist ermöglicht durch bessere Ausnutzung der Arbeitskräfte und aller Anlagen. Eine Steigerung der Leistung ist ermöglicht durch zweckmäßige Ausbaurung und Erneuerung des Materials, insbesondere durch Standardisierung. Wie weit die Eisenbahnen von diesem Ziel noch entfernt sind, wird unten gezeigt werden.

Überblickt man diese Veränderung im Eisenbahnwesen, so sieht man, daß sie nur eine Parallelerscheinung zu der großen Konzentration in der übrigen Wirtschaft darstellt. Hier wie dort die gleiche Zwecksetzung: die Nachteile wirtschaftlicher Zersplitterung in organischem Zusammenschluß zu beseitigen durch Erhöhung der Leistung und durch Kostensparung. Daß die Eisenbahnen als erste diesen Weg des Zusammenschlusses beschritten haben, ist kein Zufall. Durch die Starrheit ihres Aufbaus an Anlagekapital und Personal kommt ihre Empfindlichkeit bei einer rückläufigen Konjunktorentwicklung um so mehr zum

Ausdruck. Das Sinken der Gewinne durch die Schädigungen der freien Konkurrenz und das Steigen des Kapitalrisikos treiben die Eisenbahnen schon sehr früh zu einem Zusammenschluß, der gegenüber anderen Unternehmungen um so leichter ermöglicht wird durch die Gleichartigkeit der Leistungen. Die individualistische Auffassung der Engländer hat sich zwar lange gegen diese letzten Formen des Zusammenarbeitens gesträubt, und erst jetzt wird dort in den andern Industrien energischer dieser Weg beschritten.

Die zweite Bedeutung der Umgestaltung des englischen Eisenbahnwesens liegt in der faktischen Erweiterung der Staatsaufsicht. Erst die Zeit des Kriegs mit dem Zwang zur Zentralisation konnte dem Staat die Macht geben, eine wirklich aktive Eisenbahnpolitik zu betreiben. Freilich ist es nicht zu einer Verstaatlichung gekommen. Die Vorzüge des Staatsbahnsystems sind nicht so ohne weiteres einleuchtend. Sax¹⁾ meint, „daß die Entscheidung nur für den konkreten Fall unter Anbetracht aller einschlagenden tatsächlichen Umstände zu gewinnen ist, wobei im allgemeinen unter der Voraussetzung wohl durchgeführter Regelung des Privatbahnwesens Pro und Contra sich aufwiegen dürften.“ Diese Umstände sprachen aber nach den Erfahrungen des Kriegs und der Nachkriegszeit dagegen. Die englische Staatsverwaltung war noch nicht dazu reif, ein Unternehmen von diesen Dimensionen in sich aufnehmen zu können. Dann hat die Erfahrung gezeigt, daß es bei parlamentarisch regierten Staaten immer gefahrvoll ist, den Siegern in der Wahl ein Machtmittel von derartigem Umfang in die Hand zu geben. Die politische Beeinflussung vom Parlament führt auch meist zur Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Leistungen. „France and Germany are essentially executive in their government, while England and America are legislative. The executive may design, construct or operate a Railroad, the legislative never can.“²⁾ (Charles Francis Adam). „A board of directors is responsible to its shareholders and must conduct its affairs on commercial principles. A Government department is responsible to a ministry, which in turn is responsible to an elected assembly, and must therefore finally be guided not commercial but by political considerations.“³⁾

Zu diesen allgemeinen Erfahrungen kamen dann noch insbesondere die finanziellen Gründe, die letzten Endes ausschlaggebend waren. Es wäre für den Staat und für die Öffentlichkeit kein Vorteil gewesen, ein Unternehmen mit einer mangelnden Rentabilität zu übernehmen und

¹⁾ Sax, Verkehrsmittel, III., S. 155.

²⁾ Stevens, English Railways, S. 320.

³⁾ Cox, The Failure of State Railways, S. 9.

dafür die Steuerzahler zu belasten; noch viel weniger wäre es nützlich gewesen, die Schuldenlast des Staats infolge des Kriegs durch die Übernahme der Eisenbahnen noch weiter zu vergrößern. Da die Verstaatlichung nicht möglich war, suchte man wenigstens sich deren Vorteile zu sichern. Durch die Zwangsvertristung schuf man den Großbetrieb, die gleichmäßige Behandlung der Verfrachter — soweit dies möglich ist — suchte man durch die Gründung des Verkehrsministeriums¹⁾ und des Tarifamts durchzuführen.

Die Umgestaltung der englischen Eisenbahnen nach dem Krieg liegt also durchaus in der großen Linie der gegenwärtigen Konzentrationsbewegung der Wirtschaft: Festhalten an privater Initiative, Ablehnung des Staatsbetriebs, aber Einordnung in das Staatsinteresse, Schaffung großer Unternehmungen durch organischen Zusammenschluß der zersplitterten Kräfte bis zu einem bestimmten Optimum mit dem Zweck der wirtschaftlich-technischen Rationalisierung.

Vergleicht man die Veränderungen des englischen Eisenbahnwesens nach dem Krieg mit denen anderer Länder, so ergeben sich in dem Ergebnis gemeinsame Züge, aber auch bedeutende Unterschiede. Die wichtigsten Grundzüge sind die Vereinigung der Eisenbahnen zu größeren Gebilden, sogar manchmal über die optimale Größe hinaus, eine eingehende staatliche Kontrolle durch dazu berufene Organe, und die Aufrechterhaltung der finanziellen Selbständigkeit oder Lostrennung vom staatlichen Haushalt, wo ein solcher Zusammenhang bisher bestand. Die Gründe für diese Gemeinsamkeit in der Entwicklung sind durchaus einleuchtend: einmal die fortschreitende Erkenntnis, daß die Eisenbahnen nicht als eigentliche Konkurrenzbetriebe aufgefaßt werden können, und daß sie ihre höchste Wirtschaftlichkeit nur bei einer bestimmten Größe zu entfalten imstande sind, zweitens, daß sie als öffentliche Einrichtungen monopolartigen Charakters einer Kontrolle durch den dazu allein berufenen Staat bedürfen, und drittens, daß die unter den Wirkungen des Kriegs und der Nachkriegszeit entstehenden Schwierigkeiten nur unter Anwendung höchster Wirtschaftlichkeit überwunden werden können, wie

¹⁾ Die Organisation der Staatsaufsicht wird in nächster Zeit eine Änderung erfahren. Die Regierung beabsichtigt, wie Curchill am 11. April im Unterhaus mitteilte, das Verkehrsministerium aufzulösen. Die Aufsicht über die Eisenbahnen soll wieder von einer besonderen Abteilung des Handelsministeriums, die noch auszubauen wäre, ausgeübt werden. Man erwartet im allgemeinen keinen Widerstand gegen die Pläne der Regierung, da an den tatsächlichen Verhältnissen fast nichts geändert wird (vgl. Railway Gazette 1927, I., S. 520).

sie nur die Anwendung privatwirtschaftlicher Grundsätze in der Leitung gewähren kann.

Die Durchführung dieser Gedanken war in den einzelnen Ländern naturgemäß verschieden, da sie von ganz verschiedenen Voraussetzungen ausging, und ergab eine weitgehende Modifikation.

Die größte Ähnlichkeit in der Umgestaltung des Eisenbahnwesens besteht zwischen England und Amerika, dessen Gesetz (Transportation Act 1920) zweifellos in mancher Hinsicht dem englischen als Muster gedient hat. Die staatliche Politik vor dem Krieg, die die Mißstände des amerikanischen Eisenbahnwesens: die mangelnde Einheitlichkeit und Sicherheit des Betriebs und die willkürliche, differenzierte Tariffestsetzung — die auf Grund des vielfach verwässerten Anlagekapitals erfolgte — beseitigen wollte, war eigentlich auf einem toten Punkt angekommen, und die Festsetzung des in den Eisenbahnen angelegten Kapitals sollte für die Interstate Commerce Commission die Grundlage einer vollständig neuen Tarifierung sein. Mit dem Eintritt in den Krieg nahm der Staat die Eisenbahnen in seine Verwaltung, und dieselben finanziellen Folgen wie in England zeigten sich auch hier. Infolge des großen Fehlbetrags hatte man keine Neigung, die Eisenbahnen weiter dem Staat zu überlassen, und der Transportation Act vom 28. Februar 1920 setzte deshalb fest, daß die Eisenbahnen vom 1. März 1920 wieder in die Hände der Privatgesellschaften kommen sollten. Gleichwohl bedeutete das nicht die Rückkehr zu den Vorkriegszuständen. Die Interstate Commerce Commission hat eine eingehende Finanzkontrolle, insbesondere in der Ausgabe neuen Kapitals und in der Festsetzung der Tarife. Die Antipooling Clam wird vorsätzlich preisgegeben, die Eisenbahngesellschaften sollen sich zusammenschließen zu einer bestimmten Anzahl Gruppen, zwischen denen allerdings — im Gegensatz zu England — die Konkurrenz bestehen bleiben soll. — Die weitere Entwicklung wird auch diese Inkonsequenz beseitigen.

Mit dem Krieg wurden auch in Frankreich die Eisenbahnen vom Staat übernommen. Arbeiteten schon vor dem Krieg nur die Hälfte der Gesellschaften zufriedenstellend, so wuchsen die Ausgaben im Krieg und nach dem Krieg in bedenklichem Maß. Wegen dieser finanziellen Mißerfolge ist auch hier die Verstaatlichung der Eisenbahnen nicht eingetreten, trotzdem hat man das Aufsichtsrecht des Staats weiter ausgebaut. Ein gewisser Zusammenschluß wird erreicht durch die Bildung eines Zwangsyndikats nach dem Gesetz vom Jahr 1921. Den Konkurrenzgedanken hat man vollständig aufgegeben, durch die gemeinsame Kasse, „fonds commun“, in die alle Reingewinne fließen. Diese Maßregel wird allerdings auch durch das eingeführte Prämiensystem nur einen

zweifelhaften Erfolg haben. Die Kontrolle der Eisenbahnen wird ausgeübt durch das „Conseil superieur des chemins de fer“.

Während diese drei Länder das Eisenbahnsystem nach ihrem eigenen Willen ordnen konnten, ist Deutschland durch die Annahme des Dawes-Plans einem Zwang unterworfen worden. Trotzdem zeigt die Zeit vor der Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gewisse Ähnlichkeiten in dem Ergebnis mit den genannten Staaten, allerdings auch bedeutende Unterschiede, da die Verhältnisse hier ganz anders lagen. Analog ist die Lostrennung vom Staatshaushalt durch die Gründung der „Deutschen Reichsbahn“ als ein selbständiges Unternehmen (Notverordnung vom 12. Februar 1924). Die Aufsichtsrechte hat das Reich behalten. Den Zusammenschluß der einzelnen Staatseisenbahnen zur Reichseisenbahn wird man allerdings kaum als Analogon mit der Zusammenschlußbewegung in England auffassen können, denn die Gründe hierzu dürften weniger wirtschaftlicher als politischer Art gewesen sein¹⁾.

II. Die Organisation der englischen Eisenbahnen.

1. Die Organisationsfragen vor dem Krieg²⁾.

Was die Organisation der englischen Eisenbahnen von der auf dem Festland unterscheidet, ist insbesondere ihr Mangel an Systematik und ihre größere Einstellung auf die Person der Leiter. Dabei sind die Schemata der einzelnen Gesellschaften untereinander verschieden, und es ist deshalb schwierig, aus ihren Veränderungen den Fortschritt zu erkennen. Durch die Verschmelzung der Gesellschaften zu Gruppen haben sich in der Organisation einige Änderungen vollzogen, deren Anfänge sich schon vor dem Krieg erkennen ließen. Die Grundlage ist aber im wesentlichen so geblieben. Es sei deshalb in folgendem kurz die typische Form der Organisation vor dem Krieg beschrieben.

I. Die Verwaltung der Eisenbahnen ist von der eigentlichen Leitung getrennt. Erstere wird betätigt durch den Board of Directors. Dieser hat gewisse Ähnlichkeit mit dem Aufsichtsrat unserer Aktiengesellschaften. Er besteht aus dem Vorsitzenden (chairman), der meist einen oder mehrere Stellvertreter hat, und den Direktoren. Bedingung für die Zugehörigkeit zum Verwaltungsrat ist meist ein bestimmter Aktienbesitz, es können aber auch Männer des öffentlichen Lebens als

¹⁾ Über die Veränderungen der Eisenbahnverhältnisse in den Vereinigten Staaten von Amerika vgl. v. d. Leyen: Die Entwicklung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika nach Beendigung des Weltkriegs. Schmollers Jahrbücher 1921, S. 131 ff. — Desgleichen in Frankreich, vgl. Knauß: Die Neuordnung der französischen Eisenbahnen, Archiv für Eisenbahnwesen 1922, S. 535.

²⁾ Vgl. Frahm, Das englische Eisenbahnwesen, S. 18, Wernecke, die Gliederung einer englischen Eisenbahngesellschaft, Zt. d. V. d. Eisenbahnverwaltungen 1923, S. 552.

Mitglieder gewählt werden. Der Geschäftskreis besteht in der Regelung des Finanzwesens, Bewilligung neuer Mittel für Neubauten und Verbesserungen, Anstellung der Beamten, Regelung der Gehälter und Löhne, in allgemeinen Anweisungen für die Geschäftsleitung, in der Heranziehung neuen Verkehrs (Verkehrswerbung), in der Regelung von Parlamentsfragen usw. Der Board of Directors gibt nur die allgemeinen Direktiven an, in die eigentliche Leitung greift er nicht ein. — Die Haupttätigkeit vollzieht sich in den Ausschüssen, deren Berichte dem Plenum vorgelegt werden müssen. Solche Ausschüsse bestehen z. B. für Angelegenheiten des Oberbaus, der Lokomotiven und Wagen, der Tarife, des Verkehrswesens, des Hotelwesens usw.

II. Die eigentliche Dienstverwaltung besteht aus der Betriebs- und Verkehrsabteilung und dem Sekretariat. Für Rechtsangelegenheiten der Gesellschaft steht meist ein Syndikus (solicitor) zur Verfügung.

1. Die Betriebs- und Verkehrsabteilung wird geleitet von dem Generaldirektor (General Manager), dem einige Assistenten beigeordnet sind. Unter ihm stehen

a) der Liniensuperintendent (Superintendent of the Line). Seine Aufgaben sind: die Betriebsleitung, soweit sie sich auf den Zugdienst während der Fahrt bezieht, die Leitung des Personenverkehrs und der Güterbeförderung mit Personenzügen und die Aufstellung der Fahrpläne. Für den Außendienst sind ihm die Divisions- und Distriktsuperintendenten unterstellt.

b) Der Obergüterverwalter (Chief goods manager). Er hat die Leitung des Güterdienstes auf den Bahnhöfen zu besorgen, beteiligt sich an der Aufstellung der Güterzugfahrpläne, regelt den Dienst auf den Verschiebepbahnhöfen, insbesondere die Wagengestellung.

In bezug auf die allgemeinen Anforderungen des Betriebs- und Verkehrsdienstes sind dem General Manager noch unterstellt:

c) der Oberingenieur (chief engineer). Seine Pflicht besteht in der Bahnunterhaltung und der Ausführung aller Neubauten. Das Telegraphen- und Sicherungswesen und die Elektrotechnik sind bei großen Gesellschaften meist einem selbständigen Ingenieur übertragen.

d) Der Lokomotivsuperintendent (locomotive superintendent). Er hat den gesamten Lokomotivdienst und Lokomotivwerkstätten dienst zur Aufgabe.

2. Das Sekretariat.

Der Sekretär (secretary) hat die Geschäfte kaufmännischer Art, ferner alle Angelegenheiten, die sich aus dem Gesellschaftsverhältnis ergeben, zu erledigen. Er hat die Aktionäre zu den Generalversamm-

lungen zu laden, ebenso die Mitglieder des Board of Directors zu den Sitzungen, er übermittelt dem leitenden Beamten dessen Beschlüsse usw. Dem Sekretär sind unterstellt:

a) der Oberkontrollleur (chief auditor), dessen Aufgabe in der Verkehrskontrolle und dem Rechnungs- und Buchungswesen der äußeren Dienststellen besteht, und der Oberrechnungsführer (chief accountant), der die Feststellung der Rechnungen über Arbeiten und Lieferungen, die Buchführung und die Kassengeschäfte zu besorgen hat.

In der Betriebs- und Verkehrsorganisation, die sich durchaus an die Art des Verkehrs anschloß, sind Verkehrs- und Betriebsdienst eigentümlich miteinander verquickt. Der „Generalsuperintendent of the Line“ hat den gesamten Betrieb unter sich, daneben auch den Personenverkehr, den Lauf der Güterzüge auf der Fahrt, nicht aber auf den Güterbahnhöfen. Der Chief Goods Manager läßt dagegen die Güterzüge auf den Stationen zusammenstellen, verteilt die Wagen und beteiligt sich an der Aufstellung der Güterzugfahrpläne. Diese Verquickung ergibt durchaus nicht immer ein reibungsloses Arbeiten, und dauernde Konferenzen zwischen den beiden Beamten sind erforderlich.

Die Mehrzahl der englischen Eisenbahnen vor dem Krieg wurde in dieser Weise geleitet. Es ließen sich aber damals schon Tendenzen erkennen, den Verkehrs- und Betriebsdienst reinlicher zu scheiden. Einige Gesellschaften (z. B. die North Eastern und Great Northern) hatten dieses Prinzip schon durchgeführt. Unter dem General Manager stand der General traffic manager, und diesem unterstellt waren

a) der Generalsuperintendent of the Line, der den gesamten technischen Betriebsdienst, die Wagenverteilung, Be- und Entladung zu besorgen hatte, und

b) der General Goods Manager, dem der kaufmännische Verkehrsdienst, d. h. Regelung des Fahrkarten-, Tarif-, Reklame- und Nachrichtenwesens zur Aufgabe gestellt war.

2. Die Umwandelungen in der Organisation nach der Verschmelzung der Eisenbahngesellschaften.

Durch die Verschmelzung der Gesellschaften nach dem Krieg hat sich diese Tendenz zur Trennung von Betriebs- und Verkehrsdienst weiter ausgewirkt. Der Chief Goods Manager wird sich in Zukunft bei allen Gesellschaften ausschließlich mit der geschäftlichen Seite der Gütertransporte zu befassen haben, die durch die Nachkriegsentwicklung eine erhöhte Bedeutung gewonnen hat. Insbesondere die Tarifangelegenheiten erheischen ungeteilte Arbeit. Der ganze Betrieb des Gütertransports ist dem Superintendent of the Line übertragen worden.

