

Ziegler, Othmar

Article — Digitized Version

Verstaatlichung und Reprivatisierung im englischen Verkehrswesen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Ziegler, Othmar (1953) : Verstaatlichung und Reprivatisierung im englischen Verkehrswesen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 9, pp. 562-567

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131782>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Verstaatlichung und Reprivatisierung im englischen Verkehrswesen

Dr. Dr. Othmar Ziegler, London

Das seit langem erwartete neue englische Verkehrsgesetz ist am 6. Mai 1953 unter dem Titel „Transport Act 1953“ in Kraft getreten. Mit diesem Gesetz wurden große Teile der von der Labour-Regierung im Transport Act von 1947¹⁾ durchgeführten Reorganisation des britischen Verkehrswesens rückgängig gemacht und neu geordnet. Um die politischen und wirtschaftlichen Hintergründe der Neuordnung zu verstehen, bedarf es einiger kurzer Vorbemerkungen.

DIE VERSTAATLICHUNG VON 1947

Die Bahnen befanden sich bis 1947 im rechtlichen Besitz der Aktionäre. Sie waren im letzten Kriege ebenso wie im ersten Weltkrieg der zentralen Leitung der britischen Regierung unterstellt. Auch nach dem zweiten Weltkrieg wurde wieder das Problem akut, ob die Eisenbahnen dem freien Spiel der Kräfte zu überlassen seien oder ob eine Koordination mit anderen Verkehrsmitteln gesetzlich verfügt werden solle.

Der Staat, dessen erste Nachkriegsregierungen sozialistischen Doktrinen huldigten und demgemäß kein Interesse daran hatten, dem privaten Aktionär Opfer zu bringen, war nicht bereit, mit großzügigen Investitionen aus Steuergeldern das durch die überstarke Inanspruchnahme in den beiden Kriegen heruntergewirtschaftete Eisenbahnsystem wieder aufzubauen. Da die Aktionäre der Eisenbahnen auf Grund der rührigen Wahlpropaganda und des darauffolgenden Wahlsieges der Labour Party kein Interesse an einer etwaigen Investitionsanleihe der Bahnen hatten, so konnte nur das Allernotwendigste aus den die Ausgaben ohnehin nicht mehr deckenden laufenden Einnahmen beschafft werden. Der Kapitalmangel blieb auch noch nach der Verstaatlichung bestehen, denn der Transport Act von 1947 beschränkte im Art. 89 die British Transport Commission recht rigoros in dem Recht, an den Kapitalmarkt heranzutreten.

Hinzu kam der Mangel an Stahl und Baumaterial, die beide staatlich bewirtschaftet waren. Der Rüstungsindustrie wurde absolute Priorität zugestanden, und erst vor kurzem erfolgte eine merkbliche Besserung der Eisen- und Stahlversorgung. Das rollende Material der englischen Bahnen, das noch heute viel überaltert ist als das irgendeines anderen mittel- oder westeuropäischen oder nordamerikanischen Eisenbahnnetzes, erwies sich vielfach als unzureichend für den modernen und wirtschaftlich rationellen Transportbedarf. Schon 1947 wurde bemängelt, daß ein erheblicher Teil der britischen Lokomotiven Jahrzehnte alt sei und daß auch die Waggons über eine zu kleine Ladekapazität verfügten. Auch die Strecken, Signalanlagen und Gebäude der englischen Eisenbahnen sind noch heute erneuerungsbedürftig.

¹⁾ Vgl. Ziegler, „Die Nationalisierung des Verkehrswesens in Großbritannien“. Weltwirtschaftliches Archiv, Kiel, Heft 1/1949.

Aber nicht nur Stahl und Kapital für ein großzügiges Investitionsprogramm fehlten, hinzu kamen noch allgemein gültige Beschränkungen im Bauwesen des Landes, die nicht zu überwinden waren. Ertragsmäßig befanden sich die britischen Eisenbahnen seit langen Jahren in einer ungünstigen Situation, und 1951 konnte die Transport Commission zum erstenmal ein Defizit vermeiden; allerdings waren erhebliche Tarifsteigerungen und eine tiefgreifende Rationalisierung notwendig, um dieses Ziel zu erreichen.

Der Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Straße war schon seit Jahren sehr heftig, und verschiedene Versuche, einen gerechten Vergleich („square deal“) zu schaffen, waren mehr oder minder erfolglos geblieben²⁾. Die britischen Eisenbahnen hatten auf Grund des Road Transport Act von 1928 wesentlichen Einfluß auf die großen Kraftverkehrsunternehmungen gewonnen, und eine Zusammenarbeit wurde durch die aus Vertretern beider Verkehrszweige bestehenden Schiene-Straße-Ausschüsse versucht. Der Transport Act vom Jahre 1947 schritt energisch zur Verwirklichung der Koordination und beauftragte die British Transport Commission mit der Schaffung eines allen technischen und ökonomischen Ansprüchen genügenden Verkehrswesens durch die Integration der öffentlichen Landverkehrsmittel.

