



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Bencke, Albert: Der Plan der Nationalisierung der englischen Eisenbahnen

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**



## Der Plan der Nationalisierung der englischen Eisenbahnen

Von Albert Bencke



ur Zeit als Asquith — es ist erst einige Wochen her — der Leistung der englischen Eisenbahnen im Kriege das höchste Lob zollte, brauchte ein Eisenbahnwagen von Liverpool nach London fünf Wochen, zahllose Eisenbahnwaggons brachen auf der Fahrt zusammen, da man zeitgerechte Reparaturen versäumt hatte, und in den Londoner Stadt- und Vorortstationen waren die Gleise mit Kohlenwagen, die nicht entladen werden konnten, derart blockiert, daß der Zugverkehr gehemmt wurde und die Bevölkerung trotz der Fülle, die da rings herum lagerte, empfindlichen Mangel an Kohlen litt. Die Schiffe verließen die Häfen zum großen Teil in halbbeladenem Zustande, weil aus dem Lande infolge der Transportschwierigkeiten nichts herauskam und die großen Eisenbahngesellschaften, die allerdings seit Beginn des Krieges unter nomineller Kontrolle der Regierung standen, sahen diesem Stande der Dinge ruhig zu oder standen ihm doch machtlos gegenüber. Sie erlitten durch diese Transportkrisen keinen Schaden, denn die Regierung hatte ihnen bei Übernahme der Kontrolle ihre Dividenden garantiert. Die Dinge nahmen unter diesen Umständen, man könnte sagen, einen bedrohlichen Charakter an, denn wenn auch im englischen Parlament, in welchem vierundachtzig Eisenbahndirektoren im „House of Commons“ sitzen, wenig oder nichts von diesen Mißständen zu hören war, so ließen sie sich vor dem Publikum doch nicht völlig geheim halten und man forderte Maßnahmen zur besseren Ausnützung der Eisenbahnen und zum Bruch mit dem unverantwortlichen System der Rückständigkeit und des Schlendrians, der seit geraumer Zeit in alle Verwaltungen der Eisenbahnen des Inselreiches eingezogen ist. Daraus aber ergab sich dann der immer lauter und lauter ertönende Ruf nach Nationalisierung der englischen Bahnen, der trotz des Widerstrebens der Regierung nicht mehr zum Verstummen zu bringen ist und dem Lloyd George in irgendeiner Weise wird Rechnung tragen müssen. Die Stellung, in welcher sich die Regierung infolge dieser Lage der Dinge befindet, ist keine leichte, denn, wie erwähnt, sind die im House of Commons vertretenen Eisenbahninteressen gewaltige, und die Regierung braucht deren Rückhalt; andererseits zeigt aber die durch den Krieg aufgedeckte Rückständigkeit des englischen

Eisenbahnwesens klar die Notwendigkeit dringender Abhilfe, die über das Wollen und die Kräfte der englischen Eisenbahnverwaltungen hinauszugehen scheint.

Daß das so geworden ist, liegt an zwei Ursachen, nämlich am insularen Charakter der englischen Eisenbahnen und an dem in die organisatorische und damit auch in die technische Arbeit hineingetragenen konservativen Charakter des Engländers. Das eine Moment schaltete, bei der immer zunehmenden engen Interessengemeinschaft der englischen Eisenbahnen, die Konkurrenz fast ganz aus und schuf eine Art von insularem Betriebssystem, das dem Bedürfnis und den Wünschen des Publikums mit den einfachsten, die künftige Entwicklung außer Acht lassenden Mitteln gerecht zu werden versuchte, andererseits wurden alte Einrichtungen, die schon längst verdient hätten zum alten Eisen geworfen zu werden, oft mit großen Kosten gewissermaßen verewigt. Hand in Hand mit diesem Steckenbleiben im Organisatorischen und Technischen ging dann allerdings manche ausgezeichnete technische Leistung auf Spezialgebieten, wie etwa im Lokomotivbau. Da aber auch die beste technische Leistung ihre Bedeutung verliert, wenn mangelnde Betriebsorganisation ihre volle Ausnützung verhindert, so wurde durch diese Entwicklungen auf einzelnen Gebieten an dem im allgemeinen höchst unbefriedigenden Stande des englischen Eisenbahnwesens wenig geändert.