Durch die Verschmelzung der Eisenbahngesellschaften in großen Gruppen entstanden für die Organisation weitere grundsätzliche Probleme. Die Leitung der englischen Eisenbahnen hat in ihrer Wirksamkeit den Nachteil einer gewissen Starrheit. Dadurch, daß die einzelnen Abteilungen nicht in allen Punkten dem General Manager unterstehen, sondern mehr oder weniger selbständig sind, ferner durch die große Zahl der Direktoren sind dauernd Konferenzen und Besprechungen nötig. Dieses „committee system“ hat den Nachteil einer zu geringen Anpassungsfähigkeit, insbesondere an die Neuerungen im Betrieb. Der moderne Verkehr erfordert viel mehr Beweglichkeit. Deshalb wendete man die Aufmerksamkeit der Organisation der amerikanischen Eisenbahnen zu. Die Leitung der Canadian Pacific Railway Co. steht unter dem Präsidenten, dem nur vier Vicepräsidenten unterstellt sind, die zusammen die „Executive“ bilden. Je ein Vicepräsident besteht für das Finanzwesen, den Verkehr, den Betrieb und für die Gesetzesangelegenheiten. Diese Organisation hat den Vorteil straffer Gliederung und Beweglichkeit. Die Formalitäten, das große Übel der Zentralisation, werden auf ein Mindestmaß beschränkt¹⁾. In ähnlicher Richtung bewegten sich die Vorschläge in England, die nach der Verschmelzung von den verschiedensten Seiten gemacht wurden. Bemerkenswert ist der Vorschlag der Railway Gazette²⁾, der einen Präsidenten und unter ihm drei Vicepräsidenten vorsieht: den General Working Manager (the Manufacturer of Transport), den Superintendent of Rates and Fares (the Seller of Transport) und den Financial-Controller. Der Vorschlag hat eine große Ähnlichkeit mit dem neuen Schema der L M & S und mag auch vielleicht mitbestimmend gewesen sein.

Ein zweites Problem entstand durch die Notwendigkeit einer gewissen Dezentralisation. Der Umfang der einzelnen Gesellschaften bis zur Verschmelzung war verhältnismäßig gering. Sie konnten deshalb zentral verwaltet werden. Bei diesem Departmental system, wie es oben geschildert ist, ist die Verwaltung in einzelne Abteilungen (departments) gegliedert, und jeder Abteilungschef ist für die Materie seiner Abteilung im ganzen Gebiet der Gesellschaft verantwortlich. Im Gegensatz dazu besteht in Amerika das „divisional system“, das sich seit vielen Jahren dort bewährt hat. Das ganze Gebiet wird aufgeteilt in mehrere Divisionen unter verantwortlichen Divisionschefs. Nur die allgemeinen Direktiven erfolgen von der Zentrale. Die Ursache dieser Dezentralisation liegt in Amerika in dem weitausgedehnten Verkehrs-

¹⁾ Vgl. Railway Gazette 1922, II., S. 417. Sir Sam Fayon Railway management.

²⁾ Vgl. Railway Gazette, 1921, II., S. 342.

netz. Durch die Bildung von großen Gruppen war es auch für England nötig, eine gewisse Aufteilung vorzunehmen. Nicht angängig wäre dagegen die vollständige Übernahme des amerikanischen Systems gewesen. Die Verhältnisse zwischen den beiden Ländern sind doch zu verschieden. Der Verkehr über die weiten Strecken macht dort eine zentrale Regelung unmöglich, die Dichte des Netzes und des Verkehrs über relativ kurze Entfernungen läßt in England für manche Materien eine zentrale Regelung erwünscht erscheinen. Die Gesellschaften teilen deshalb ihr Gebiet in Divisionen auf, lassen aber eine starke Abhängigkeit von der Zentrale bestehen.

Die Umbildungen in der Organisation sind noch nicht zum Abschluß gelangt. Von Interesse sind besonders die Veränderungen der beiden größten Gruppen, der L. M. & S.-Co. und L. & N. E.-Co., während die beiden andern verhältnismäßig wenig an ihrem Aufbau zu ändern brauchten¹⁾.

Die L. & N. E.-Co.²⁾ teilte ihr Gebiet zum Zweck der Verwaltung in drei Divisionen ein:

die schottische Division, die die frühere Nort British und Great North of Scotland-Co. umfaßt, mit der Zentrale Edinburg,

die nordöstliche Division, das Gebiet der früheren N. Eastern, Hull & Barnsley Co. mit der Zentrale York,

die südliche Division, das Gebiet der früheren Great Central, Great Northern und Great Eastern-Co. mit der Zentrale London.

Diese Aufteilung war auch aus dem Grund notwendig, weil die drei Teile in ihrem internen Aufbau durchaus nicht gleichartig waren. An der Spitze der Dienstverwaltung der Gesellschaft steht der General Chief Manager, der ebenso wie der Sekretär und der Rechtsbeamte seinen Sitz in London hat. Jede Division untersteht dem Divisional-General Manager, der für alle Angelegenheiten in seinem Gebiet verantwortlich ist.

Im Gegensatz zu dieser Gesellschaft hat die L. M. & S.-Co.³⁾ mehr an dem Departmental-system festgehalten. Sie teilte ebenfalls ihr Gebiet in Divisionen auf, hat aber keine Divisional-General Managers, sondern unterstellt die leitenden Beamten in den Divisionen der zugehörigen Abteilung der Zentrale. (Department.) Die Organisation der L. M. & S. hat mehrere Veränderungen durchgemacht. Die vorläufige Regelung nach

¹⁾ Vgl. Railway Gazette 1921, II., S. 957. Reorganisation of the L & N Co.

²⁾ Vgl. Simnett, Railway Amalgamation, S. 99.

³⁾ Vgl. Railway Gazette 1922, II., S. 878a, London — Midland & Scottish Railway.

der Verschmelzung schuf ein System, das vom 1. Januar 1923 bis zum 31. Dezember 1926 in Kraft war. Vom 1. Januar 1927 ab wurde die Leitung in anderer Weise umgebildet. Nach dem vorläufigen Schema steht an der Spitze — neben dem Sekretär — der General-Manager, dem ebenso wie dem Sekretär eine ganze Anzahl Assistenten beigeordnet waren.

Die gesamte Verwaltung unter dem General Manager ist in Abteilungen gegliedert, die zum größten Teil divisional verwaltet werden. Die Gruppe besteht aus der West-, Midland- und Norddivision.

Die bedeutendste Abteilung ist die Betriebsabteilung unter dem Chief General Superintendent, der die Ausführung des gesamten Betriebs- und Verkehrsdienstes zur Aufgabe hat. Der Chief Goods Manager ist nur für alle geschäftlichen Angelegenheiten des Güterverkehrs verantwortlich. Da die Gruppe einen umfangreichen Erztransport auszuführen hat, ist für dessen geschäftliche Abwicklung ein Mineral Manager bestellt. Der Chief Engineer hat als Aufgabe die Erhaltung der Anlagen, der Gebäude, des Schienenwegs usw., der Chief Mechanical and Electrical Engineer die Erbauung und Erhaltung aller Lokomotiven, die Erzeugung und Verteilung des elektrischen Stroms und die Erhaltung der äußeren Maschinenanlagen. Außerdem sind dem General Manager noch unterstellt: der Carriage and Wagon Superintendent für die Erbauung und Erhaltung der Wagen, der Joint Accountant und der Audit Accountant für das Rechnungswesen, der Land- and Estate Agent für die Verwaltung des Grundbesitzes, der Rating Agent für Steuerangelegenheiten, die Storekeeper für die Verwaltung der Vorräte, der Hotel Superintendent und der Steamship Manager.

Am 1. Januar 1927 trat eine neue Organisation in Kraft, die sich in ihrem obersten Aufbau mehr der amerikanischen Form nähert, das ‚departmental system‘ aber in seinen Grundlagen beibehält. Die Ankündigung geschah in einem kurzen offiziellen Bericht¹⁾ vonseiten der Gesellschaft. „Das Direktorium hat sich entschlossen, die beiden Stellen (des General Managers und des Deputy General Managers für Schottland), ebenso die Stelle des Accountant General abzuschaffen zum Zweck der Reorganisation, die nach den veränderten Bedingungen seit der Verschmelzung erforderlich ist.“

„Die ausführende Tätigkeit (executive control) der Geschäftsführung wird dem Präsidenten der Executive (President of the Executive) zusammen mit vier Vizepräsidenten übertragen, die den Be-

¹⁾ Vgl. Railway Gazette 1926, II., S. 544.

triebsausschuß (Executive Committee) bilden mit Unterstützung des Sekretärs (Secretary) und des Syndikus (Legal Adviser).“

„Jeder Vicepräsident hat die Stelle des General Managers in Beziehung zu der Gruppe der Abteilungen, die ihm unterstellt sind. Einem Vicepräsidenten sind unterstellt die Rechnungsabteilungen (accounting and service departments), einer ist verantwortlich für die Haupt- und Nebenbetriebe (works and ancillary undertakings) außer den Hotelbetrieben, einer für den Eisenbahnbetrieb (Railway traffic operating) und einer für die geschäftliche Seite des Verkehrs (commercial sections of the undertaking)“.

Der Betriebsausschuß hat die wichtigen Fragen in gemeinsamer Sitzung durchzuberaaten, die dann vom Präsidenten an den Verwaltungsrat gebracht werden. Über die Vorzüge der jetzigen Organisation urteilt der Vorsitzende des Verwaltungsrats der L. M. & S.-Co., Sir Guy Granet:

„. . . . auf diese Weise haben die Direktoren den Vorteil einer gründlichen und systematischen Beratung unter verschiedenen Gesichtspunkten der Erfahrungen und Kenntnisse in einem größeren Umfang als früher. Weil außerdem der Leiter des Betriebsausschusses entlastet ist von den Einzelheiten der täglichen Kontrolle, kann er sich mehr den Hauptaufgaben widmen. Die leitenden Beamten haben den Vorteil, daß sie mit ihren entsprechenden Chefs in engere Berührung kommen, als dies unter der bisherigen Organisation möglich war, wo die Anforderungen an die Zeit und Kraft eines einzelnen so groß waren, daß eine schnelle Regelung unmöglich wurde. Das neue System arbeitet reibungslos und entspricht durchaus unseren Erwartungen.“

(Schluß folgt.)

Die Tarifpolitik.

1. Die Tarifpolitik bis zum Eisenbahngesetz.

Das Versagen der englischen Eisenbahnpolitik wird nirgends deutlicher sichtbar als auf dem Gebiet des Tarifwesens. Das hat seine Gründe zum Teil in der verfehlten Eisenbahnpolitik der Vergangenheit, zum andern in der verkehrsgeographischen Eigentümlichkeit des Lands. Einzelne Gesellschaften erhielten die Konzession zum Bau von Eisenbahnen, der zumeist nur in kurzen Strecken ausgeführt wurde. In jeder dieser Acte wurden Maximaltarifsätze festgesetzt, die auch nach den Verschmelzungen noch in Kraft blieben. Für eine größere Strecke waren diese Maxima also später in zahlreichen Gesetzen verstreut. Die Höchstsätze wurden aber bedeutungslos, denn die wirkliche Tariffestsetzung mußte bald wesentlich davon abweichen. Bei dem Ausbau des Systems und der entstehenden Konkurrenz kam es für jede Gesellschaft darauf an, soviel Verkehr wie möglich heranzuziehen, und an diesem Verkehr so viel wie möglich zu verdienen.

„Die Sätze werden nicht bestimmt durch das, was etwa durch Bau und Betrieb an Kosten verwendet worden, sondern lediglich durch die Berechnung, bei welchen Sätzen man den größten Reinertrag aus dem Verkehr erlangen kann². Under the practice in force up to the present the railway companies have been concerned to get as much income as was possible, and the traders were concerned both individually and as a whole to secure as low rates as could be obtained either by negotiation with the Railway companies or by interference of the legislature.“³

¹ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1928, S. 120.

² Cohn, Untersuchungen, II., S. 388.

³ Report of General Revision of Railway rates and charges 1920, S. 10.

Bei diesem Prinzip waren natürlich reine Entfernungstarife nicht brauchbar, sondern man nahm Rücksicht auf:

1. den Druck der Konkurrenz der Küstenschiffahrt; während es der wirtschaftlichen Macht der Eisenbahn bald gelang, den Wettbewerb der Kanäle zu beseitigen, indem sie einen Teil selbst in ihren Besitz nahmen, um sie stillzulegen,
2. die Entwicklung eines bestimmten Verkehrs in dem Distrikt der Eisenbahngesellschaft für einen Hafen, einen Binnenplatz, einen Industriezweig,
3. das Lohnende des Verkehrs, seien es die Quantitäten, sei es die Länge einer bestimmten Strecke der Beförderung, sei es die Verschiedenheit der Betriebskosten auf einer gewissen Strecke¹.

Bei Berücksichtigung dieser Momente ergab sich naturgemäß eine ganz verschiedene Behandlung der Verfrachter. Es ist ein Differentialsystem von großartigstem Maßstab entstanden, das stets erneute Klagen hervorruft². —

Es gibt in England keine gleichen Meilensätze, sondern individuelle Sätze von Station zu Station³. Die Sätze steigen von der niedrigsten bis zur höchsten Klasse stark an⁴.

¹ Cohn, Untersuchungen, II., S. 431.

² Cohn, Untersuchungen, II., S. 388.

³ Vgl. Acworth, Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, S. 106 ff.

⁴ Vgl. Report of General Revision of Railway rates and charges, 1920.

Einen gewissen Anhalt für die Staffelung der Beförderungssätze nach Klasse und Entfernung geben die Höchstsätze der Gr. Eastern Co. (vor dem Krieg) für 1 Tonne und Meile in d

Klasse	Die ersten 20 Meilen	Die nächsten 30 Meilen	Die nächsten 50 Meilen	Der Rest der Entfernung
A	1,15	0,90	0,45	0,40
B	1,40	1,05	0,80	0,55
C	1,80	1,50	1,20	0,70
1	2,20	1,85	1,40	1,00
2	2,65	2,30	1,80	1,50
3	3,10	2,65	2,00	1,80
4	3,60	3,15	2,50	2,20
5	4,30	3,70	3,25	2,50

Die durchschnittliche Staffelung der Tarife nach Entfernungen war bisher in England und Schottland etwas verschieden. Für England ergab sich folgende Aufstellung:

A	100	80	50	40
B	100	75	60	40
C	100	83	66	39
1—5	100	85	70	57

Sie fallen mit der Entfernung ab, aber durchaus nicht symmetrisch, sondern ganz individuell. Aber nur ein Viertel des ganzen Verkehrs vollzieht sich zu diesen Klassentarifen (classrates). Drei Viertel des Verkehrs zu Ausnahmetarifen (exceptional rates). Das können sein: a) Spezialtarife mit gewissen prozentualen Nachlässen (z. B. die „at owners risk rates“, Sätze für Beförderung auf Gefahr des Eigentümers, wobei die Ermäßigung viel größer ist als die Versicherungsprämie beträgt), b) eigentliche Ausnahmetarife für den Massenverkehr, die auf individueller Verabredung beruhen.

Bei dieser differentiellen Behandlung der Verfrachter entstanden dauernd Klagen über Übervorteilung durch die Eisenbahngesellschaften oder über ungerechte Behandlung gegenüber anderen Benutzern. Diese Klagen waren nicht immer voll berechtigt, da man sich vielfach über die praktischen Möglichkeiten einer Reform bei den gegebenen englischen Verhältnissen täuschte (s. u.). Man konnte die Differentialtarife nicht einfach abschaffen und an ihre Stelle gleiche Meilensätze bringen. Die Berechtigung der Differentialsätze nachzuprüfen, war aber bei der Unübersichtlichkeit und Vielgestaltigkeit des ganzen Tarifwesens bei den gegebenen Umständen dem Staat nicht möglich. Daher waren alle Versuche — ohne eine grundlegende Änderung der ganzen Eisenbahnpolitik — von vornherein zur Ergebnislosigkeit verurteilt.

Diese Erkenntnis hatte sich in den letzten Jahren vor dem Krieg allmählich durchgesetzt. Durch den Krieg mußte die Reform aufgeschoben werden. Die Veränderungen in und nach dem Krieg waren nur Erhöhungen vorläufiger Art, die das System im ganzen unverändert ließen. Sie hatten den Zweck, die durch die Kriegswirtschaft und die Inflation außerordentlich gestiegenen Ausgaben durch höhere Einnahmen zu decken. Zu spät begonnen und anfangs in zu geringem Grad durchgeführt, konnten sie aber — ähnlich wie in andern kriegführenden Staaten — die beabsichtigte Wirkung ebensowenig erreichen¹. Die Personentarife waren bereits am 1. Januar 1917 erhöht worden, besonders zu dem Zweck, den stark anwachsenden Personenverkehr bei der Fülle der anderen Aufgaben im Krieg zu drosseln. Am 1. Januar 1920 wurden die Wagenstandgelder erhöht², um die Zurückhaltung der Wagen zu verhindern, und erst am 15. Januar 1920 erfolgte eine Heraufsetzung der Gütertarife³ von 25 bis 60 % (abgestuft nach

¹ Vgl. Die Erhöhung der Eisenbahntarife in England, Archiv für Eisenbahnwesen 1921, S. 848.

² Report of the Rates Advisory Committee. Recommendation as to demurrage (Cmd 526).

³ Rates Advisory Committee. Ministry of Transport. Report on the rates for the conveyance of goods, minerals and merchandise (Cmd 525).

den verschiedenen Klassen), zusammen mit bestimmten festen Zuschlägen, die die kurzen Transporte mehr belasten sollten als die weiteren.

Da die Erhöhungen völlig ungenügend waren, erfolgte am 6. August 1920 eine Steigerung der Personentarife um 16% % (d. h. 75 % gegen 1913) des bisherigen Stands und am 1. September 1920 eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife um 100 % über den Stand von 1913¹ ².

Die grundsätzliche Neuregelung des Tarifsystems begann mit der Aufforderung des Ministers am 6. Februar 1920 an den nach dem Gesetz von 1919 ihm beigegebenen Tarifbeirat zur Untersuchung und zu Vorschlägen einer Tarifreform. Bei den Verhandlungen wurden auch die Meinungen der Interessenten, der Eisenbahngesellschaften, der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft, in weitgehendem Maß gehört³. Sie waren im allgemeinen für Beibehaltung des bestehenden Systems, lehnten insbesondere die Abschaffung von Ausnahmesätzen ab. Der Tarifbeirat hat sich eingehend mit den Grundsätzen der Tarifbildung befaßt und seine Empfehlungen für eine Reform in einem ausführlichen Bericht⁴ niedergelegt. Seine weiteren Aufgaben waren die Ausarbeitung einer neuen Klassifikation und die Feststellung der Höhe der künftigen Tarife. Durch das Eisenbahngesetz wurde indessen seine Funktion beschränkt.