Die in die Transport Commission gesetzten Hoffnungen wurden nur zum Teil erfüllt, denn der Transport Act von 1947 war nicht weit genug gefaßt worden, so daß bedeutende Verkehre in privater Hand verblieben. Das gilt insbesondere von der Freiheit in der Benutzung von „C“-Lizenzen, dem sogenannten Werkverkehr, der in England streckenmäßig unbegrenzt ist. Die Anzahl der unter „C“-Lizenz laufenden Kraftfahrzeuge stieg von rund 487 000 im Jahre 1947 auf 834 000 im Jahre 1952, von denen 148 860 Lastwagen über 2½ t Tragfähigkeit besaßen und für den Fernverkehr geeignet waren. Diese Entwicklung war teilweise dadurch bedingt, daß die Verfrachter ein gewisses Vorurteil gegen nationalisierte Betriebe hatten, denen sie Schwerfälligkeit und mangelnde Elastizität vorwarfen; zum Teil aber auch waren die Gründe rein politischer Natur, weil man in der Integration des Verkehrswesens durch die Transport Commission einen unerwünschten Eingriff der öffentlichen Hand in eine private Unternehmersphäre empfand.

Die British Transport Commission hat seit ihrem Bestehen sehr erhebliche Beträge für Investitionen aufgewendet, und es sind fühlbare Verbesserungen an Eisenbahnanlagen und rollendem Material gemacht worden. Der letzte veröffentlichte Bericht³⁾ der British

²⁾ Vgl. Sherrington, „The economics of rail transport in Great Britain“, Vol. II, 2nd edition, London 1937, S. 286 ff. und O. Ziegler, „Schiene oder Straße“, Prag 1934, S. 115 ff.

³⁾ British Transport Commission: Report for 1951, London 1952, Seite 1.

Transport Commission besagt, daß im Jahre 1951 340 Lokomotiven, 1923 Personenwagen und 37 796 Güterwagen neu gebaut und in Betrieb genommen worden sind. Auch die Elektrifizierung der Strecken machte Fortschritte. Über die 1952 erzielten Ergebnisse ist bisher noch nicht berichtet worden; der erwähnte Bericht für 1951 bemerkt nur, daß im Jahre 1952 bei gleichbleibenden Preisen allein rollendes Material im Werte von ungefähr 500 Mill. £ neu angeschafft werden sollte. Die British Transport Commission wurde infolge des im Act von 1947 festgelegten verhältnismäßig niedrigen Limits für die Aufnahme von Krediten (275 Mill. £) in ihrem Ausbauprogramm beengt; daher konnten die Investitionen der British Transport Commission auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens nicht ausreichen.

Ein Blick in die Statistik der ECE⁴⁾ über den Eisenbahnfrachtverkehr beleuchtet schlagartig die Situation, die sich in England aus der Verwendung kleiner, überalteter Waggons, aber anscheinend auch aus organisatorischen Mängeln ergab:

Durchschnittsladung per Waggon bei Beginn der Reise (1951)		Durchschnittliche Zeit der Wiederbeladung (Dezember 1950)	
Land	Ladung (in t)	Land	Tage
Niederlande	16,0	Belgien	4,2
Belgien	15,9	Bundesrepublik	4,3
Bundesrepublik	14,4	Niederlande	5,1
Frankreich	13,1	Italien	7,5
Italien	12,6	Großbritannien	10,4
Großbritannien	8,6		

Besonders der britische Kohlentransport befindet sich in einer geradezu beklagenswerten Situation. Zwar sind die Einnahmen durch erhöhte Tarife auf das Fünffache der Vorkriegszeit gestiegen, jedoch ging dies durchaus zu Lasten der Konsumenten, eben wegen der geringen Leistungsfähigkeit der überwiegend winzigen Kohlenwaggons. Während man in Kanada und den USA die 20-t-Waggons bereits vor etwa fünfzig Jahren als unwirtschaftlich abzuschaffen begann, werden in Großbritannien noch heute Kohlenwaggons mit einer Ladekapazität von 12 bis 16 t zum Neubau in Auftrag gegeben. Als Ergebnis des verstärkten Einsatzes von Großwaggons (60- und 70-Tonner) sind in den USA die Kohlenfrachtraten Ende 1952 herabgesetzt worden.