Ein Umstand hebt das in besonders drastischer Weise hervor. Die englischen Bahnen sind in ihren Frachtraten die teuersten Bahnen ganz Europas, und hier konnte man den in der Eisenbahnentwicklung der ganzen Welt wohl höchst seltsamen Fall erleben, daß eine Zunahme des Verkehrs nicht mit entsprechender Gewinnzunahme, ja mit teilweisen Verlusten verbunden war: die Betriebsorganisation der englischen Eisenbahnen war und ist eben so fehlerhaft, daß der Verkehr durch den Verkehr erwürgt wurde; eine über ein gewisses Maß hinausgehende Leistung, die von den Eisenbahnen gefordert wurde, brachte immer Betriebschwierigkeiten mit sich und erhöhte dadurch die Kosten oft über das Maß der Mehreinnahme. Die Frachtrate pro Tonnenkilometer stellte sich vor dem Kriege im Durchschnitt:

In England	auf 7.2 Pfennige	In Holland	auf 3.9 Pfennige
" Frankreich	" 4.9 "	" Dänemark	" 5.4 "
" Deutschland	" 4.2 "	" Norwegen	" 5.9 "

England hat also Frachttarife, die fast doppelt so hoch sind als der deutsche Tarif und dennoch wurde kurze Zeit vor Kriegsbeginn von den englischen Eisenbahnverwaltungen an die Regierung die Forderung der Ermächtigung zur Tarifierhöhung gestellt, da infolge der höheren Löhne und Kosten die Einnahmen zurückgingen. Wir können schwer beurteilen, was an dieser Behauptung wahr ist; auf jeden Fall zeigt sie die schweren Mängel im englischen Eisenbahnbetriebssystem an, denn tatsächlich hatte damals weder eine allgemeine Lohnerhöhung stattgefunden, noch waren sonst Aufschläge auf Material und Arbeit erfolgt. Wäre nicht der Krieg dazwischen

getreten, so hätte das Parlament sicherlich die Ermächtigung zur weiteren Tarifierhöhung erteilt, denn es hätte den Stimmen der vereinigten Eisenbahninteressen nicht Widerstand zu leisten vermocht.

Wenn wir uns nun unvoreingenommen fragen, welches denn die dem kundigen Beobachter aus den eingangs charakterisierten Umständen offensichtlich zutage tretenden Mängel des englischen Eisenbahnwesens sind, so zeigen sich diese in der vollkommen unzweckmäßigen, verschwenderischen und unproduktiven Ausnutzung des teilweise allerdings erstklassigen, aber nicht auf seinem Stande erhaltenen Materials und in der vollständig versagenden Überwachung der Bahnen seitens einer übergeordneten Regierungsstelle, die in der Lage wäre, gewisse Betriebs- und Verkehrsgrundsätze nach einheitlichen Gesichtspunkten festzustellen. Von den 1 560 000 Frachtwaggonen, die England (Großbritannien und Irland) im Jahre 1910 nach den vorliegenden statistischen Ausweisen besaß, wurden im genannten Jahre insgesamt nur 377 Millionen Tonnen Last befördert, somit von jedem Waggon nur 270 Tonnen im Jahre, oder etwa 880 Kilogramm pro Tag. Reduziert man diese Last auf die tatsächlich durchlaufenen Zugkilometer, so ergibt sich als Durchschnittsleistung für jeden dieser — im Durchschnitt 6 Tonnen fassenden — Lastwaggonen eine Tagesleistung von 880 Kilogramm auf 14 Kilometer. Das ist eine verschwenderisch geringe Leistung gegenüber dem Arbeitsausmaß unserer Staatsbahnwaggonen, denn sie beträgt kaum mehr als einhalb Prozent der vollen, möglichen Leistung. Dieser Verschwendung an totem Material, die um so unbegreiflicher ist, weil die Ruhepausen der Waggonen nicht oder nicht genügend zur Aufbesserung des alten Materials verwendet wurden, reiht sich dann die Verschwendung an lebendem Material, am Material der Hilfsarbeiter und insbesondere des Verschubdienstes an, mit dem rücksichtslos gewirtschaftet wurde und an dem in diesem erklärten Lande der Humanität ein direkter Raubbau getrieben wird. Auch hier sprechen die von der Statistik gegebenen Daten für sich, wobei allerdings in Betracht zu ziehen ist, daß es sich um Ziffern aus dem Kriegsjahre handelt, deren Höhe vielleicht zum Teil auf das ungelübte Personal zurückzuführen ist. Danach wurden im Jahre 1915 im Verschubdienst allein nicht weniger als 106 Menschen getötet und 2751 verwundet. Alles in allem wurden im englischen Eisenbahndienst in diesem Jahre nicht weniger als 398 Menschen getötet und 4937 verwundet; außerdem wurden noch 21 000 anderweitige Verletzungen geringerer Natur herbeigeführt.