2. Die Neuordnung des Tarifsystems.

a) Die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes über die Neuordnung des Tarifwesens.

Das Eisenbahngesetz enthält in Teil III die Bestimmungen über Tarife. Es nahm die Empfehlungen des Tarifbeirats über die Grundsätze der Tarifbildung auf, dehnte die Zeitdauer seines Bestehens bis zur Vollendung seiner zweiten Aufgabe, der Schaffung der neuen Klassi-

¹ Ministry of Transport. Report of the Rates Advisory Committee on the interim revision of Railway rates, tolls, fares and charges.

July 1920: Part I. Passengers (Cmd 857); Part II. Goods (Cmd 886); Part III. Fares lower than ordinary and services rendered free or at nominal charges (Cmd 1372).

Ministry of Transport. Report of the Rates Advisory Committee on Coastwise Shipping and exceptional Rates (Cmd 1372).

² Über die von den Gesellschaften bewirkten Herabsetzungen der Tarife siehe unten „Die Leistungen der englischen Eisenbahnen“ (Höhe der Tarife).

³ Ministry of Transport. Revision of Railway rates. Replies received from certain associations to questions addressed to them by the Minister of Transport (Cmd 682).

⁴ Ministry of Transport. Rates Advisory Committee. Report on the general revision of Railway rates and charges, 1920 (Cmd (1098)).

fikation und einiger kleinerer Angelegenheiten, aus, übertrug dagegen die dritte Aufgabe, die Vollendung der Tarifrevision, einer besonderen Behörde, dem Tarifamt (Railway Rates Tribunal). Das Gesetz nimmt den Eisenbahngesellschaften das Recht, unter Innehaltung der gesetzlichen Höchstsätze die Tarife selbständig festzusetzen, und überträgt dieses Recht ausschließlich dem Tarifamt. Es hat damit die Politik der Vergangenheit aufgegeben, die Tarife durch ein unabänderliches Statut festzulegen, und diese Aufgabe, als eine geschäftliche Angelegenheit, einer beweglichen selbständigen Behörde übertragen.

Das Tarifamt besteht aus 3 Mitgliedern, von denen einer ein erfahrener Geschäftsmann, der andere ein Eisenbahnfachmann und der dritte ein erfahrener Jurist sein muß. Sie werden vom König auf gemeinsamen Vorschlag des Lordkanzlers, des Handelsministers und des Verkehrsministers für 7 Jahre ernannt, können aber nach dieser Zeit wiedergewählt werden. Die Kosten des Amtes haben, soweit sie nicht durch die bewilligten Gelder gedeckt werden, die Gesellschaften in festzusetzenden Anteilen zu tragen. Das Ministerium hat dem Amt alle Unterstützung zu gewähren, die es zur Erfüllung seiner Aufgabe nötig hat. Das Amt hat einen Jahresbericht zu erstatten und diesen dem Parlament vorzulegen. Zur Unterstützung hat das Amt 2 Beiräte, einen allgemeinen Beirat und einen Eisenbahnbeirat. Der erste besteht aus 36 Personen, 22 werden vom Präsidenten des Board of Trade nach Rücksprache mit den Körperschaften der Handelsinteressenten ernannt, 12 vom Arbeitsminister nach Rücksprache mit den vertretenden Körperschaften der Arbeiter- und Reisendeninteressen, und 2 vom Landwirtschaftsminister nach Rücksprache mit den vertretenden Körperschaften der Land- und Gartenbauinteressen. Der Eisenbahnbeirat besteht aus 12 Mitgliedern, sie werden vom Verkehrsminister ernannt, und zwar 11 nach Rücksprache mit der Vereinigung der Eisenbahngesellschaften (Railway Companies Association) und ein Mitglied zur Vertretung der Eisenbahn- und Kleinbahngesellschaften, die nicht zu jener Vereinigung gehören. In besonderen Fällen können 2 Mitglieder der Beiräte in das Tarifamt gewählt werden. Die Aufgaben des Tarifamts sind im wesentlichen:

1. die allgemeine Neuordnung der Tarife, die der Tarifbeirat begonnen hatte, zu vollenden durch Festsetzung der Normaltarife und durch Festsetzung der normalen Beförderungsbedingungen,
2. die normalen und Ausnahmetarife periodisch zu überprüfen,
3. Streitfragen, die vor das Amt in Tarifangelegenheiten gebracht werden, zu entscheiden.

Damit übernimmt das Tarifamt einen Teil der Befugnisse des Eisenbahn- und Kanalamts. Alle alten Gesetze über Tarife sind dadurch

außer Kraft gesetzt worden. Insbesondere sind die Höchstsätze der Tarife aufgehoben. Die wichtigste Bestimmung über die Höhe der festzusetzenden Tarife gibt der § 58.

„Die zum erstenmal für die einzelnen fusionierten Gesellschaften festgelegten Tarife sollen derart sein, daß sie zusammen mit andern Einkommensquellen bei einem leistungsfähigen und wirtschaftlichen Betrieb („with efficient und economical working and management“) der Meinung des Tarifamts nach soweit wie möglich ein jährliches Reineinkommen (hier mit Normaleinkommen, standard revenue, bezeichnet) ergeben, das dem Gesamteinkommen der Haupt- und Nebengesellschaften, die mit den fusionierten Gesellschaften verschmolzen worden sind, im Jahr 1913 gleichkommt“ Übersteigen die Einkünfte das Normaleinkommen von 1913, so sollen vier Fünftel des Überschusses zur Senkung der Tarife Verwendung finden, also den Benutzern wieder zugute kommen, ein Fünftel davon als Gewinn den Gesellschaften verbleiben. Das Gesetz hebt alle solchen Ausnahmetarife auf, die weniger als 5 % unter den Normaltarifen sind; Sätze, die mehr als 40 % Ermäßigung bedeuten, sollen nachgeprüft werden. Neue Ausnahmetarife dürfen nicht weniger als 5 % und nicht mehr als 40 % unter den Normalsätzen stehen. Jeder Verfrachter kann jederzeit das Tarifamt um Festsetzung eines neuen Ausnahmesatzes angehen. Jede Gesellschaft kann einen Ausnahmetarif jederzeit (bis 40 %) herabsetzen, hat aber dies sofort dem Minister zu berichten. Die Gesellschaften können die Ausnahmesätze, die nicht vom Tarifamt festgesetzt sind, wieder erhöhen, nach Erlaß einer Bekanntmachung. Die Verfrachter oder wirtschaftlichen Interessenvertretungen, die an dem Tarif interessiert sind, oder jede Gesellschaft, können das Tarifamt jederzeit um Aufhebung oder Abänderung eines Ausnahmetarifs angehen. Wenn Ausnahmetarife berechnet werden, die mit der Küstenschiffahrt oder mit den Kanälen in einer im öffentlichen Interesse schädlichen Weise konkurrieren, so hat der Minister, wenn er die Klage für begründet erachtet, den Fall dem Tarifamt zur Erwägung zu geben, das über die Sache verfügen kann. Wenn der Minister der Ansicht ist, daß eine Klasse von Benützern benachteiligt, oder daß das Normaleinkommen der Gesellschaft in Frage gestellt wird, so kann er die Sache dem Tarifamt überweisen, das nach Anhörung der interessierten Parteien die gewährten Ausnahmepreise ändern oder aufheben kann.

Die Güterklassifikation soll von dem Tarifbeirat fertiggestellt werden, der noch so lange bestehen bleibt. Dabei sollen berücksichtigt werden: der Wert der Güter, der Umfang im Verhältnis zum Gewicht, das Risiko der Beschädigung, die Behandlungskosten und die Kostenersparnis, die sich bei der Beförderung in großen Mengen ergibt.

Die Beförderungsbedingungen sollen vom Tarifamt festgesetzt werden. Zu dem Zweck haben die Gesellschaften in einem halben Jahr Vorschläge einzureichen, die vom Tarifamt geprüft werden sollen. Dabei werden unterschieden: Bedingungen für Güterbeförderung:

1. zu gewöhnlichen Sätzen (mit Gesellschaftsrisiko),
2. mit Eigentümerrisiko,
3. für leicht zu beschädigende und nicht genügend geschützte Güter.

Für Beförderungen mit Eigentümerrisiko hat das Tarifamt zu bestimmen, welche Abzüge zu machen sind. Der Unterschied soll derart sein, daß er dem Unterschied im Risiko in den beiden Fällen entspricht. (Bis jetzt waren diese Tarife durch die viel größeren Abzüge verschleierte Ausnahmetarife.)

Wenn eine Eisenbahngesellschaft die Einführung von Durchfuhrtarifen verlangt, so hat die andere in Betracht kommende Gesellschaft in einer gegebenen Frist ihr Einverständnis oder ihren Einspruch gegen den vorgelegten Tarif zu erheben. Im letzten Fall hat das Amt zu erwägen, ob die Gewährung im öffentlichen Interesse liegt, und den Frachtsatz zu gewähren, abzulehnen oder nach seiner Meinung gerecht und angemessen festzusetzen.

b) Die Fertigstellung der neuen Klassifikation
durch den Tarifbeirat.

Im Rahmen des Gesetzes war die Ausführung der Tarifbestimmungen dem noch bestehenden Tarifbeirat und dem zu errichtenden Tarifamt übertragen worden. Ersterer hatte neben kleineren Aufgaben vor allem die Klassifikation zu vollenden. Die Verhandlungen dazu wurden fortgesetzt, und am 12. Juni 1922 war die neue Klassifikation fertig. Sie soll in Kraft treten an dem „appointed day“, an dem das gesamte neue Tarifsysteem wirksam werden soll. Bis jetzt ist das noch nicht geschehen, weil die Arbeiten des Tarifamts noch nicht beendet sind. Die neue Klassifikation hat 21 Klassen und gilt für den gesamten Frachtverkehr. Das alte Schema hatte 8 Klassen und unterschied den Gütertransport und den Transport leicht verderblicher Güter in Personenzügen. Das neue Schema¹ teilt sich in folgende Abschnitte:

- I. Klassifikation von Gütern, die mit Güterzügen befördert werden.
 - A. Allgemeine Klassifikation,
 - B. Nutzholz,
 - C. Leerrückfahrten,
 - D. Rollendes Gut,
 - E. Gefährliche Güter.

¹ Railways Act 1921. Classification of merchandise for conveyance by Railway determined by the Rates Advisory Committee in according with section 16 of the Railways Act 1921.

- II. Klassifikation von Vieh, das mit Güterzügen befördert wird.
- III. Klassifikation von verderblichen Gütern, die mit Personenzügen befördert werden.
- IV. Klassifikation von anderm Gut und Vieh, das auf Personenzügen befördert wird.
- V. Klassifikation der Güter, die auf Güter- oder Personenzügen befördert werden, zum Zweck der Versicherung.

Die Bedingung eines Mindestgewichts bei der Sendung zeigt der folgende Vergleich zwischen dem alten und dem neuen Schema:

Bestehende Klassifikation

Klasse	Anwendbar für Sendungen von mindestens :
A	4 tons
B	"
C	2 tons
1	} jede beliebige Menge
2	
3	} Spezialklasse
4	
5	

Neue Klassifikation

Klasse	Anwendbar für Sendungen von mindestens :	Klasse	Anwendbar für Sendungen von mindestens :
1	6 tons	12	jede Menge
2	"	13	" "
3	"	14	" "
4	"	15	" "
5	"	16	" "
6	"	17	" "
7	4 tons	18	" "
8	"	19	" "
9	"	20	" "
10	2 tons	21	" "
11	"		

Der Grund für die Einführung weiterer Klassen ist die Tatsache, daß die Unterschiede in der Frachtbelastung zwischen den einzelnen Klassen zu groß waren. Da bei einem scharfen Wettbewerb ein an sich geringer Unterschied der Frachtrate eine bedeutende Rolle spielen kann, so führte das bei dem relativ großen Unterschied zwischen den Klassen zu einem ausgedehnten System von Ausnahmetarifen. Das hat nicht immer zur Verbesserung der Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und

Verfrachtern geführt, zumal ihnen letztere oft den Vorwurf ungerechtfertigter Bevorzugung machten. Die neue Klassifikation hat die Unterschiede zwischen den Klassen verkleinert. Ob damit jedoch der Zweck einer weitgehenden Einbeziehung der Ausnahmetarife erreicht werden wird, ist bei den besonderen Verhältnissen in England und den Gewohnheiten der Verfrachter noch fraglich. Eine weitere Änderung besteht in der Vorschrift über ein größeres Minimalgewicht, das zur Einordnung eines Guts in eine niedrigere Klasse die Voraussetzung ist. Das alte Minimalgewicht nach dem Gesetz von 1891 basierte auf der Verwendung des 8-tons-Wagens, während man jetzt 12- und 20-tons-Wagen einstellt. Acworth weist in seinem Buch¹ darauf hin, daß man an Stelle des Minimalgewichts der Sendung ein Wagenladungsminimum hätte setzen sollen. Wenn z. B. zur Versendung von 8 tons ein Wagen gut ausgenutzt werden kann, sind zur Versendung von 10 tons in den meisten Fällen 2 Wagen nötig, d. h. die Wagen werden nur zum kleineren Teile ausgenutzt, der Verfrachter hat aber dieselben Bedingungen. Nur eine große Ausnutzung der Ladefähigkeit der Wagen kann aber der Eisenbahn Ersparnisse und den Benutzern niedrige Tarife bringen.

Die stärkere Berücksichtigung der Menge beim Transport läßt zwar eine gewisse Hinneigung nach dem „Wagensystem“ erkennen, aber auch nach der Neuregelung werden wir in England ein „gemischtes System“ mit starker Betonung des Wertprinzips haben.

c) Die Verhandlungen des neuen Tarifamts².

aa) Die Rechtsprechung in Tarifstreitigkeiten.

Die Aufgabe der Vollendung der Tarifneugestaltung hatte man dem Tarifamt (Railway Rates Tribunal) übertragen. Am 7. November 1921 wurde im Unterhaus angekündigt, daß das Amt zustande gekommen sei. Zur Durchführung der Aufgabe wurden zwei Hauptbeamte ernannt, ein „registrar“, d. h. ein Jurist zur Entgegennahme der Berufungen und Leitung der Zwischenverhandlungen nach den aufgestellten Richtlinien, und ein Sekretär mit Verwaltungspraxis, verantwortlich für die allgemeine Organisation und Verwaltung, für Berichte, Briefwechsel, Rechnungslegung und Finanzen. Er hatte daneben die Pflicht, das Amt mit der erforderlichen technischen Information zu versehen und durch Briefwechsel oder Besprechungen unhaltbare Anträge zu vermeiden.

Die Grundsätze der Verhandlungen hat das Amt im zweiten Jahresbericht³ ausgesprochen: daß es soweit wie möglich gütliche Verein-

¹ Acworth, Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, S. 160.

² Vgl. 1st — 4th Annual Report of the Railw. Rates Tribunal.

³ 2nd Annual Report of the Railway Rates Tribunal, S. 8.

barungen zwischen den Parteien herzustellen versucht (. that settlements arrived at by mutual consent are more likely to operate without friction than decisions imposed by a superior authority). Dieses Verfahren hat auch die Billigung aller Beteiligten gefunden.

Die beiden Aufgaben bis zum bezeichneten Tag waren:

1. die Entscheidung von Anträgen und Beschwerden tariflicher Natur, die die Interessenten nach den Bestimmungen des Gesetzes vor das Amt bringen konnten,
2. die Festsetzung des neuen Tarifsystems (the settlement of the new system of Railway charges to be brought into operation).

Die Befugnisse der Rechtsprechung waren nach dem Gesetz teils dauernde, d. h. auch über den Tag hinaus, an dem das neue Tarifsystem in Kraft treten sollte, teils vorübergehende, die sich nur bis zu diesem Zeitpunkt erstrecken. Die Eisenbahngesellschaften sind bis zu diesem Tag berechtigt, solche Sätze zu erheben, wie sie am 15. August 1921 in Kraft waren, oder — wo solche Sätze noch nicht vorhanden waren — angemessene Gebühren (reasonable charges) zu fordern, die im Streitfall von dem Amt festgesetzt werden können. In diesem Zeitraum kann jede vertretende Körperschaft des Handels sich an das Amt um Ermäßigung der Tarife wenden, jeder an einem einzelnen Satz interessierte Verfrachter um Ermäßigung dieses Satzes nachsuchen und jede Eisenbahngesellschaft eine Erhöhung der Tarife beantragen. Bis jetzt hat das Amt eine ganze Reihe solcher Anträge, die sich meist auf Herabsetzung der Tarife bezogen, zu erledigen gehabt. Jedoch ist zu bemerken, daß die Gesellschaften, sobald es möglich war, auch aus eigener Initiative die Tarife herabsetzten.

bb) Die Verhandlungen zur Neugestaltung des Tarifsystems.

Zur Neugestaltung des Tarifsystems stellte sich das Amt 3 Aufgaben, nämlich die Festsetzung 1. der Verpackungsvorschriften, 2. der normalen Beförderungsbedingungen, 3. der normalen Tarife (standard charges).

Die Verhandlungen waren zu führen mit den Eisenbahngesellschaften und den Vertretern der Öffentlichkeit. Nach den Vorschriften des Gesetzes hatten die Gesellschaften ihre Vorschläge einzureichen. Diese wurden dann vom Amt veröffentlicht mit der Aufforderung, bis zu einem bestimmten Zeitpunkt schriftliche Einwendungen oder Gegenvorschläge zu erheben. Solche Gegenvorschläge liefen ein von Handelsvereinigungen, einzelnen Verfrachtern, Vereinigung von Vertretern der Reisenden, Ortsbehörden usw. Da bei den großen Zersplitterungen der Vorschläge die Benutzer der Eisenbahnen in eine schwächere Position

gekommen wären, so hatten sich die Vertreter der großen Handelsverbände zu einem Ausschuß, dem Traders-Co-ordinating Committee, zusammengeschlossen. Dieser Ausschuß trat soweit wie möglich mit den Eisenbahngesellschaften direkt in Verbindung, so daß das Tarifamt die getroffenen Vereinbarungen — soweit sie sich mit seiner Auffassung deckten — genehmigen konnte und nur in den strittigen Punkten zu entscheiden brauchte. Bei den mündlichen Verhandlungen wurden auch noch andere Meinungen gehört, die nicht an den bereits getroffenen Vereinbarungen teil hatten. Auch hierbei wandte das Amt den oben erwähnten Grundsatz an, soviel wie möglich einen gütlichen Ausgleich zwischen den Interessenten herzustellen. Die Verpackungsbedingungen konnten auf diese Weise bis zum März 1923 festgestellt werden¹, die normalen Beförderungsbedingungen (standard terms and conditions of carriage) für Güter zu gewöhnlichen Frachtsätzen im März und April 1923, für Güter auf Eigentümerrisiko, lebendes Vieh und leicht zu beschädigende Güter im November 1923², für die noch verbleibenden Gruppen im Februar und April 1924³. Bei der Festsetzung der Normaltarife konnten die Angelegenheiten formaler Natur 1923 erledigt werden. Das waren die Bestimmungen über: 1. Mindestentfernungen und Mindestfrachtsätze, 2. Staffelung nach Entfernungen (mile graduations), 3. Form der Tarife, 4. Verfahren in der Frachtberechnung für die Beförderung von Tieren in Personenzügen oder auf ähnliche Weise⁴.