Von britischen Wirtschaftskreisen wurde zum schleppenden Wiederaufbau der Eisenbahnen kritisch bemerkt, daß die kontinentaleuropäischen Länder bei Kriegsende vor einem vielfach durch Kriegseinwirkungen (Besetzung, Bombenangriffe usw.) desorganisierten und zerstörten Eisenbahnnetz standen, während die britischen Eisenbahnen bei weitem nicht so schwere Verluste an Anlagen und rollendem Material zu beklagen hatten. Trotzdem hätten die kontinentalen Staaten — vor allem Frankreich und Deutschland — ihr Eisenbahnwesen schneller reorganisiert und wiederaufgebaut als England.

Als die British Transport Commission durch die Road Haulage Executive den britischen Kraftverkehr er-

faßte, befand sich dieser Zweig gleichfalls in einer schwierigen Situation. Der starke Verkehr der Kriegsjahre und die mangelnde Pflege des Straßennetzes führten zu einer Überbeanspruchung. Dringende Reparaturen von Straßen und Kraftfahrzeugen mußten möglichst zurückgestellt werden. Neue Fahrzeuge gelangten durch die Exportpolitik der britischen Regierung nur in unzureichender Menge auf den Inlandsmarkt. Die Lieferfristen betrug mehrere Jahre. Auch hier änderte sich die Situation erst in den letzten zwei bis drei Jahren. Bis zum 31. Dezember 1951 hatte die Road Haulage Executive insgesamt 3766 Kraftverkehrsunternehmungen erfaßt und in ihren Besitz überführt. Ein interessanter Bericht über das gesamte Kraftverkehrswesen Englands wurde im Frühjahr dieses Jahres von einer englischen Großbank veröffentlicht⁵⁾. Darin heißt es:

„Es scheint, als ob die Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs nunmehr an einem Punkt angelangt ist, an dem das bis zum Jahre 1939 in unser Straßennetz investierte Kapital nicht mehr ausreicht. Die Zahl der Kraftfahrzeuge auf den Straßen Großbritanniens stieg von 1 524 000 im Jahre 1925 auf 4 657 000 im Jahre 1951. Das Steueraufkommen aus dem Kraftverkehr stieg von 87 Mill. £ im Jahre 1939 auf schätzungsweise 295 Mill. £ im Jahre 1952, aber die Ausgaben für die Instandhaltung der Straßen stiegen in diesem Zeitraum nur von 65 Mill. £ auf 80 Mill. £. In britischen Verkehrskreisen schätzt man, daß der dringend erforderliche Neubau von mindestens 200 Meilen Autostraßen zu einem Kostensatz von 240 000 £ pro Meile 48 Mill. £ pro Jahr verschlingen wird, und man nimmt an, daß die Zahl der Motorfahrzeuge bis zum Jahre 1965 auf 6 111 000 ansteigen wird.“ Falls der Verkehr tatsächlich in diesem Tempo steigt, dürfte bei dem jetzt gültigen Steuersatz der Neubau von Straßen eine bedeutende potentielle Einnahmequelle für den Staat werden.

Es muß zugegeben werden, daß es der British Transport Commission auf Grund des Gesetzes von 1947 teilweise gelungen ist, eine weitgehende Integration zu erreichen. Die von den Exekutivausschüssen durchgeführte Kontrolle der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs, des Londoner Personennahverkehrs, der Docks, Kanäle und Hotels war erzielt worden. Als der Bericht über das Betriebsjahr 1951 erschien und zum erstenmal ein wenn auch kleiner Gewinn ausgewiesen wurde, empfand die britische Öffentlichkeit den Bericht als einen Schwanengesang, da die Diskussionen über die Abänderung des Gesetzes von 1947 bereits im Gange waren. Der Vorsitzende der British Transport Commission sagte in seinem Bericht vom 9. Juli 1952 an den britischen Verkehrsminister: „... Wenn es der Commission möglich wäre, mit ihren Plänen für die Weiterentwicklung der Integration ihrer Dienste unter einer geeigneten, revidierten Organisation der Verwaltung fortzuschreiten ..., könnte sie mit einigem Vertrauen in die Zukunft blicken.“ Die Änderung des Gesetzes von 1947 wurde im Wahlkampf der Konser-

⁴⁾ Annual Bulletin for Transport Statistics 1951, prepared by ECE.

⁵⁾ Westminster Bank Review, London, Mai 1953.

vativen Partei ebenso in den Vordergrund gerückt wie die Reprivatisierung der Eisen- und Stahlproduktion. Objektive Kritik erlaubt den Schluß, daß die Integration und Koordination des britischen Verkehrswesens zweifellos auf dem Wege war, sich günstig für die Wirtschaft auszuwirken. Andererseits mußte aber die Politik der Transport Commission mit Rücksicht auf das absinkende Verkehrsvolumen der Eisenbahnen bei der Festsetzung der Transporttarife die Prinzipien des Schutzes für den schwächsten Produzenten in der gleichen Weise wahren, wie es private Kartelle tun. Sie hatte die Tarife so zu gestalten, daß der unter den ungünstigsten Verhältnissen gerade noch zum Zuge kommende Verkehrsträger nicht mit Verlust arbeitet.