Diese Ziffern bewiesen an sich schon das Vorhandensein unhaltbarer und rückständiger Verkehrseinrichtungen, wenn dieser Nachweis nicht schon durch die anderen angegebenen Tatsachen erbracht wäre, und diese Zustände hätten sich nicht in das gesamte englische Eisenbahnwesen einnisten und es zu einer Art von reaktionärem System ausgestalten können, wenn nicht jenes andere erwähnte Moment, das Fehlen jeder zielbewußten, verständigen, die Interessen des Gesamtpublikums währenden staatlichen Überwachung des englischen Eisenbahn-

wesens hinzugekommen und den Eisenbahngesellschaften vollkommen freie Hand gelassen worden wäre.

Die englische Überwachungsbehörde, die für alle Transportdinge und damit auch für das Eisenbahnwesen maßgebend ist, ist der „board of trade“, das Handelsamt mit seinen technischen und kommerziellen Abteilungen. In diesem Amte, vielleicht der ultrakonservativsten Regierungsbehörde Englands, kommt so recht der englische kurzfristige Merkantilismus zum Ausdruck, der in der alleinigen Ansehung des augenblicklichen größten Gewinnes hübsch alles beim alten läßt und seine Verfügungen stets nach den engsten Gesichtspunkten der Direktoren der verschiedenen Transportunternehmungen geregelt hat, die beständig große Summen für die Wahlfonds beider Parteien zahlten und sich daher in der Sicherheit wiegen konnten, daß ihnen keine der beiden Parteien, welche immer zur Regierung gelange, wehe tun würde. An der Spitze dieses „board of trade“ steht immer ein der jeweiligen Regierungspartei angehöriger Politiker, dem die festbesoldeten Beamten der Behörden unterstellt sind. Diese Herren aber kennen das mit Geldinteressen so eng verwobene englische Parteiystem zu gut, um Neuerungen, die ihnen ihr in diesen Kreisen unleugbar vorhandenes Fachwissen eingibt, vorzuschlagen und auf ihre Einführung zu dringen. So wird diese nominelle „Überwachungsbehörde“ zur Dienerin der großen Transportverbände, deren engherziger Gewinnpolitik demnach kein Gegenwicht geboten wird und die durch gegenseitiges Einverständnis auch den durch den Wettbewerb gegebenen Antrieb zu zweckmäßigen Neuerungen und von der Entwicklung geforderten Ausgestaltungen des Verkehrswesens nicht verspüren, so daß sie sich in geschlossener Stellung dem Publikum gegenüberstellen konnten.