Die größten Schwierigkeiten begannen erst mit der Festsetzung der Höhe der Tarife. Nach dem Gesetz sollte die Grundlage für die Höhe der Tarife das Normaleinkommen jeder verschmolzenen Gesellschaft sein. Dieses sollte sich ergeben aus der Summe der Reineinkommen der einzelnen vereinigten Gesellschaften von 1913 zusammen mit gewissen Zinszuschlägen und unter Berücksichtigung der mit der Verschmelzung voraussichtlich verbundenen Ersparnis an Verwaltungs- und Betriebsausgaben⁵. Zunächst galt es, dieses Normaleinkommen der 4 Gesellschaften festzustellen. Hier zeigten sich Differenzen in der Auslegung des Gesetzes, die dazu führten, daß die Eisenbahngesellschaften den Court of Appeal um Entscheidung ersuchten. Dieser pflichtete allerdings der Auffassung des Tribunals bei.

Im April 1926 wurde das Normaleinkommen der Gesellschaften festgesetzt und auf den Personen- und Güterverkehr verteilt.

¹ Second annual report of the Railway Rates Tribunal, S. 3.

² Second annual report of the Railway Rates Tribunal, S. 3.

³ Third annual report of the Railway Rates Tribunal, S. 3.

⁴ Second annual report of the Railway Rates Tribunal, S. 4.

⁵ Fourth annual report of the Railway Rates Tribunal, S. 6.

Es soll betragen bei der

L. & N. E. Co.	£ 61 038 766
L. M. & S.-Co.	„ 79 457 643
G. W.-Co.	„ 31 965 893
S.-Co.	„ 23 170 681
	<hr/>
	£ 195 632 983

Auf Grund dieser Zahlen wurde sodann an die Berechnung der Tarifsätze gegangen, die zur Erreichung der erforderlichen Soll-einnahmen ausreichend sein sollten. Von besonderer Schwierigkeit war dabei die Anpassung an die neue Klassifikation und die Erhaltung der Verhältnismäßigkeit zwischen den einzelnen Sätzen. Das Verfahren war das gleiche wie oben gekennzeichnet. Die Eisenbahngesellschaften reichten ihre Vorschläge ein, die Vertreter des Handels machten ihre Einwendungen und Gegenvorschläge, und in mündlichen Verhandlungen suchte man soweit wie möglich beiden Parteien gerecht zu werden. Die Sitzungen über die tatsächlichen Sätze nahmen eine geraume Zeit in Anspruch und dauerten vom 15. April 1926 bis zum 30. Dezember 1926. Die entscheidende Frage war dabei, ob die so errechneten Sätze ihren Zweck der Sicherung des Normaleinkommens gerade erfüllen würden oder nicht. Darüber gingen die Ansichten auseinander. Das Traders-Co-ordinating Committee machte den Einwand, daß bei der L. M. & S.-Co. und L. & N. E.-Co. die wirklichen Einnahmen auf Grund der von den Gesellschaften vorgeschlagenen Sätze um etwa 2 Millionen £ größer sein würden, als beabsichtigt wäre. Die Gesellschaften wiesen andererseits darauf hin, daß sie von den ihnen zugebilligten Sätzen noch namhafte Nachlässe zu machen hätten, so daß sie an Stelle von £ 195,6 Mill. nur 192,5 Mill. Einnahmen erzielen würden. Das Tarifamt nahm die Vorschläge der Gesellschaften vorläufig an. Die Normalsätze stehen demnach etwa 60 % über dem Vorkriegsniveau. Sie sind durchaus nicht in jeder Beziehung einheitlich, in einigen Klassen sind die Gesellschaften unterschiedlich behandelt. Die festen Zuschläge, die bisher besonders berechnet wurden, sind in die Sätze einbezogen worden, soweit es die relativ höheren Kosten der kurzen Transporte notwendig machten. Im Personenverkehr wurden die bis dahin gewöhnlichen Sätze als Normalsätze erklärt, d. h. 1. Klasse $2\frac{1}{2}$ d und 3. Klasse $1\frac{1}{2}$ d für die Meile. Der Normalsatz für Arbeiterwochenkarten wurde etwas herabgesetzt, bei den „Trader tickets“ dagegen nur eine Ermäßigung von 25 % gestattet, während die Gesellschaften $42\frac{1}{2}$ % vorgeschlagen hatten. Auch diese Regelung vom 30. Dezember 1926 hatte nur vorläufigen Charakter. Wenn die neuen Tarife an dem „appointed day“ in Kraft treten werden, wird sich erst erfahrungsgemäß zeigen, ob die Be-

rechnungen richtig waren, und ob das Reineinkommen der Gesellschaften überhaupt so zu garantieren ist. Der Bericht spricht auch selbst nur von einer „provisional sanction“ der Tarife, um zu sehen, „how they actually work out in practice“¹.

Am 6. Juli 1927 gab der Tarifierichtshof den vorläufigen Tarifsätzen vom 30. Dezember 1926 endgültigen Charakter. Zu gleicher Zeit wurde auch der „appointed day“, d. h. der Zeitpunkt, an dem das neue Tarifsystem in Kraft treten soll, auf den 1. Januar 1928 festgesetzt².

Die Gesellschaften gingen sogleich daran, auf Grund der Entscheidung des Tribunals die neuen Tarifbücher für jede Station aufzustellen und zu veröffentlichen. Das Railway Clearing House gab außerdem 4 Hefte heraus, in denen die neuen Tarife enthalten waren³. Neu ist an diesen Tarifbüchern, daß sie die Entfernungen zeigen, die zur wirklichen Feststellung der Sätze maßgebend sind. Außer den eigentlichen Beförderungsätzen sind dann noch die Zuschläge für An- und Abfahren der Güter angegeben, wenn diese Tätigkeit von den Gesellschaften ausgeführt wird.

Die Normaltarife sind im allgemeinen die gleichen, die schon vorher in Geltung waren. Sie stehen auf etwa 60 % über den Sätzen vom 14. Januar 1920. Bei den Personenfahrtpreisen sind die längst üblichen Sätze von 2½ d je Meile in der 1. Klasse und 1½ d in der 3. Klasse für gesetzmäßig erklärt worden. Die normalen Gütertarife sind darauf aufgebaut, daß bei einer Entfernung von über 20 Meilen der durchschnittliche Satz fällt, auch ein längst befolgter Grundsatz. Neu sind die Durchfahrttarife, bei denen nur die Entfernung zugrundegelegt wird, gleichgültig, wie viele Gesellschaften an der Beförderung beteiligt sind. Sodann sind die Sätze, soweit wie möglich, für das ganze Reich vereinheitlicht. Um Reduktionen zu ermöglichen, mußten in manchen Fällen die Sätze auch erhöht werden.

Von größerer Bedeutung ist die Neuordnung für die Gestaltung der **Ausnahmetarife**⁴. Nach dem Gesetz haben alle Ausnahmetarife zu verschwinden, wenn die Ermäßigung weniger als 5 % beträgt; in den Fällen, wo sie über 40 % hinausgeht, hat das Tarifamt über das Fortbestehen zu entscheiden. Die übrigen Ausnahmetarife können beibehalten werden, soweit sie zwischenn den Gesellschaften und den Benutzern vereinbart sind. Die Aufgabe bestand nun darin, nur die Tarife bestehen zu lassen, die wirkliche Bedeutung hatten, andererseits aber,

¹ Vgl. Railway Gazette 1927, I., S. 50 ff.

² Vgl. Railway Gazette 1927, II., S. 33.

³ Vgl. Ztg. d. V. D. Eisenbahnverwaltungen 1927, S. 1190 und 1251 und Railway Gazette 1927, II., S. 568.

⁴ Vgl. Modern Transport vom 1. Oktober 1927, S. 19.

soweit wie möglich, Störungen des Wirtschaftslebens zu vermeiden. Deshalb wurde zwischen den Gesellschaften und der großen Organisation der Banken, dem Traders Co-ordinating Committee, eine Vereinbarung getroffen, daß alle seit dem 1. Januar 1924 angewandten Ausnahmetarife veröffentlicht werden sollten. Soweit die Gesellschaften sie unverändert beizubehalten wünschten (d. h. zum allergrößten Teil), erschienen sie in den neuen Tarifbüchern als „actuable figures“. Die übrigen, die die Gesellschaften abändern wollten, wurden in besonderen Listen aufgezählt. Bis zum 31. Dezember 1927 hatten die Benutzer die Möglichkeit, wenn sie der gewünschten Abänderung nicht zustimmten, mit den Gesellschaften eine Vereinbarung darüber zu treffen oder das Tarifamt um eine Entscheidung anzugehen. Die übrigen Ausnahmetarife, die seit dem 1. Januar 1924 nicht mehr angewandt wurden, konnten von den Benutzern der Eisenbahnen unter der Voraussetzung verlangt werden, daß sie den Nachweis erbrachten, die Nichtanwendung sei nur in den abnormen Zuständen der Wirtschaft begründet, oder der gleiche Ausnahmetarif werde noch an einer anderen Stelle der Gruppe angewendet.

Man darf abwarten, wie das neue Tarifsystern sich auswirken wird. Große Überraschungen werden sich dabei kaum zeigen, da im allgemeinen durch das neue System praktisch nicht sehr viel geändert worden ist.

d) Die Schwierigkeiten der Tarifreform.

Worin bestehen die Fortschritte in der Neuordnung des Tarifwesens, wo liegen die Schwierigkeiten und die Grenzen? Der Hauptfortschritt liegt darin, daß es der Staat endlich im Rahmen einer aktiven Eisenbahnpolitik unternimmt, eine dauernde Kontrolle der Tarife durch ein dazu geeignetes Organ zu bewirken. Die Tarifaufsicht des Parlaments durch die Feststellung von starren Höchstsätzen hatte sich als unbrauchbar erwiesen, desgleichen der Rechtsschutz der Benutzer durch das Eisenbahn- und Kanalamt. Die Tariffestsetzung ist eine geschäftliche Angelegenheit („to be dealt by businessmen“) und verlangt eine viel größere Beweglichkeit, als die politische Institution des parlamentarischen Apparats geben kann. Auch die Rechtsprechung in den Tariffragen verlangt viel mehr Schnelligkeit und Kenntnis der tatsächlichen wirtschaftlichen Vorgänge, als das Eisenbahn- und Kanalamt in seiner Zusammensetzung hatte. Es ist zweifellos ein Fortschritt, die Erledigung beider Aufgabenkomplexe einem unabhängigen Amt übergeben zu haben, das das Vertrauen der Öffentlichkeit wie der Gesellschaften haben muß. „The financial stability of the groups on the one

hand, and reduction of rates on the other, can in the opinion of the Government only be assured, if there is adopted a procedure for fixing rates which, whilst being flexible, will command the confidence of Railways and traders“¹. Durch die Heranziehung der Vertreter des Handels bei der Tariffestsetzung glaubt man auf eine gewisse Gleichmäßigkeit der Behandlung der Verfrachter hinwirken zu können und den dauernden Klagen über ungerechtfertigte Bevorzugung die Spitze abzubrechen. „. . . . the traders will come to realise, that they are primarily interested that unduly favourable treatment is not granted to anybody, and that any general concession allowed in one direction must be compensated by a corresponding increase in rates in another direction“ Ob dieser Interessenausgleich sich so reibungslos vollziehen wird, bleibt abzuwarten.

Es läßt sich eine gewisse Tendenz zur Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifwesens erblicken, jedoch sind hier noch große Widerstände und Schwierigkeiten zu überwinden. Die Antworten der Handelsorganisationen hatten sich auf die Frage des Ministers im allgemeinen für Beibehaltung des bestehenden Systems erklärt, indem sie darauf hinwiesen, daß viele Industrien auf den bestehenden Ausnahmetarifen aufgebaut seien. Derselben Meinung schließt sich auch der Bericht an, daß die Ausnahmetarife nicht abgeschafft werden können. („Exceptional rates cannot be abolished, but every effort should be made to incorporate as many of the exceptional rates as possible in the standard rates by the adoption of conditions as to quantity in the classifications“)². Ob die neue Klassifikation soviel Ausnahmesätze aufsaugen wird, ist aber sehr fraglich. Ähnliche Schwierigkeiten liegen in der gleichmäßigen Tarifgestaltung für alle Teile des Lands. „Whether the new rates have to be fixed for the existing individual Railway companies or for the new grouped Railways, we fear that it will be impossible to adopt uniform rates for the whole of Great Britain“³. Hierin sind schon die Grenzen ausgesprochen, in denen sich die Neugestaltung bewegen kann. Auch ein vollkommen einheitlich verwaltetes Netz in der Hand des Staats würde diese Grenzen schwer beseitigen können. Die Worte des Berichts beweisen nur, wie richtig die Ansicht Cohns war: „Niemals würde es (das Tarifsysteem) in England — ein schroff einheitliches werden, sondern würde mannigfaltige Abstufungen festhalten, welche in so ziemlich allen prinzipiellen Punkten sich den Gründen der gegenwärtigen Differentialtarife an-

¹ Report of General Revision, S. 10.

² Report of General Revision, S. 52.

³ Report of General Revision, S. 22.

schlössen. Die Konkurrenz der See, die Entwicklung des Verkehrs, die Verschiedenheit der Kosten . . . würden auch ferner aller Wahrscheinlichkeit nach das staatliche Tarifsysteem in England beeinflussen“¹. „Sollte ein neues System eingeführt werden, so müßte es jedenfalls sehr langsam und vorsichtig geschehen . . .“ Ein neues Moment von außerordentlicher Stärke, das der gleichmäßigen Gestaltung der Tarife entgegenwirkt, ist seit dem Krieg die Entwicklung des Straßentransports. Der Kampf gegen die Konkurrenz des Kraftwagens wird weiter mannigfach abgestufte Ausnahmesätze verlangen. Besonders deutlich hat Wedgwood darauf hingewiesen²: „In den stabilen Verhältnissen, die vor dem Krieg bestanden, schien es, als wenn die Ausnahmetarife für einen großen Teil des Verkehrs allmählich durch gleichförmige Meilentarife ersetzt werden sollten, ein Vorgang, den man die Kodifikation der Ausnahmetarife nennen könnte. Diese Auffassung findet ihren Ausdruck im Eisenbahngesetz 1921: Es ist eine Ironie der Dinge, daß diese Ansicht, die fast überall nach dem Krieg vorherrschend war, in einem Gesetz ihren Ausdruck finden mußte gerade in dem Augenblick, als die Umstände sich so zu ändern begannen, daß es unmöglich wurde, jenes Ziel zu verwirklichen. Das Eisenbahngesetz hat eine neue Klassifikation eingeführt, und neue Tarifsätze sollen die Ausnahmetarife gerade jetzt ersetzen, wo die Eisenbahnen — um ihre eigene Stellung zu behalten, zu einer viel weitergehenden Politik in der Gewährung von Ausnahmetarifen gezwungen sind.“ Ist hier der allgemeine Rahmen und das Tempo der Tarifreform gekennzeichnet, so ergeben sich aber noch besondere Schwierigkeiten in der Anpassung der Tarife an das Einkommen der Gesellschaften. Die einzelnen Gesellschaften arbeiteten unter ganz verschiedenen Bedingungen und mit durchaus verschiedenem Erfolg. Nur nach langem Verhandeln hat man überhaupt das Normaleinkommen der Gruppen feststellen können. Man wird kaum mit völliger Sicherheit den Erfolg der Fixierung der Sätze vorausberechnen können, dauernde Änderungen in den nächsten Jahren sind aber sehr wenig statthaft, da die Tarife eine gewisse Kontinuität haben müssen.

Durch die Möglichkeit der Herabsetzung der Tarife würde das Tarifamt einen gewissen Druck zur Verminderung der Ausgaben auf die Gesellschaften ausüben können. Da aber die Festsetzung des größten Teils der Ausgaben, der Löhne, in die Hand einer andern Behörde, des

¹ Cohn, Untersuchungen, II., S. 455.

² Vgl. Wedgwood, Railway problems of to day. Railway Gazette, 1926, II., S. 525.

Lohnamts, gegeben ist, wird diese Möglichkeit sehr beschränkt, wenn das Lohnamt nicht im Einvernehmen mit dem Tarifamt arbeiten sollte. Es ist eine Frage der Zukunft, ob sich hier ein Gleichgewicht dauernd aufrecht erhalten läßt.

IV. Die Arbeitsfrage.

1. Die Arbeitsfrage bis zum Eisenbahngesetz.

Wie in den meisten Ländern, so hat auch in England die Arbeitsfrage ein anderes Aussehen erhalten. Die Arbeiterfrage der englischen Eisenbahnen hängt eng mit diesem Gesamtproblem zusammen und kann daher nur in seinem Rahmen erschöpfend behandelt werden. Hier kann daher nur der Versuch gemacht werden, das Wesentliche, das die Eisenbahnen berührt, zu zeigen.

Bereits vor dem Krieg war es vereinzelt zu schweren Konflikten zwischen den Gesellschaften und den Arbeitnehmern gekommen. So 1907 über den „Taff Vale Case“, der dazu führte, daß zur Schlichtung der Streitfragen Einigungsämter (Conciliation Boards) für die einzelnen Klassen der Angestellten des Betriebs gewählt wurden mit einem Zentralamt an der Spitze. Ein anderer Zwischenfall führte 1911 zum Streik, der zwar durch den Druck der Regierung rasch beigelegt wurde, aber eine bedeutende Stärkung der Gewerkschaften zur Folge hatte. Man kann überhaupt sagen, daß die Niederhaltung und Nichtanerkennung der Gewerkschaften durch die Gesellschaften nicht wenig zu ihrer Stärkung beigetragen hat. Die Jahre vor dem Krieg zeigen schon das Entstehen einer starken Klassensolidarität. Die Mitgliederzahl der Gewerkschaften nahm stark zu, und die drei größten Gewerkschaften schlossen sich 1913 zusammen zu der „National Union of Railwaymen“, die den weitaus größten Teil des Betriebspersonals umfaßt. Daneben besteht die ‚Associated Society of Railway Engineers and Firemen‘ und die ‚Railway Clerks Association‘. Die Vereinigung der ersten beiden Gewerkschaften wurde vor dem Krieg versucht, kam aber nicht zustande. Die Gewerkschaften hatten 1914 ein nationales Programm aufgestellt, in dem sie hauptsächlich den Achtstundentag und eine allgemeine Lohnerhöhung forderten. Während des Kriegs wurde von der Durchführung des Programms abgesehen. Die Arbeitsbedingungen sollten so bleiben; nur forderten die Gewerkschaften Teuerungszulagen, die ihnen die Regierung auch bereitwilligst gewährte, um sich innere Schwierigkeiten zu ersparen.

Die Nachkriegszeit zeigte in England ähnlich wie in den Ländern des Kontinents ein starkes Hervorwachsen der Arbeiterbewegung. Das Streben nach Durchführung des nationalen Programms sowie die im

Gefolge der Geldentwertung dauernd auftretenden Lohnforderungen gaben die Gelegenheit zu weiterem Vordringen der Gewerkschaften¹ und zu vertraglicher Regelung der Festsetzung des Arbeitsverhältnisses. Die Regierung gab den Bestrebungen zum Teil nach: die Einführung des Achtstundentags vom 1. Februar 1919 ab wurde beschlossen, und auch in der Lohnfrage den Gewerkschaften weitere Zugeständnisse gemacht. Nicht immer waren die Verhandlungen auf gütlichem Weg zu führen, wie der Generalstreik 1919² beweist. Zur Einigung in Lohnfragen wurde deshalb 1920 ein Hauptlohnamt (Central Wages Board) errichtet, das auch alle Vierteljahre die Löhne nachzuprüfen hatte. Es bestand paritätisch aus Mitgliedern der Gesellschaften und Gewerkschaften. Als Berufungsinstanz sollte bei Nichteinigung das Landeslohnamt (National Wages Board) angerufen werden, in dem neben den Gesellschaften und Gewerkschaften auch die Interessen der Benutzer der Eisenbahnen vertreten waren. Bis zur Schaffung des Eisenbahngesetzes wurden die Lohnfragen in dieser Weise vorläufig geordnet.

2. Die Regelung der Arbeitsfrage nach dem Eisenbahngesetz von 1921.

Als man sich über die endgültige Regelung der Eisenbahnen klar wurde, sollten auch die Arbeitsangelegenheiten geordnet werden. Deshalb erschien in der Denkschrift des Ministers über die Zukunft der Eisenbahnen³ die Bestimmung, daß die Lohnämter bestehen bleiben sollten. Diese Bestimmung und ebenso die andere, daß die Angestellten in dem Verwaltungsrat vertreten sein sollten, führten zu eingehenden Verhandlungen zwischen den Gesellschaften, Gewerkschaften und der Regierung. Sie hatten als Ergebnis eine Vereinbarung, die in dem Gesetz in Teil IV ihren Ausdruck gefunden hat. An Stelle der Vertretung im Verwaltungsrat wurde die Errichtung der Lohnämter im Gesetz festgelegt. Zur Erledigung örtlicher Fragen waren noch andere Ausschüsse (Councils) zu errichten, die aus Vertretern der Angestellten und der Leitung bestehen und in ihrer Funktion Gegenstand einer Vereinbarung zwischen Gesellschaften und Gewerkschaften werden sollten. Das ganze System der Eisenbahnausschüsse hat folgendes Schema⁴:

Auf Stationen oder Dienststellen, auf denen die Angestellten einer Gruppe 75 übersteigen, werden örtliche Ausschüsse (Local Department Committees) gebildet. Sie bestehen aus 8 Mitgliedern; 4 von

¹ Die Forderungen der englischen Eisenbahnen beim Übergang zur Friedenswirtschaft. Archiv für Eisenbahnwesen 1919, S. 422.

² Der Generalstreik der englischen Eisenbahner. Archiv für Eisenbahnwesen 1920, S. 87.

³ Outline of the proposals as to the future organisation of transport undertakings in Great Britain and their relations to the State. 1920 (Cmd. 787).

⁴ Railway Gazette vom 27. Januar 1922, S. 125.

der Gesellschaft (officers) und 4 Angestellte. Die Aufgaben erstrecken sich auf:

1. Vorschläge für befriedigende Anordnung von Arbeitsstunden, Pausen usw.,
2. Fragen der Gesundheitsförderung (Sicherheitsvorrichtungen, Unfälle usw.),
3. Fragen über Freizeiten,
4. Vorschläge zur Verbesserung der Arbeitsorganisation,
5. Vorschläge zur Vermeidung von Umständen, die den Wirkungsgrad der Arbeit herabsetzen könnten,
6. Vorschläge für richtiges Beladen zum sicheren Verkehr und zur Vermeidung von Forderungsansprüchen.

Über diesen örtlichen Ausschüssen stehen die Bezirksausschüsse (Sectional Railway Councils) für jede Gruppe, nämlich für:

1. Verwaltungsbeamte, Stationsvorsteher und Aufsichtspersonal,
2. Lokomotivpersonal,
3. Verkehrs- und Wagenpersonal,
4. Güterpersonal,
5. Strecken-, Signal- und Telegraphenpersonal.

Diese Ausschüsse bestehen aus je 12 höheren Beamten als Vertretern der Gesellschaften und aus gewählten Angestellten. Jede Partei hat noch einen Sekretär zur Verfügung. Durch die verschiedenen Gruppen der Ausschüsse hat man der Railway Clerks Association und der Associated Society of Railway Engineers and Firemen eine gewisse Selbständigkeit gegenüber der zahlenmäßigen Mehrheit der National Union of Railwaymen geben wollen. Die Aufgaben dieser Ausschüsse erstrecken sich auf Fragen über:

1. die örtliche Anwendung der Löhne, Arbeitsstunden, Dienstvorschriften usw.,
2. Vorschläge in Betriebs- und Arbeitsangelegenheiten und anderen Materien in gegenseitigem Interesse.

Der Eisenbahnausschuß (Railway Council) hat dieselben Aufgaben, soweit sie von mehr allgemeinem Interesse sind. Er besteht aus zehn höheren Beamten als Vertretern der Gesellschaften und 10 Vertretern der Angestellten, von denen je 2 von jedem Sectional Council gewählt sind.

Zur Regelung aller Fragen über Lohnsätze, Arbeitsstunden und anderer Arbeitsbedingungen wird das Hauptlohnamt (Central Wages Board) errichtet. Es besteht aus 8 Vertretern der Gesellschaften und 8 Vertretern der Angestellten, und zwar 4 von

der National Union of Railwaymen, 2 von der Associated Society of Railway Engineers and Firemen und 2 von der Railway Clerks Association. Kommt es hier bei einer Streitfrage nicht zu einer Einigung, so ist als Berufungsinstanz das Landeslohnamt (National Wages Board) vorgesehen. Hier sind 17 Mitglieder vorhanden, nämlich:

- 1 unabhängiger Vorsitzender,
- 6 Vertreter der Eisenbahngesellschaften,
- 6 Vertreter der Eisenbahngestellten (je 2 von jeder Gewerkschaft),
- 4 Vertreter der Benutzer der Eisenbahnen,
nämlich:
 - 1 Vertreter vom Parlamentarischen Ausschuß des Gewerkschaftskongresses,
 - 1 Vertreter von der Co-operative Union,
 - 1 Vertreter von der Vereinigung der Handelskammern,
 - 1 Vertreter vom Verband der Britischen Industrie.

Dieses ganze System soll den Zweck haben, Lohn- und andere Arbeitsstreitigkeiten zu schlichten und ein zweckmäßiges Zusammenwirken der Leitung mit den Arbeitnehmern zu erzielen. Besonders wertvoll können die örtlichen Ausschüsse werden, um die täglichen kleinen Schwierigkeiten zu überwinden. Freilich wird es dabei nicht so sehr auf das System ankommen, wie auf die Menschen und den Geist der Betätigung.

Die Festsetzung der Löhne und Tarife ist in verschiedene Hände gelegt. Auf die Schwierigkeiten, die sich daraus ergeben können, wenn beide Behörden nicht in vollem Einverständnis und im Bewußtsein ihrer Verantwortung miteinander arbeiten, ist oben hingewiesen worden. Dieselbe Lage besteht übrigens auch in den Vereinigten Staaten, wo die Tarife durch die Interstate Commerce Commission, die Löhne durch das Labour Board festgesetzt werden.

3. Der Generalstreik 1926¹.

Wenn auch das Arbeitsproblem der Eisenbahnen nicht so ernst ist wie im Bergbau, so zeigt doch die Teilnahme an dem Generalstreik 1926, wie weit man in England noch von der Lösung entfernt ist. Auch in den Jahren vorher waren die Eisenbahnarbeiter nur in letzter Stunde von einem Zusammengehen mit den streikenden Bergarbeitern zurückgehalten worden.

¹ Vgl. Railway Gazette 1926, I., S. 643.

Am 30. April endigten die Zahlungen der Regierung an die Bergwerke. Darauf erfolgte von den Besitzern die Ankündigung, daß alle Lohnabkommen beendet seien. Die langandauernden Anstrengungen der Regierung, brauchbare Bedingungen zu erzielen, waren vergeblich. Mit dem Ziel, weitere Zugeständnisse zu erlangen, teilte darauf das General Council of the Trade Union Congress am 1. Mai mit, daß ein Generalstreik in allen lebenswichtigen Industrien, einschließlich Eisenbahnen, am 3. Mai beginnen würde. Diese Herausforderung wurde abgelehnt, und der Streik begann. Der größte Teil des Betriebspersonals beteiligte sich an dem Streik. Mit den verbliebenen Kräften und den freiwilligen Helfern, die sich in ausreichender Zahl zur Verfügung stellten, gelang es aber, zunächst den allernotwendigsten Betrieb der Lebensmittelversorgung der Städte aufrechtzuerhalten. Allmählich konnte auch der Personenverkehr in Gang gesetzt werden. Während am 4. Mai nur 534 Züge verkehrten, waren es am 14. Mai bereits 6079 Züge. Die Aufforderung der Gesellschaften am 12. Mai zur Aufnahme der Arbeit bei Gefahr der Entlassung brachte Unsicherheit in die Reihen der Streikenden. Das Gerücht über Lohnkürzungen bewirkte aber, daß die Exekutive der drei Gewerkschaften noch am 13. Mai beschloß, bis zu einer befriedigenden Lösung den Streik fortzusetzen. Am Abend des 13. Mai fand jedoch in dem Büro der Railway Companies Association zwischen den Generaldirektoren und den Vertretern der Gewerkschaften eine lange Konferenz statt, die am 14. Mai fortgesetzt wurde und zu folgender Einigung führte:

1. Die Aufnahme der Streikenden, soweit der Verkehr es erfordert und Arbeit vorhanden ist, erfolgt nach dem Dienstalder,
2. Die Gewerkschaften erkennen an, daß sie bei dem Aufruf zum Streik eine unrechte Tat (wrongful act) begangen haben, und stimmen damit überein, daß die Gesellschaften bei der Wiedereinstellung nicht auf ihr gesetzliches Recht, Schadenersatzansprüche, die aus dem Streik entstanden sind, von den Streikenden oder andern verantwortlichen Personen zu erheben, verzichten haben.
3. Die Gewerkschaften verpflichten sich,
 - a) ihre Mitglieder nicht wieder ohne vorherige Verhandlungen mit den Gesellschaften in den Streik zu rufen,
 - b) den Mitgliedern, die irgendeine unerlaubte Handlung begehen, keine Unterstützung zu gewähren,
 - c) die Aufsichtspersonen (Supervisory Employees) nicht in den Streik zu ziehen.

4. Die Gesellschaften können die Wiedereintretenden ohne Kürzung der Löhne an eine andere Stelle versetzen.
5. Das Abkommen findet keine Anwendung auf Personen, die irgendeine Gewalttat begangen haben.

Das bedeutete eine schwere Niederlage der Gewerkschaften. Die Einstellung erfolgte bei der Southern-Co. vollständig (zum größten Teil Personenverkehr), bei den andern Gesellschaften nur zum Teil. Die Gesellschaften erklärten, daß es unmöglich sei, wegen des zurückgegangenen Verkehrs infolge des Kohlenstreiks mehr Leute beschäftigen zu können. Die Verluste durch den Streik schätzten die Gesellschaften auf $6\frac{1}{2}$ Millionen £.

Die Arbeiterbewegung in England nach dem Krieg läßt eine gewisse Radikalisierung erkennen, und die Teilnahme an dem Generalstreik zeigt, wie weit auch die Arbeiter der Eisenbahnen von dieser Strömung betroffen worden sind. Die alte gewerkschaftliche Politik vor dem Krieg hat dadurch eine grundsätzliche Änderung erfahren. Die lange Dauer des Kohlenstreiks hat aber bewiesen, daß es auch auf Seiten der Unternehmer oft an Bereitwilligkeit mangelt, zu einem zweckmäßigen Ausgleich zu kommen. Es ist für beide Teile sehr bezeichnend, daß sich ein Streik in den lebenswichtigsten Betrieben so lange ausgedehnt hat, ohne daß man eine passende Formel hat finden können. Es fehlt in England die lange Erfahrung, um die Kraft der beiden Parteien gegenseitig richtig abzuschätzen. Der Kohlenstreik hat mit der völligen Niederlage der Arbeiter geendet, und die Rückwirkungen dürften auch bei den Gewerkschaften der Eisenbahnen zu spüren sein. Schon der Ausgang des Generalstreiks 1926 hat ihnen eine schwere Niederlage gebracht und eine Schwächung ihrer Position herbeigeführt. Für die Zukunft wird ihre Lage nicht stärker werden, denn der eigentliche Grund dieser Arbeitskrise besteht in der allgemeinen Depression der Wirtschaft. Die durch die Valorisierung des Geldes eingetretene Krise hat eine große Arbeitslosigkeit gebracht, und diese wird noch steigen, wenn die Unternehmer den Weg beschreiten, der ihnen noch bleibt, den Weg zur Rationalisierung der Betriebe. Das gilt sowohl für den größten Teil des Bergbaus und der Industrie als auch für die Eisenbahnen. Gleichwohl wird es notwendig sein, um zu einer volkswirtschaftlich richtigen Verwendung aller Kräfte zu kommen. In dieser Lage, im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten eine befriedigende Lösung zu finden, ist eine der wichtigsten Aufgaben für die Zukunft.

V. Die Leistungen der englischen Eisenbahnen.¹

1. Die vier Gruppen der englischen Eisenbahnen.

(Vergl. hierzu die Zeichnung auf S. 669.)

Von wenigen unbedeutenden Ausnahmen abgesehen, waren mit der Verschmelzung die gesamten Eisenbahnen normaler Spurweite in vier Gruppen zusammengefaßt worden. Die Grenzen sind nicht ganz leicht zu ziehen, die Verkehrsgebiete greifen oft ineinander über und kreuzen sich manchmal. Die Namen geben aber schon einen guten Überblick über die Lage. Alle vier Gruppen gehen von London aus: Die Südgruppe liegt südlich einer durch London gezogenen Ost-West-Linie, im Westen kreuzt sich das Verkehrsgebiet mit dem der Westgruppe. Die Westgruppe geht von London nach Westen bis in die Halbinsel Cornwall und Wales, die London-Midland und schottische Eisenbahn hat ihr Verkehrsgebiet im westlichen Teil, die London North Eastern Eisenbahn im östlichen Teil Englands und Schottlands. Die Gruppen sind sowohl in der Größe wie in der Art des Betriebs durchaus verschieden. Am meisten auffällig ist vielleicht das Überwiegen des Personenverkehrs in der Südgruppe gegenüber dem Güterverkehr.

Die Südgruppe² hat ihr Verkehrsgebiet im Süden Englands, sie besorgt insbesondere den gesamten Personenverkehr nach der Kanalküste und den Festlandsverkehr. Die Südgruppe ist die kleinste des Systems. Sie hat ein Kapital von 154 Mill. £,

¹ Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1928, S. 120 u. 363.

² Vgl. Simnett, Railw. Amalg. in Great Britain, S. 84. — Wernekke, Die 4 Gruppen d. engl. Eisenb., Archiv für Eisenbahnwesen 1923, S. 603. — Railway Gazette 1927 I., S. 354 ff.

in den Eisenbahnen allein sind 136 Mill. £ investiert. Die Streckenlänge beträgt 2156 Meilen. Auffällig ist der relativ große Anteil an zwei- und mehrgleisigen Strecken. (Fast drei Viertel der Strecken sind zwei- und mehrgleisig.) Die Ursache liegt in dem Überwiegen des Personenverkehrs. Dieser steht absolut genommen an dritter Stelle unter den vier Gesellschaften, die Einnahmen daraus bilden aber fast drei Viertel der gesamten Verkehrseinnahme der Gruppe. Der Güterverkehr ist dementsprechend gering. Am meisten vorherrschend ist der Stückgüterverkehr, während der Kohlentransport sehr zurücktritt.

Dem Verkehr entsprechend ist der Bestand des rollenden Materials eingerichtet. Die Gesellschaft besitzt eine relativ große Anzahl von Lokomotiven (2124) und Personenwagen (10 183) im Vergleich zu den Güterwagen (35 392). An Nebenbetrieben steht die Gruppe mit dem Besitz an Dampfschiffen an dritter Stelle (42 Schiffe mit 15 703 tons), Hafenanlagen besitzt die Gesellschaft in Southampton, Plymouth, Folkestone, Dover, Newhaven usw. Sie hat zehn Hotels in ihrem Betrieb, dagegen ist der Besitz an Kanälen recht gering ($3\frac{1}{4}$ Meilen)¹.

Die Westgruppe hat von London ausgehend drei Hauptstrecken: nach Penzance, der äußersten Südwestspitze von England, nach Wales, wobei der Severn durch einen Unterwassertunnel überwunden wird, und nach Birmingham. Außerdem ist die wichtige Querverbindung von Bristol und Südwales nach Birmingham zu nennen. Durch die Aufnahmen der Eisenbahnen von Wales ist das Gebiet der Great Western gut abgerundet worden, insbesondere sind die Kohlentransporte dazugekommen. —

Die Gruppe steht in ihrer Größe an dritter Stelle. Sie hat ein Kapital von 171 Mill. £, für Eisenbahnen allein 146 Mill. £. Die Streckenlänge beträgt 3671 Meilen, von denen etwas mehr als die Hälfte zwei- und mehrgleisig ist. Der Personenverkehr ist wesentlich geringer als bei der Südbahn und steht an letzter Stelle unter den vier Gruppen. Sein Anteil an den Verkehrseinnahmen beträgt etwa 47 %. Bedeutend ist im Vergleich zur Größe der Güterverkehr. Der Schwerpunkt ruht hier im Kohlentransport nach den Häfen.