Seit Beginn des Krieges wurde nun über dieses verrottete Eisenbahnsystem die Kontrolle der Regierung gelegt, die das Chaos nur noch vergrößert hat, da an die Eisenbahnen ungleich größere Anforderungen gestellt wurden, denen keine einheitliche Organisation nach großen Gesichtspunkten an die Seite trat. Die Verwirrung wurde immer ärger, führte zu den eingangs skizzierten Zuständen und dennoch fand ein Asquith, kurze Zeit bevor er den Ministerseffel verließ, den Mut, die Leistungen der englischen Eisenbahnen und insbesondere die Arbeit jenes „board of trade“ zu rühmen, der einfach zugeesehen und nichts getan hatte, um der allgemeinen Transportverwirrung und dem selbstherrlichen Regime der einzelnen Eisenbahnverwaltungen zu steuern. Bleiben doch heute noch die Waggonn jeder der vielen einzelnen Gesellschaften sorgsam getrennt und werden als gesonderte Zubehöre behandelt, statt sie, wie es nach Übernahme der Kontrolle der Eisenbahnen durch den Staat hätte geschehen sollen, nach einem einheitlichen Gesamtplan zu behandeln. Auch hier scheiterten alle Organisationsbestrebungen an dem System des konservativen englischen Individualismus, der auf seinem Standpunkt beharrt und im englischen Charakter seinen stärksten Nährboden findet.

Nun aber sind die Mißstände so offenbar geworden, daß sich sowohl vom radikalen als vom konservativen Flügel aus immer lauter der Ruf nach Nationalisierung der englischen Eisenbahnen erhebt, während die liberale Mitte, in der das eigentliche Eisenbahninteresse vertreten ist, bisher in dieser für die Zukunft Englands überaus wichtigen Frage nicht Farbe bekannt hat. Lloyd George wird durch den Zwang der Not getrieben, Maßnahmen zur Entwirrung der Verkehrsverhältnisse zu treffen, aber es ist doch sehr die Frage, ob er anders als unter dem äußersten Zwange zu einer Nationalisierung, also Übernahme der gesamten Eisenbahnen Englands in den Staatsbetrieb, schreiten wird. So sehr das allerdings in das ganze System zu passen scheint, das durch Lloyd George seit Beginn seiner Laufbahn vertreten wurde, so hat doch die Geschichte der letzten Jahre nur zu deutlich gezeigt, wie eng auch dieser scheinbare Staatssozialist mit dem englischen individualistischen System verknüpft ist, das sich mit solchem Eingriff in die Rechte der einzelnen nicht verträgt. Der Krieg verlangt aber seine Opfer und drängt Lloyd George von der liberalen Mitte immer weiter nach rechts und nach links zu Radikalen und Konservativen, die heute die stärksten zur Fortführung des Krieges treibenden Kräfte im englischen Parlamentarismus darstellen, und daß Lloyd George diesen Mahnern auch starke Parteiinteressen zu opfern gewillt ist, hat er zu verschiedenen Malen bereits gezeigt.

So steht heute die Sache der englischen Eisenbahnen gewissermaßen auf der Schneide; die Pläne, nach denen die Nationalisierung der Bahnen vor sich gehen sollte, sind fertiggestellt, die ungeheuren Ersparnisse, die dadurch am Volksvermögen gemacht werden könnten, sind ziffernmäßig erhoben und kein Geheimnis; von oben und unten wird agitiert und wir können daher eines Tages plötzlich mit der Nachricht von einem großen Umschwung im englischen Eisenbahnwesen überrascht werden.

Aber auch dann wird es langer Zeit bedürfen, bis man die tief eingerosteten Mängel des englischen Eisenbahnwesens wird beseitigen können und wir können heute schon sagen, daß die eigenartigen Charaktereigenschaften des Engländer, die in seinem Eisenbahnwesen zutage treten, uns nicht unwesentliche Helfer in unserer gerechten Sache werden. So entsteht oft aus dem Wesen, das den Krieg gebär, der Gegenseite ein Helfer und die Ordnung einer höheren Gerechtigkeit tut sich damit kund.