An Lokomotiven besitzt die Gesellschaft 3990, an Güterwagen 88 513, und an Personenwagen einen verhältnismäßig kleinen Teil, nämlich nur 10 307. Bei den Nebenbetrieben fällt besonders der große Besitz an Hafeneinrichtungen und Kaianlagen auf. Die

¹ Betr. Zahlenangaben: vgl. Returns of Capital, Traffic, Expenditure usw. 1924 und Railway Gazette 1927, I. S. 354 ff.

Gesellschaft steht damit an zweiter Stelle. Solche Anlagen besitzt die Gruppe in Cardiff, dem bedeutendsten Kohlenausfuhrhafen, Newport, Penarth, Port Talbot, Barry usw. Relativ geringer, nämlich an letzter Stelle, steht der Besitz an Dampfschiffen (16 Schiffe mit 6471 tons). Hier ist besonders zu nennen die Dampfverbindung von Fishgard nach Rosslare in Irland, die die Gesellschaft betreibt. Die Kanäle der Gruppe haben eine Länge von insgesamt 213 Meilen. An Hotelbetrieben sind acht in ihrem Besitz.

Die London-Midland & Scottish-Co. ist die größte der vier Gesellschaften. Sie hat ein Kapital von 444 Mill. £, für Eisenbahnen allein 388 Mill. £. Von der gesamten Streckenlänge von 6792 Meilen sind etwa zwei Drittel zwei- und mehrgleisig. Zu den Linien der Gesellschaft zählt auch die älteste Bahn von Liverpool nach Manchester. Sie durchschneidet von den 40 Grafschaften allein 32. Ihre Bedeutung liegt daher hauptsächlich im Nord-Süd-Verkehr. Sie hat aber auch wichtige Querverbindung nach der Ostküste Englands und Schottlands. Der Personenverkehr steht absolut an erster Stelle unter den Gruppen, die Einnahmen aus ihm betragen 43,8 % der gesamten Verkehrseinnahme. Die Gruppe vermittelt in der Hauptsache den Geschäftsverkehr von London nach den mittel- und nordenglischen Fabrikgegenden, den Eisen- und Stahlwerken von Süd-Yorkshire, den Wolle- und Garnfabriken von Bradford, den Webereien von Staffordshire, den Eisenwarenfabriken von Birmingham usw. Wichtig ist auch der Feiertags- und Ferienverkehr nach dem nördlichen Wales, der Insel Man und nach Schottland.

Das Schwergewicht liegt im Güterverkehr. Dieser steht an erster Stelle unter den 4 Gruppen. Den Hauptanteil nimmt der Transport von Kohle und Erz aus den mittleren Grafschaften Yorkshire, Derbyshire, Nottinghamshire, Warwickshire und Staffordshire ein. Demgemäß besitzt die Gesellschaft einen großen Güterwagenpark (307 549 Stück). Auffallend ist dabei die große Zahl der kleinen Typen. Über 11 000 Wagen haben eine Ladefähigkeit von weniger als 8 tons, etwa ein Drittel eine solche von 8 bis 10 tons. Verhältnismäßig groß ist auch die Zahl der Wagen für besondere Zwecke. An Personenwagen besitzt die Gesellschaft 27 877, an Lokomotiven 10 161 Stück. Von den Nebenbetrieben ist besonders hervorzuheben der Betrieb von Dampfschiffen, mit dem die Gruppe an erster Stelle steht (79 Schiffe mit 34 008 tons). Mit Hafeneinrichtungen kommt die Gesellschaft erst an dritter Stelle. Sehr groß ist der Besitz an Kanälen (549 Meilen), bedeutend auch die Zahl der Hotelbetriebe (36).

Die London & North Eastern Co. ist die zweitgrößte des Systems. Sie hat ein Kapital von 342 Millionen £ einschließlich der Nebenbetriebe, für Eisenbahnen allein 298 Millionen £. Die Streckenlänge beträgt 6327 Meilen. Mehr als zwei Drittel sind zwei- und mehrgleisig. Das Verkehrsgebiet ist der östliche Teil Englands und Schottlands. Je ein Querarm geht hinüber nach dem nördlichen Teil von Wales und nach Glasgow. Der Personenverkehr der Gesellschaft steht an zweiter Stelle.

Die Gruppe hat einen bedeutenden Teil des Londoner Vorortverkehrs inne. Der Anteil des Personenverkehrs an den Verkehrseinnahmen ist der relativ geringste, nämlich nur 41,8 %. Das Hauptgewicht liegt hier um so mehr beim Güterverkehr, der fast so groß ist wie bei der L. M. & S. Der Kohlentransport nimmt absolut die erste Stelle ein, auch relativ hat er einen großen Anteil. Daneben hat die Gruppe den Transport von Fisch, Fleisch, Gemüse und Milch nach London zu besorgen.

An Lokomotiven besitzt sie 7423, an Personenwagen 20 532 und an Güterwagen 279 691. Im Gegensatz zur L. M. & S. Co. herrschen hier mehr die größeren Arten der Güterwagen vor. Etwa 16 000 Waggons haben eine Ladefähigkeit von 12 bis 20 tons und 20 000 Wagen eine solche von 20 tons und darüber. Die Gesellschaft besitzt eine bedeutende Zahl von Dampfschiffen (46 Schiffe mit 20 775 tons) und Hafenanlagen. Mit einer Kailänge von 22 322 Fuß steht sie damit an erster Stelle. Solche Docks sind zu nennen in Hull, Grimsby, Harwich, Hartlepool, Middlesbrough usw. Von diesen Häfen aus vermittelt die Gesellschaft insbesondere den Kohlentransport und Personenverkehr nach dem Festland. Von Harwich besteht seit 1923 nach Zeebrügge eine Fährverbindung, die gemeinschaftlich mit den belgischen Bahnen durch eine besondere Gesellschaft betrieben wird. Bedeutend ist auch der Besitz der Gesellschaft an Kanälen (291 Meilen) und Hotelbetrieben (31).

(Vergl. hierzu die Zeichnung auf Seite 669.)

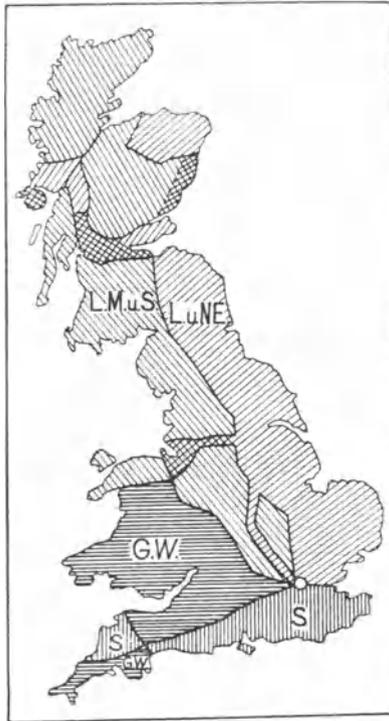
2. Die Leistungen der englischen Eisenbahnen im allgemeinen.

a) Das Kapital.

Es ist kein Zufall, daß die meisten Länder, die an dem Krieg beteiligt waren, in dem Wiederaufbau ihrer Eisenbahnen vor den gleichen Aufgaben standen. Der Raubbau des Kriegs, eine verfehlte Einnahmen- und Ausgabenpolitik waren allgemein. Wenn auch in England die Wirkungen nicht den Umfang annahmen wie in Deutschland, so waren sie doch deutlich zu spüren.

Das angelegte Kapital der Gesellschaften ist, wie oben gezeigt, zum Teil in Nebenbetrieben investiert. Die Eisenbahngesellschaften betreiben Dampfschiffahrt, Kanalbetrieb, Omnibusbetrieb, sie besitzen Docks, Häfen und Kaianlagen, Hotels und Speisewagen. Diese Nebenbetriebe sind nicht immer sehr ertragreich und verändern daher das Gesamtergebnis etwas. Die Gesellschaften geben sich aber damit zufrieden und glauben, daß sie ihren Bahnen wesentliche Kundschaft zuführen.

(Zu S. 665/668 gehörig)



Die Gruppierung der englischen Eisenbahnen
(nach Simnett, Railway Amalgamation in Great Britain)

Hier sollen aber zum besseren Vergleich die Eisenbahnen an sich betrachtet werden. Es betrug 1926 das angelegte Kapital 1 206 216 723 £

Zur Wiederherstellung der Anlagen und des Betriebs waren erhebliche Kapitalausgaben erforderlich, die während des Kriegs unterblieben waren, aber erst nach Rückgabe an die Gesellschaften in genügendem Maß erfolgten. So betrug die Kapitalvermehrung

670 Die Entwicklung der englischen Eisenbahnen seit dem Jahr 1921.

von 1913 bis 1919	12,8	Mill. £,
„ 1919 „ 1920	2,7	„ „
„ 1920 „ 1921	3,7	„ „
„ 1921 „ 1922	3,8	„ „
„ 1922 „ 1923	7,0	„ „
„ 1923 „ 1924	7,9	„ „
„ 1924 „ 1925	8,0	„ „
„ 1925 „ 1926	7,6	„ „ ¹

Wenn man das Kapital in Beziehung zur Strecke setzt, so ergibt sich für 1 Meile eine Kapitalbelastung von über 50 000 £; demgegenüber in Deutschland² (wenn das Kapital mit 26 Milliarden angesetzt wird) etwa 40 000 £. Diese Überkapitalisierung der englischen Eisenbahnen ist einer der wesentlichsten Gründe ihrer geringen Rente. (1913: 6,32 %; 1925: 4,19 %, 1926: 3,57 % auf das Nominalkapital.)

Die Gründe für die Unterschiede in den Kapitalkosten sind die dichtere Besiedelung der älteren Länder zur Zeit des Eisenbahnbaus, die verhältnismäßig hohen Kosten des Grund und Bodens und Wegerechts, der häufigere und kostspieligere Dienst. Die besonderen Gründe für England sind noch die hohen Kosten zur Erlangung der Bauerlaubnis vom Parlament, die gesetzlichen Formalitäten, die große Streckenlänge in städtischen Gebieten, die unrentablen Linien für besondere Zwecke, das Verlangen der Öffentlichkeit nach Konkurrenzlinien, das zu große Interesse für den Personenverkehr, der zu große Anteil an mehrgleisigen Strecken, die Übernahme von unrentablen Nebenbetrieben. Diese Fehler der Anlage sind heute nur sehr beschränkt zu beseitigen, da das Netz bereits voll ausgebaut ist.

b) Einnahmen und Ausgaben.

	Einnahme	Ausgabe		Einnahme	Ausgabe
	(in Mill. £)			(in Mill. £)	
1913	119,8	75,7	1923	205,8	165,9
1919	178,1	164,6	1924	203,4	166,9
1920	238,9	231,9	1925	199,6	165,0
1921	217,8	226,7	1926	171,8	153,9.
1922	219,3	174,8			

¹ Die Grundlage für die statistischen Zahlen bilden für England die Angaben der Returns of Capital, Traffic Receipts and Working Expenditure usw of the Railway Companies of Great Britain 1923, 1924: und der Railway Returns für 1925/26, Railway Gazette 1927 I S. 404, 1927 II S. 41.

² Bei einer Betriebslänge von 53,227 km, vgl. Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1926, S. 66.

Ein Vergleich zwischen den Ausgaben und Einnahmen seit 1919 zeigt, daß die Ausgaben in einem weit stärkeren Verhältnis gestiegen sind als die Einnahmen. Während die Ausgaben 1920 bis über das Dreifache stiegen, waren die Einnahmen nur bis auf das Doppelte gewachsen. Im Jahr 1921 war das Verhältnis noch ungünstiger, so daß an Stelle des beträchtlichen Überschusses von 1913 (44,1 Millionen £) ein Defizit von etwa 8,9 Millionen £ entstand. Demgemäß mußte die Regierung in den Jahren 1919/21 an Zuschüssen leisten: 33,7 Millionen, 41 Millionen und 51,3 Millionen £. Im Jahr 1922 fielen die Ausgaben rasch, während die Einnahmen etwas stiegen. Seitdem sind beide in gleichem Verhältnis etwas gefallen. Der Vergleich mit dem Großhandelsindex ergibt, daß die Ausgaben zwar dem Index im Anstieg annähernd gefolgt sind, beim Abstieg aber erst beträchtlich später kamen. Als Ursache kann zum Teil die zu späte Lohnreduzierung angeführt werden. Die Gründe für die Steigerung der Ausgaben liegen in der Steigerung der Materialpreise und der Löhne, außerdem in der Vergrößerung der Angestelltenzahl. Die allgemeine Steigerung der Preise war natürlich auch in England der Ausdruck des gefallen Geldwerts.

Der starke Rückgang der Einnahmen 1926 erklärt sich aus dem Generalstreik und dem Kohlenarbeiterstreik. Demgegenüber gelang es natürlich nicht, die Ausgaben in gleichem Verhältnis zu reduzieren, so daß etwa 17,2 Mill. £ den Reserven entnommen werden mußten, nur um eine durchschnittliche Dividende von 3,6 % auf das gesamte Kapital zahlen zu können.

	1925	1926
Southern Co.	4,35 %	3,97 %
G. Western Co.	4,62 „	3,69 „
L. M. & S. Co.	4,32 „	3,64 „
L. & N. E. Co.	4,16 „	3,41 „

Auf die nicht bevorrechteten Aktien (ordinary stock) konnten überhaupt nicht mehr als 3 % ausgeschüttet werden. Diese Entwicklung war noch insofern bedenklich, als die Eisenbahnaktien unter weite Kreise des Volks verteilt sind, bei denen sie Anlagewerte darstellen.

Die Betriebszahl, die im Jahr 1913 63,53 % gewesen war, verschlechterte sich immer mehr, und auch nach der Übernahme der Eisenbahnen durch die Gesellschaften ist es noch nicht gelungen, sie unter 80 zu bringen. 1924 war sie 82,61. Das Jahr 1925 zeigt eine weitere Verschlechterung auf etwa 83,3, und das Jahr 1926 brachte die enorme Steigerung auf 90,4 %. Demgegenüber zeigen die Vergleiche mit der Deutschen Reichsbahn und den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten ein besseres Bild.

Die hauptsächlichsten Ausgaben (in Mill. £)

	Unterhaltung und Erneuerung d. Anlagen	Zugförderung	Verkehrs- ausgabe	Allg. Ausgabe
1913	25,2	17,2	23,6	2,6
1919	56,2	41,1	55,6	4,0
1920	79,3	57,7	74,9	6,0
1921	85,9	52,6	67,1	5,9
1922	60,7	40,1	56,1	5,9
1923	53,7	40,8	54,3	5,6
1924	52,8	41,9	55,2	5,8
1925	52,1	40,9	55,2	5,8
1926	44,9	41,6	50,9	5,8

Die Analyse der Ausgaben zeigt 1920 und 1921 eine besonders starke Steigerung der Unterhaltungskosten für Güterwagen und Lokomotiven. Das hat als Ursache den umfangreichen Neubau auf Erneuerungskonto und größere Reparaturen. 1924 weisen die Kosten für Zugförderung, Bahnhofsabfertigungs- und Zugbegleitdienste die größte Steigerung auf. Die allgemeinen Ausgaben haben nicht die starken Schwankungen gemacht und entsprechen ungefähr der allgemeinen Steigerung. Besonders stark gewachsen, nämlich auf das Zehnfache von 1913, sind die Ausgaben für Arbeitslosenversicherung gemäß der Bedeutung dieses Faktors.

Verkehrseinnahme (in Mill. £)

	Personen- verkehr	Güter- verkehr		Personen- verkehr	Güter- verkehr
1913	54,5	64,2	1923	94,1	109,7
1919	104,2	72,1	1924	95,1	106,4
1920	109,4	126,9	1925	94,1	103,7
1921	105,8	109,5	1926	85,1	85,0.
1922	101,8	115,5			

Die Verkehrseinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr weisen eine verschiedene Gestaltung auf. Im allgemeinen sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr mehr gestiegen als die aus dem Güterverkehr. Besonders stark war die Steigerung der ersteren 1919. Dadurch hat sich auch die Relation zwischen beiden etwas zugunsten des Personenverkehrs verändert. Im Jahr 1919 überstiegen sogar die Einnahmen des Personenverkehrs die des Güterverkehrs. Das Jahr 1926 zeigt insbesondere ein bedeutendes Absinken der Einnahmen aus dem Güterverkehr. Ein Vergleich mit der Reichsbahn und den Vereinigten Staaten zeigt, daß in beiden, besonders in Amerika, die Güterverkehrseinnahmen einen beträchtlich größeren Anteil haben als in England.

Die Ursache dieser Verschiedenheiten zeitlich wie örtlich liegt einesteils in der Tarifgestaltung, andernteils in der Entwicklung und Art des Verkehrs. Die verhältnismäßig geringe Steigerung der Gütereinnahmen im Jahr 1919 hatte als Ursache die verspätete Erhöhung der Frachtsätze und den gesunkenen Verkehr gegenüber 1913. Die im Verhältnis von 1913 noch etwa zurückbleibenden Gütereinnahmen von 1924 sind durch die verschiedene Entwicklung des Verkehrs verursacht, der Personenverkehr weist eine Steigerung auf, während der Güterverkehr noch zurücksteht. Der Ausfall der Güterverkehrseinnahmen 1926 hat als Ursache vor allem den verminderten Kohlenexport. Die Verschiedenheit der Relation gegenüber Amerika und Deutschland ergibt sich aus der verschiedenen Beschaffenheit des Verkehrs. Während in England ungefähr die gleiche Anzahl Personen- und Tonnenkilometer geleistet wird, ist die letztere Zahl in Deutschland um ein Fünftel höher, in Amerika sogar zehnmal so groß¹.

c) Die Höhe der Tarife.

Von den Tarifierhöhungen am 15. Januar 1920 und am 1. September 1920 war bereits oben gesprochen worden. Sobald die Gesellschaften die Eisenbahnen wieder übernommen hatten, erstrebten sie aus eigenen Interessen die Herabsetzungen ihrer Tarife. Sie mußten damit zunächst vorsichtig zu Werke gehen, weil die Ausgaben nicht im gleichen Maß sanken, teils hofften sie aber auch, durch Senkung der Tarife mehr Verkehr zu sich heranzuziehen. Insbesondere war die Herabsetzung am 7. August 1923 zu diesem Zweck geschehen. Die Folgen entsprachen aber den Erwartungen nicht, sondern brachten einen Einnahmeausfall.

Eil- und Personenzugfahrpreise (in Goldmark).²

	50 km				100 km			
	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.
England	6,60	5,30	4,00	—	13,20	10,60	8,00	—
Deutschland	5,40	3,80	2,50	1,70	10,80	7,50	5,00	3,30

Fahrpreis auf 100 km für die billigste Fahrgelegenheit (in Reichsmark).

	50 km	100 km	500 km
England	4,00	8,00	40,00
Deutschland	1,65	3,30	16,60
Vereinigte Staaten von Amerika	4,73	9,45	47,25.

¹ Stat. Jahrbuch f. d. Deutsche Reich, 1926, S. 68.

² Vgl. Deutsche Allg. Zeitung vom 30. Oktober 1927.

Der Vergleich mit Deutschland zeigt, daß das Reisen 3. Klasse in Deutschland noch wesentlich billiger ist als in England, ganz abgesehen davon, daß die 4. Klasse, die in Deutschland von dem größten Teil der Reisenden benutzt wird, in England gar nicht vorhanden ist. Er zeigt ferner, daß der Preisunterschied zwischen der höchsten und niedrigsten Klasse beträchtlich geringer ist als in Deutschland. Das Preisverhältnis der 1. Klasse zur 3. Klasse ist in England ungefähr 1,65 : 1, während es in Deutschland ungefähr 2,16 : 1 beträgt. Die Einnahme für 1 Personenmeile müßte in England bedeutend höher sein, wenn man nur die normalen Fahrpreise berücksichtigt (im Februar 1924 1,192 d, im September 1924 1,098 d). Sie wird jedoch durch die große Zahl der Sonderkarten zu niedrigen Preisen, insbesondere der Arbeiterkarten, weit heruntergedrückt (Februar 1924 0,840 d, September 0,903 d). Deutschland zeigt eine weit geringere Durchschnittseinnahme für 1 Personenmeile, während in den Vereinigten Staaten der Personenverkehr besonders teuer erscheint. Dem Personenverkehr wird auch in Amerika im Vergleich mit dem Güterverkehr eine größere Last aufgebürdet.

Bei den Gütertarifen¹ hat man das System der festen Zuschläge beibehalten, so daß die Erhöhung gegen 1913 verschieden wirkt, bei kleineren Entfernungen mehr, bei größeren weniger.

Am 1. November 1921 erfolgte eine Herabsetzung der Tarife für Eisenerz, Kalksteine usw. für Hochöfen und Stahlwerke von 200 auf 175 % (gegen 100 % von 1913).

Am 1. Januar 1922 erfolgte eine weitere Ermäßigung nämlich für Kohle, Koks und Kalksteine, für chemische Werke und Glasfabriken, desgleichen für Eisen und Stahl in Klasse B für Hochöfen und Stahlwerke. Der Satz wurde von 200 % auf 175 % von 1913 herabgesetzt.

Am 22. Mai 1922 erfolgte für Klasse A eine Herabsetzung von 200 % auf 175 %, für Eisenerz und Steine für Hochöfen von 175 auf 150 %, für Steine nach chemischen Fabriken und Glashütten ebenfalls von 175 % auf 150 %. Für Klasse B wurden die Sätze desgleichen von 200 auf 175 % ermäßigt, in Klasse C blieben sie auf 200 % bestehen, außer für Eisen und Stahl, die auf 175 % herabgesetzt wurden. Klasse 1—5 behielt den Satz von 200 %, nur für Blechplatten wurde er auf 175 % ermäßigt, die Sätze für kleine Pakete blieben auf 250 % bestehen. Die Zuschläge zu den Gebühren für Abholung und Lieferung wurden herabgesetzt, desgleichen in den meisten Fällen die festen Zuschläge etwas verringert.

¹ Vgl. *Railway Gazette*, 1925, II, S. 82, Sir Ralph Wegwoods Evidence before the Coal Commission.

Die Herabsetzung vom 1. August 1922 brachte für Kohle eine Ermäßigung, nämlich von 175 auf 160 %. Güter der Klassen C und 1—5 wurden von 200 % auf 175 % ermäßigt, die festen Zuschläge verringert, die Sätze für kleine Pakete von 250 % auf 200 % ermäßigt.

Am 1. Dezember 1922 wurde der Satz für Eisenerz und Kalksteine von 150 auf 140 % herabgesetzt, für Eisen und Stahl von 175 % auf 160 %.

Am 1. Mai 1923 erfolgte eine Ermäßigung für alle Klassen von 175 % auf 160 %. Landwirtschaftliche Produkte und Gegenstände erfuhren eine Ausnahme und wurden im Satz auf 150 % ermäßigt, kleine Pakete von 200 % auf 175 %. Die Zuschläge zu Abholungs- und Lieferungsgebühren wurden abgeschafft.

Am 7. August 1923 wurden die Sätze für alle Klassen von 160 % auf 150 % herabgesetzt. Für Eisenerz, Kalksteine usw. für Hochöfen und Stahlwerke blieb der Satz von 140 % bestehen. Die Sätze für kleine Pakete wurden ebenfalls auf 150 % ermäßigt. — Wie ersichtlich, sind bei den Herabsetzungen die Rostoffe besonders günstig behandelt worden, wahrscheinlich, um bei der allgemeinen Depression eine Belebung der Produktion und des Verkehrs zu bewirken.

Die letzte Herabsetzung hatte nicht den gewünschten Erfolg. Die Reineinnahmen zeigten ein ständiges Abnehmen:

1913	44,1 Mill. £
1922	44,5 „ „
1923	39,8 „ „
1924	36,5 „ „
1925	34,6 „ „
1926	17,0 „ „

Ganz abgesehen von den katastrophalen Folgen des Jahres 1926 war also ersichtlich, daß die Tarife bei den bestehenden Ausgaben zu weit herabgesetzt waren. Bis zu dem „appointed day“ hatten noch die Gesellschaften das Recht, ihre Tarife im Rahmen der gesetzlich genehmigten Höhe vom 15. August 1921 festzusetzen. Wenn auch ohne rechtlichen Zusammenhang, so doch sicher nicht ohne tatsächliche Wirkung der Entscheidung des Tarifamts über die künftigen Normalsätze, erfolgte deshalb am 1. Februar 1927 eine allgemeine Heraufsetzung der Gütertarife¹ von 150 % auf 160 % gegen 1913. Die Sätze für die Beförderung von Eisen und Kalkstein für Hochöfen und Stahlwerke wurden von 140 % auf 150 % erhöht, für den Transport von landwirtschaftlichem Dünger, ebenso für die festen Zuschläge blieben die Sätze unverändert.

¹ Vgl. Railway Gazette 1927, I., S. 72.

In Deutschland war der Stand der Gütertarife im Vergleich zu 1913 etwa derselbe wie in England. Jedoch hat sich hier nicht die Notwendigkeit einer Erhöhung herausgestellt.

Die durchschnittliche Einnahme für 1 Tonnenmeile¹ war in England 1925 1,439 d, 1926 1,55 d, sie ist etwas höher als in Deutschland. Sehr gering erscheint dagegen die Zahl in den Vereinigten Staaten. Das hat als Ursache neben der verschiedenen Belastung des Personen- und Güterverkehrs die besonders günstigen Betriebsverhältnisse im Gegensatz zu England (große Entfernungen, große Wagenladungen, Rohstofftransport u. a.).

d) Der Verkehr.

Personenverkehr (Zahl der Reisen).

1913	1,199 Mill.	1923	1,236 Mill.
1919	1,523 „	1924	1,237 „
1920	1,580 „	1925	1,232 „
1921	1,230 „	1926	1,068 „
1922	1,195 „		

Der Personenverkehr hat sich, im ganzen gesehen, bis 1925 etwas gehoben. Die Nachkriegsverhältnisse haben aber eine gewisse Änderung herbeigeführt. Durch den eingeeengten Lebensstandard hat eine Abwanderung nach den billigeren Beförderungsmöglichkeiten stattgefunden. So hat sich die Zahl der Zeitkarten, auf die erhebliche Vergünstigungen gewährt werden, auf das 1½fache vermehrt, auch ist die Zahl der Arbeiterkarten beträchtlich gestiegen, ferner hat eine Abwanderung nach der 3. Klasse stattgefunden.

Diese Abwanderung geschah hauptsächlich auf Kosten der 2. Klasse, die eigentlich gar keine praktische Bedeutung mehr hat.

Güterverkehr (beförderte Güter in Tons).

	Stückgüter	Kohle, Koks	Erze
1913	67,7	225,6	71,0
1919	68,3	180,1	56,4
1920	68,7	181,2	68,1
1921	50,5	128,3	39,0
1922	52,8	200,1	48,7
1923	58,9	222,2	62,0
1924	60,9	209,1	65,4
1925	59,7	193,6	62,5
1926	53,4	114,0	48,0

Die Entwicklung des Güterverkehrs zeigt ein viel größeres Schwanken. Am wenigsten davon betroffen wurde noch der Verkehr

¹ Unter Tonne ist immer die englische ton = 1016 kg, unter Meile die englische mile = 1,609 km zu verstehen.

für Güter aller Art (Stückgüterverkehr). Er fiel im Jahr 1921 auf etwa 75 %, um dann bis 1924 auf etwa 90 % anzusteigen. Wenngleich der Menge nach nur ein knappes Fünftel des Gesamtgüterverkehrs, so bildet er doch fast die Hälfte der Einnahmen aus diesem. Beträchtlich größer war das Schwanken im Massenverkehr von Kohle und Erz. Der Kohlentransport stellt seiner Menge nach über drei Fünftel des gesamten Gütertransports dar, der Erztransport ungefähr ein Fünftel. Die Einnahmen sind aus dem Kohlenverkehr (1924) etwas mehr als ein Drittel, aus dem Erzverkehr etwa ein Sechstel der Frachteinnahmen. Die beförderte Kohlenmenge, die 1919 und 1920 etwa 80 % von 1913 gewesen war, sank im Jahr 1921 auf etwa 57 % herab. Die Gründe dafür waren neben der allgemeinen wirtschaftlichen Krise, die Ende 1920 einsetzte, insbesondere die Kohlenstreiks (18. Oktober bis 3. November 1920 und 1. April bis 2. Juli 1921). Die durchschnittliche monatliche Kohlenproduktion von etwa 24 Millionen t im Jahr 1913 fiel auf etwa 13 Millionen t im Jahr 1921. Eine ähnliche Wirkung hatten diese Ursachen auf den Eisentransport, der im Jahr 1921 auf 55 % des Stands von 1913 sank. Im Vergleich dazu war die monatliche Produktion von Roheisen gegen 869 000 t im Jahr 1913 nur 220 000 t, von Stahl gegenüber 649 000 t im Jahr 1913 nur 314 000 t im Jahr 1921. Auch die Einfuhr von Weizen, Rohbaumwolle, Eisenerz, sowie die Ausfuhr von Geweben, Kohle und Roheisen hatte einen außerordentlich niedrigen Stand. Das zeigt den Zusammenhang der Eisenbahnen mit der allgemeinen Konjunktur, insbesondere mit dem Außenhandel Englands. Mit der Besserung der Wirtschaftslage stieg der Kohlentransport ziemlich rasch auf etwa neun Zehntel von 1913 und darüber hinaus, entsprechend der Produktion an Kohle, die 1923 fast den Vorkriegstand erreichte, während der Eisentransport (ebenso wie die Produktion von Roheisen) erst später diesen Stand erzielte.

Der Bergarbeiterstreik während des Jahrs 1926 hatte seine Wirkung naturgemäß besonders auf den Kohlentransport, der fast auf die Hälfte des Vorjahrs absank. Auch die Beförderung der Erze wurde stark betroffen. Verhältnismäßig gering waren die Auswirkungen für den Stückgüterverkehr.

Die durchschnittliche Transportlänge für 1 Tonne fiel von 1920 bis 1925 von 57,72 Meilen auf 53,95 Meilen. Diese Senkung ist vielleicht auf die Ersparnisse von Umwegen durch die Verschmelzung zurückzuführen. Demgegenüber hat Deutschland eine durchschnittliche Transportlänge für 1 Tonne von 95 Meilen und Amerika eine solche von 176 Meilen. Der Grund für die geringe Transportlänge in England, insbesondere von Kohle und Erz, ist neben der geringen Ausdehnung des

Lands vor allem die Tatsache, daß die Eisenbahnen die Zubringer für den Seeverkehr darstellen. Daher ließ der gesunkene Kohlenverkehr 1926 eine relativ größere durchschnittliche Beförderungstrecke in Erscheinung treten (60,04 Meilen).

e) Die Anlagen.

Die Betriebsleistungen der englischen Eisenbahnen nach dem Krieg mit denen von 1913 zu vergleichen, ist wegen der äußerst mangelhaften Statistik der Vorkriegszeit nur beschränkt möglich. Es ist hier das Verdienst des Verkehrsministers Geddes, durch die Vorschrift, die Aufstellungen nach einem bestimmten Schema zu veröffentlichen, Wandel geschaffen zu haben. Im wesentlichen kann sich also die Betrachtung nur auf die Zeit von 1920 an stützen. Auch ein Vergleich mit andern Ländern ist wegen der verschiedenen Berechnungsmethoden und Grundsätze nicht immer möglich.

Das Netz Englands wie das aller alten Kulturländer kann als ausgedehnt gelten. Deshalb hat die Streckenlänge nach dem Krieg nur noch geringe Ausdehnung erfahren. Gegenüber 20 245 Meilen 1913 waren im Jahr 1926 20 393 Meilen vorhanden. Eine Zunahme haben vor allem die mehrgleisigen Strecken zu verzeichnen. Gegen 1602 Meilen mehrgleisiger Strecken 1913 waren 1924 1717 Meilen vorhanden, während die Länge der ein- und zweigleisigen Strecken fast konstant blieb. Neubauten werden also vor allem an Vorortstrecken erfolgt sein. Ein Vergleich mit Deutschland und Amerika zeigt den relativ großen Anteil an zwei- und mehrgleisigen Strecken. Mehr als die Hälfte aller Strecken ist zweigleisig, etwa ein Zwölftel sogar mehrgleisig, während in Deutschland von Haupt- und Nebenbahnen etwa zwei Fünftel, in Amerika nur etwa ein Sechstel zweigleisig ist. Das hat als Ursache die eigentümliche Beschaffenheit des Londoner Vorortverkehrs, der in schnellen und langsamen Zügen viergleisig verläuft, dann aber auch die unrationelle Ausnützung durch zu viele und zu leichte Züge.

f) Das rollende Material.

An Lokomotiven hatte England 1924 24 288 Stück. Das sind auf 1000 Streckenmeilen bezogen, 1194, im Vergleich zu Deutschland und den Vereinigten Staaten erheblich mehr. Die Ausnutzung des Maschinenmaterials ergibt sich aus der Aufstellung der geleisteten Tonnenmeilen und Zugmeilen in der Maschinenstunde. Die Zugmeilen in der Maschinenstunde zeigen von 1920 bis 1925 eine fast stetige Zunahme, nur das Jahr 1926 brachte einen Abstieg.

Zugmeilen auf die Maschinenstunde.

	Personenverkehr	Güterverkehr
1920	10,10	3,18
1921	10,22	3,41
1922	10,72	3,51
1923	10,79	3,42
1924	10,74	3,34
1925	10,82	3,84
1926	10,80	3,26

Die Zahl der Personenwagen 1924 betrug 51 238, auf 1000 Meilen bezogen 2250, im Verhältnis etwa die gleiche Zahl wie in Deutschland und etwa zehnmal so groß wie in den Vereinigten Staaten.

An Güterwagen besitzen die Eisenbahngesellschaften 718 613 Stück, außerdem sind noch etwa 700 000 Wagen im Privateigentum von Benutzern, hauptsächlich von Bergwerken, Fabriken usw.¹ Die Ursache dieser Erscheinung liegt in der Geschichte, da die Eisenbahnen nach den ersten Gesetzen als Straßen aufgefaßt wurden, auf denen jeder nach den bestehenden Bedingungen auf eigenen Fahrzeugen den Verkehr ausführen lassen konnte. Die Gesellschaften haben diesen Besitz an Wagen zum Teil begünstigt, indem sie ihn in ihren Tarifbestimmungen für gewisse Klassen zur Voraussetzung machten. Im Lauf der Zeit haben sich aber die Privatwagen zu einem großen Übel ausgewachsen. Ihre veraltete Bauart steht allen allgemeinen Verbesserungen hindernd im Weg. Da sie den Besitzern immer wieder zurückgesandt werden müssen, so verursachen sie viel unnützen Rangierdienst und viele Leerlaufkilometer. Die Royal Commission of the Coal Industry² schlug deshalb vor, Vereinigungen der Wagenbesitzer zu gründen, um die Leerfahrten zu sparen. Ob indessen diese Maßregel einen großen Erfolg haben würde, ist noch zweifelhaft, da die Wagen sich vielfach für den allgemeinen Gebrauch nicht eignen.

Auch die Wagen der Gesellschaften entsprechen durchaus nicht in ihrer Gesamtheit den Anforderungen eines modernen Betriebs. Charakteristisch ist das Vorherrschen kleiner Wagen. 1924 ergab sich folgende Verteilung:

¹ Vgl. Railway Gazette 1926, I., S. 23, Royal Commission on the Coal Industry.

² Vgl. Railway Gazette 1926, I., S. 384, Auszug aus dem Report of the Royal Commission on the Coal Industry.

Wagen unter 8 tons	2,2 %
Wagen von 8—10 tons	21,9 „
Wagen von 10—12 tons	40,9 „
Wagen von 12 tons	17,5 „
Wagen von 12—20 tons	4,4 „
Wagen über 20 tons	3,2 „
Wagen für besondere Zwecke	9,9 „

Im Jahr 1920 war das Bild noch ungünstiger. Seitdem hat man die kleinen Wagen unter 12 tons vermindert und an deren Stelle größere eingestellt, besonders 12-tons-Wagen. Diese wurden von 72 367 auf 125 611 Stück vermehrt. Die Vermehrung der Wagen von 12 bis 20 tons beträgt von 1920 bis 1924 2895, die der Wagen über 20 tons 5190 Stück. Die Zahl der übrigen Typen ist annähernd konstant geblieben.

Diese Veränderungen haben aber die durchschnittliche Ladefähigkeit des Wagens nicht viel zu erhöhen vermocht. Sie betrug 1921 10,236 tons, 1924 10,580 tons. Ein Vergleich mit Deutschland ist nur indirekt möglich. Die Ladefähigkeit nach der Güterwagenachse beträgt 7,75 t¹. Nimmt man die durchschnittliche Achsenzahl der Güterwagen mit 2,043 an (durch Division der Wagenzahl in die Achsenzahl)², so ergibt sich eine durchschnittliche Ladefähigkeit für den Wagen von 15,53 tons. In den Vereinigten Staaten beträgt die durchschnittliche Ladefähigkeit der gewöhnlichen Güterwagen etwa 43,8 tons³, der Kohlenwagen sogar 51,1 tons.

Die wirkliche Ausnutzung des Ladegewichts ist aber in England noch viel ungünstiger. Hier sind zwar einige Fortschritte in den letzten Jahren zu bemerken, die aber das Ergebnis im ganzen nicht viel ändern. Die durchschnittliche Wagenladung für Stückgüter ist am ungünstigsten. Sie stieg von 2,8 tons (1922) auf 3,01 (April 1927)⁴. Die durchschnittliche Erzladung war 1922 8,45 tons, April 1927 8,81 tons, Kohle nutzt das Ladegewicht noch am besten aus. Die Ladung stieg von 9,04 tons (1922) auf 9,31 tons (April 1927). Im ganzen ergibt sich eine durchschnittliche Ladung von

5,41 tons (1920)	5,61 tons (1924)
5,52 „ (1922)	5,60 „ (April 1927)

Nur etwas mehr als die Hälfte des Ladegewichts ist also wirklich ausgenutzt. Bei der Deutschen Reichsbahn beträgt die Ausnutzung der

¹ A. f. E. 1926, S. 185.

² A. f. E. 1926, S. 185, Achsenzahl: 1 445 472; Wagenzahl 707 306.

³ A. f. E. 1926, S. 749.

⁴ Vergl. Ministry of Transport. Railway Statistic. — Great Britain. April 1927.

Güterwagenächse im beladenen Zustand über 65 %, die durchschnittliche Ladung also etwa 10,2 tons. Die amerikanischen Wagen haben eine durchschnittliche Ladung von etwa 28 tons, die Nutzung ist etwa zwei Drittel des Ladegewichts.

Die Leerfahrten der Güterwagen, ausgedrückt in Hundertteilen der zurückgelegten Wagenmeilen, haben seit 1910 nur geringe Schwankungen erfahren. Sie stiegen von 29,54 % (1920) auf 33,18 % (1923), um bis 1926 auf 29,86 % abzufallen. Unter Berücksichtigung der Schwankungen, die auf den Verkehrsänderungen in Deutschland und den Vereinigten Staaten beruhen, ergibt sich ein ähnlicher Stand.

Die Ausnutzung der Zugkraft ist ersichtlich aus der Wagen- und Tonnenzahl und aus der durchschnittlichen Geschwindigkeit des Zugs. Die Wagenzahl der Züge hat in England eine kleine Besserung erfahren. Sie stieg von 34,70 (1920) auf 34,91 (April 1927). Die Zahlen für Deutschland und Amerika sind ungefähr dieselben und schwanken zwischen 35 und 40. Einen viel besseren Vergleich der Zugleistungen gibt jedoch die mit jedem Zug durchschnittlich beförderte Gütermenge in tons. Diese Zahl hat sich in England nur in ganz geringfügigem Maß verändert. Sie betrug 1920 132,49 tons, April 1927 sogar nur 131,67 tons, sie ist außerordentlich gering und bedeutet eine sehr schlechte Ausnutzung der Zugkraft. In Deutschland beträgt für gewöhnliche Güterzüge bei einer Stärke von 81,52 Achsen die durchschnittliche Beförderungsmenge über 400 tons für den Zug, in den Vereinigten Staaten sogar 650 tons. Trotzdem ist die durchschnittliche Zahl der zurückgelegten Zugmeilen für die Zugstunde geringer als in Amerika (11,7 Meilen)¹.

Zugmeilen in der Zugstunde (Dampf).

1920	7,74	1924	8,20
1921	8,81	1925	8,23
1922	8,85	1926	7,97
1923	8,49		

Die geringe Ausnutzung des Wagenparks in England erhellt noch aus der Beziehung der geleisteten Personen- und Tonnenmeilen zu dem gesamten Wagenbestand. Zu einer Erledigung von etwa 18 Millionen Tonnenmeilen (1925)² braucht England über 700 000 Güterwagen, dazu kommt noch fast die gleiche Menge Privatwagen. Bezogen auf die Wagen der Gesellschaften, hätte jeder ungefähr 27 000 Tonnenmeilen im Jahr geleistet. Dagegen leistete ein Güterwagen in Deutschland durchschnittlich über 50 000 Tonnen-

¹ Vgl. Railway Gazette, 1922, II., S. 586. Acworth, British Railways operating statistics and their lessons.

² 1926 nur 14 Mill. Tonnenmeilen.

meilen (englische), in Amerika sogar über das Dreifache von diesem. Die geleisteten Personenmeilen, bezogen auf den gesamten Bestand an Personenwagen, ergaben für England eine Jahresleistung des Wagens von 390 000 Personenmeilen, in Deutschland etwa das gleiche, in den Vereinigten Staaten das 1½fache.

3. Gegenwartsprobleme des englischen Eisenbahnwesens.

Diese Vergleiche zeigen, daß es in England manche Probleme des Eisenbahnwesens gibt, die der Lösung harren. Die Ursachen liegen zum Teil auf verkehrsgeographischem Gebiet, zum Teil auf dem Gebiet der Betriebsführung, endlich haben sie ihren Grund in den Verkehrsgewohnheiten des Lands. Soweit die Probleme den ersten Grund berühren, sind sie nur schwer zu lösen, im zweiten und dritten Fall ist im Lauf der Zeit ein Fortschritt möglich, sofern die nötigen Voraussetzungen dafür geschaffen werden.

Die Fehler in der Anlage der Strecken lassen sich nur schwer beseitigen, weil das Netz ausgebaut ist. Einiges könnte noch durch Ersparnis von Umwegen erreicht werden. Sehr groß dürften diese Ersparnisse durch die Verschmelzung nicht sein, da die Gesellschaften bereits vor dem Krieg zusammenarbeiteten.

Die Erneuerung des rollenden Materials läßt mehr Möglichkeiten zur Ersparnis zu: durch eine moderne Ausrüstung und durch Standardisierung. Das erfordert aber Zeit und Kapitalaufwand. In Maschinen ist noch eine zu große Anzahl Typen vorhanden. Man ist bestrebt, sie auf möglichst wenige Arten zurückzuführen. Erleichtert ist diese Bestrebung durch den Zusammenschluß der Gesellschaften.

Bei Erneuerung der Güterwagen sucht man möglichst die größeren Wagentypen in den Dienst zu stellen, insbesondere für den Kohlentransport hat man die 20 tons-Wagen als am geeignetsten erkannt. Die Royal Commission on the Coal Industry¹ empfahl den Gebrauch des 20 tons-Wagens und die Errichtung eines ständigen Ausschusses im Ministerium, um den Ersatz der Wagen und die Vereinheitlichung zu beschleunigen. Die Vergrößerung der Kohlenwagen hat aber insofern ihre Schwierigkeiten, als sie eine Änderung der Verladeeinrichtungen zur Voraussetzung hat. Während die Häfen im Osten modern ausgerüstet sind, stehen die Häfen im Westen, besonders in Wales, noch teilweise zurück. Die Schwierigkeiten beruhen hauptsächlich in der Kostenteilung zwischen den Eisenbahnen und den Dockeignern.

¹ Vgl. Railway Gazette 1926, I, S. 384. Auszug aus dem Report of the Royal Commission on the Coal Industry.

Acworth weist auf die Notwendigkeit einer Erhöhung der Zugleistung hin¹. Wenige schwere Züge würden bei gleicher Verkehrsleistung die Strecke viel weniger in der gleichen Zeit belasten als die zahlreichen viel zu leichten Züge. Die Anwendung des automatischen Signalwesens, sowie die Einführung der durchgehenden Bremse würden eine Beschleunigung der Güterzüge möglich machen. Im Gegensatz zu England besitzen Deutschland und Amerika für alle Güterwagen durchgehende Bremsen.

Diese Änderung berührt aber hauptsächlich die technische Seite. Mit einer technischen Herabsetzung der toten Last durch Vergrößerung der Güterwagen oder durch Einführung des Stahlwagens ist es aber nicht getan, sondern die Ausnützung des vergrößerten Ladegewichts muß auch tatsächlich erfolgen, wenn der Nachteil nicht noch größer sein soll. Eine Einschränkung der Leerfahrten wird kaum möglich sein, wenigstens bei den Wagen der Gesellschaften, da den Massentransporten von Kohle und Erz nach den Häfen oder großen Städten nicht genügend Rückfracht gegenübersteht. Die Fertigfabrikate können den Laderaum nicht füllen. Zudem sind die Kohlenwagen nicht für jeden andern Zweck brauchbar. Wie man die Leerfahrten und Verschiebedienste für Privatwagen sparen will, wurde oben gezeigt. In diesem Punkt ist aber noch kein großer Fortschritt erreicht worden, weil die Gesellschaften sich vor einer schroffen Behandlung ihrer größten Kunden scheuen.

Die Hauptaufgabe wird sein, durch Einwirkung auf die Benutzer eine Vergrößerung der Wagenladung herbeizuführen. Die geringe Ladung liegt zum Teil in den englischen Verkehrsgewohnheiten begründet. Der englische Binnenhandel vermeidet die Anlegung großer Lager und fordert bei Bedarf die Güter in kleinen Mengen vom Großhändler an, und die Eisenbahnen waren auch in erster Linie bestrebt, diesen besonderen Anforderungen zu genügen und erst in zweiter Hinsicht auf Billigkeit zu sehen. — Die neue Gütereinteilung ist nach dieser Richtung kein großer Fortschritt, da sie keine Mindestwagenladung vorsieht. Die englischen Eisenbahngesellschaften sollen nach Acworth die Benutzer „erziehen“², auf einen Teil ihrer Gewohnheiten zu verzichten und ökonomischer zu arbeiten, zumal ihnen die Senkung der Kosten in Form der Tarifiermäßigung zu 80 % wieder zufallen soll. So gewährt die Great Western Co. einen Abschlag von 5 % für Kohlensendungen in voll beladenen 20 tons-Wagen. Ein solcher Rabatt wurde von der oben erwähnten Royal Commission allgemein empfohlen.

¹ Acworth, Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre S. 168.

² Vgl. Acworth, Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre S. 168.

Ein anderer Übelstand ist durch die Zurückhaltung und zu langsame Entladung der Güterwagen gegeben. Wegen der sehr milden Bestimmungen über die Entladezeit benutzen manche Händler die Eisenbahnwagen als Warenmagazin. Durch die Erhöhungen der Standgebühren versuchte man dem entgegenzuwirken. Im Gegensatz zu Amerika und Deutschland erscheint die Freizeit immer noch sehr lang. Sie beträgt z. B. zur Entladung eines 10 tons-Kohlenwagens 4 Tage.

Ein besonderes Problem für die englischen Eisenbahnen ist die Konkurrenz mit dem Kraftwagen¹. Dieser Wettbewerb hat in England wegen der geringen Entfernungen in den dichten Verkehrsgegenden eine ganz andere Bedeutung als in Deutschland. Die Zahl der Lastfahrzeuge vergrößerte sich in England von 1924 bis 1925 von 173 363 auf 331 824, so daß auf je 60 Einwohner ein Kraftwagen kam. In Deutschland stieg die Zahl der Lastfahrzeuge in der gleichen Zeit von 60 629 auf 80 363, und nur jeder 244. Einwohner besitzt einen Kraftwagen. Da die Eisenbahnen die niedrigen Klassen im Tarif soweit wie möglich schonen müssen, um noch Verkehr zu erhalten (what the traffic will bear), so müssen sie die höheren Klassen um so mehr belasten. Diese Güter wird der Kraftwagen für geringe Entfernungen zwischen wichtigen Punkten, wo er Rückfracht bekommen kann, billiger befördern. Auf weite Entfernungen hin und für Massengüter wird die Eisenbahn immer das Feld behaupten. Dazwischen liegt aber eine Zone des Wettbewerbs, und die Eisenbahnen werden hier durch Anpassung ihrer Dienste sich ihren Anteil sichern müssen. Wedgwood² sagt über diese Zukunftsaufgabe der Eisenbahnen: „In der Vergangenheit waren die vorherrschenden Probleme mehr wissenschaftlicher Art, auf welche Weise der Verkehr, der meist ohne Anstrengung auf unserer Seite uns gegeben war — weil nur wir ihn ausführen konnten —, zu bewerkstelligen wäre. In der Zukunft wird das Hauptinteresse den mehr psychologischen Problemen zugewandt sein müssen, mehr Verkehr zu bekommen und zu behalten, indem wir die öffentlichen Bedürfnisse kennenlernen und sie nach unserer Fähigkeit auf die beste Art und Weise zu befriedigen suchen.“

Der Vergleich mit Amerika und Deutschland zeigt, daß die englischen Eisenbahnen unwirtschaftlicher arbeiten als die Eisenbahnen in den beiden andern Ländern. Welches ist die Grundursache dafür? Das englische Eisenbahnsystem ist das älteste der Welt. Alle Erfahrungen in der Anlage, im Betrieb, in der Organisation mußten erst

¹ Vgl. Railway Gazette 1922, I, S. 302, The manage of road transport.

² Vgl. Railway Gazette 1926, II, S. 525. Wedgwood, Railway problems of to-day.

gewonnen werden. Die Eisenbahnen wurden als kleine Unternehmungen gegründet, wie es der damaligen Wirtschaft entsprach, mit allen Ausrüstungen und Einrichtungen eines Kleinbetriebs. So ist es ganz natürlich, daß sie gegenüber den Eisenbahnen der anderen Länder, die erst später und auf Grund der gewonnenen Erfahrungen gebaut wurden, zurückgeblieben sind. Nirgends zeigt sich diese Rückständigkeit deutlicher als in der Kleinheit der Güterwagen. „Unfortunately for us British Railways, though the oldest of all, are not the best organized and operated. They still bear marks of the primitive coaching and canal boat regime out which they grew“¹. Es zeigt sich hier dieselbe Erscheinung wie in der englischen Eisenindustrie oder in den alten Industrien auch anderer Länder: die frühere Vorzugstellung verwandelt sich im Lauf des technischen und wirtschaftlichen Fortschritts immer mehr in eine Rückständigkeit. Die andere Hauptursache liegt darin, daß das kleine dichtbevölkerte Land nicht die für den Eisenbahnbetrieb günstigste Grundlage darstellt. Die Eisenbahnen verlangen weite Strecken mit Massenverkehr, sie sind in England hauptsächlich die Zubringer des mannigfach ausgestalteten Seeverkehrs. Aus diesen beiden Ursachen sind die anderen Umstände zu erklären, die für das Eisenbahnwesen einen so ungünstigen Einfluß haben, die Verkehrsgewohnheiten und der Mangel an Rückfracht, wie oben gezeigt worden ist. Gleichwohl ist die Wirkung dieses teuren Betriebs der Eisenbahnen für die Gesamtwirtschaft nicht so groß wie in den anderen Ländern. England besitzt durch seine langgestreckte Insellage eine natürliche Vorrangstellung für seinen Handel in der Welt. Die Frachtkosten bilden hier nicht den Anteil an den Produktionskosten wie in den ausgedehnten Gebieten des Festlands, die vom Hafen weit entfernt liegen.

In der Vergangenheit hatte England eine Monopolstellung in seiner Industrie und seinem Handel. So fehlte bisher der Zwang zur Rationalisierung. Das wird sich für die Zukunft ändern. „Es ist klar, daß unter den jetzigen Umständen und unter Anwendung der bestehenden Methoden die gegenwärtigen Tarife nicht namhaft ermäßigt werden können. Für die Tonnenmeile berechnet sind unsere gegenwärtigen Tarife sehr hoch...“ „Industrie und Handel verlieren einen großen Teil des Vorzugs, den sie aus der geographischen Tatsache gewinnen sollten, daß die Natur sie in einem kleinen, dichtbevölkerten Gebiet hart an der offenen See zusammengedrängt hat. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß ein verstärkter internationaler Wettbewerb unmittelbar bevorsteht, und ihm gegenüber dürfte es dem englischen Handel sehr schwer fallen, sich auch

¹ Lawson, British Railways, S. 255.

nur zu behaupten“¹. Der Anfang zur Rationalisierung ist geschaffen durch die Verschmelzung. Bis jetzt sind die finanziellen Erfolge noch nicht eingetreten, die man erhofft hatte. Die Verminderung der Ausgaben, die Standardisierung, die Elektrisierung, die Lösung der schwebenden Fragen, insbesondere des Privatwagenproblems, haben erst langsame Fortschritte gemacht.

Die formale Aufgabe der Zusammenfassung ist gelöst, die größere Aufgabe, diese Form sachgemäß auch wirtschaftlich auszugestalten, bleibt noch im wesentlichen zu tun. Freilich gehört zu dieser Durchführung Zeit, und erst die Zukunft wird zeigen, wieweit die Entwicklung der englischen Eisenbahnen nach dem Krieg die Hoffnungen erfüllen wird, die man bei Beginn der Arbeit in sie gesetzt hat.

¹ Acworth, Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre S. 172.

Lebenslauf.

Am 27. Januar 1899 wurde ich als Sohn des Werkhelfers Otto Spring in Berlin geboren. Vom 6. bis zum 14. Jahre besuchte ich die 190. Gemeindeschule zu Berlin, von 1913 bis 1916 die Präparandenanstalt zu Berlin-Weißensee und 1916—17 die Seminare Königsberg Nm. und Köpenick. Im Juni 1917 wurde ich zum Heeresdienst berufen. Im September 1918 geriet ich an der Westfront in amerikanische Kriegsgefangenschaft, aus der ich im Oktober 1919 zurückkehrte. Nach meiner Entlassung aus dem Heeresdienst bereitete ich mich privatim vor und bestand am 23. März 1921 an der Königstädtischen Oberrealschule zu Berlin die Reifeprüfung. Von Ostern 1921 bis zum Herbst 1923 studierte ich an der Universität Berlin Staatswissenschaften. Im Wintersemester 1923/1924 beschäftigte ich mich an der Technischen Hochschule in Berlin mit den Grundlagen der Maschinentechnik, mit Chemie und Höherer Mathematik. Im Sommerhalbjahr 1924 und im Winterhalbjahr 1925/1926 studierte ich an der Handels-Hochschule zu Berlin Staatswissenschaften und Betriebswirtschaftslehre. Am 20. Mai 1926 legte ich daselbst die Diplomprüfung für das Handelslehramt ab. Sodann setzte ich meine wissenschaftlichen Arbeiten privatim fort. Im Winterhalbjahr 1926/1927 gehörte ich wieder als Studierender der Universität Berlin an und bestand hier am 25. Juni 1927 das staatswissenschaftliche Doktorexamen.

Artur Spring.

H. S. Hermann & Co., Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 19.