DAS NEUE GESETZ VON 1953

Den beiden englischen Transport Acts von 1947 und 1953 liegen wirtschaftsphilosophisch konträre Ideologien zugrunde. Das Gesetz von 1947 vertrat die Ansicht, daß das gesamte Verkehrswesen des Landes als „public utility“ organisiert sein müsse. Der Verkehr dürfe nicht ausschließlich vom Standpunkt betrieblicher Rentabilität betrachtet werden, denn er habe bedeutende gemeinwirtschaftliche Funktionen zu erfüllen, die oftmals erhebliche finanzielle Opfer erforderten. Man betrachtete den Wettbewerb Schiene-Straße auch wegen der ganz verschiedenen Kostenstruktur und der unterschiedlichen Voraussetzungen als nicht erwünscht. Der gewerbliche Güterverkehr in privater Hand übernimmt keine Transporte, die einen Zuschuß verlangen, und ist ausschließlich vom Streben nach größtmöglichem Profit durchdrungen. Um diesem Zustand ein Ende zu bereiten, glaubte man, die Lösung sei eine Zusammenfassung des maßgeblichen Landverkehrs unter der Ägide der British Transport Commission, deren Verkehrs- und Tarifpolitik zu bestimmen Sache des Staates ist. Zwar hatte man beratende Ausschüsse der Verkehrsunternehmen eingerichtet⁶⁾, und das „Transport Tribunal“ hatte Tarife zu genehmigen und über Beschwerden hinsichtlich der Tarife zu entscheiden, aber die British Transport Commission konnte den Kraftverkehr durch Lizenzerteilung kontrollieren⁷⁾ und solcherart unbequeme Konkurrenten ausschalten. Der Staat hatte sich durch die Schaffung der British Transport Commission ein Quasimonopol aufgebaut.

Der Transport Act von 1953 stellt dagegen primär das ökonomische Prinzip in den Vordergrund. Die politische Ideologie der Konservativen Partei, die nun die Regierung bildet, ist schärfstens gegen die Betätigung des Staates in der wirtschaftlichen Sphäre eingestellt. Der Verkehr ist ein integrierender Teil des Wirtschaftslebens, dessen Prosperität nur durch das freie Spiel der Kräfte sichergestellt werden kann. Der Wettbewerb, so erwarten die Konservativen, wird die Transportkosten senken und so der gesamten Wirtschaft und dem Volke zum Segen gereichen. Schon die Wahlpropaganda der Konservativen Partei ließ keinen

Zweifel darüber, daß der Kraftverkehr kein Monopol der British Transport Commission bleiben würde und der freie Wettbewerb durch private Unternehmungen wieder hergestellt werden sollte.

Der Transport Act von 1953 hat in konsequenter Weise auch die Eisenbahn von gewissen Restriktionen befreit und es ihr ermöglicht, elastische Tarife festzulegen, die ihr den Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln erleichtern sollen. Die britischen Eisenbahnen brauchen nun nicht mehr alle Tarife zu veröffentlichen, sondern nur noch die Höchstarife. So werden die Eisenbahnen künftig in der Lage sein, gewisse Sonderabmachungen mit Verfrachtern zu treffen, die nicht publiziert zu werden brauchen.

Der Transport Act von 1953, Art. 22, räumt weiterhin jeder Person, die Güter mit der Eisenbahn befördert, die unter den gegebenen Umständen nicht anders befördert werden können, das Recht der Beschwerde beim Transport Tribunal ein, wenn die berechneten Tarife für unangemessen gehalten werden. Das Transport Tribunal ist berechtigt, gegebenenfalls einen Frachtsatz festzustellen, der ihm als gerechtfertigt erscheint. Als der Transport Act von 1947 in Kraft trat, war bestimmt worden, daß die British Transport Commission innerhalb von zwei Jahren einen neuen Tarifentwurf vorzulegen habe, der die Eisenbahn-, Straßenverkehrs- und Binnenschiffahrtstarife umfassen sollte. Dieses Limit von zwei Jahren wurde bereits zweimal, 1949 und 1951, vom Verkehrsminister verlängert. Nur die Personentarife sind nach Annahme durch das Transport Tribunal in Kraft getreten, aber die Frachttarife sind noch nicht vorgelegt worden.

Das neue Tarifschema für den Güterverkehr war im Jahre 1951 nahezu beendet, wurde aber nicht endgültig verabschiedet. Da nun der Transport Act von 1953 den Straßenverkehr reprivatisiert hat und — wie bereits erwähnt — bestimmt, daß nur die Höchstarife genehmigungs- und veröffentlichungspflichtig sind, arbeitet die British Transport Commission zur Zeit ein neues Schema aus⁸⁾.

Der Transport Act von 1953 war in beiden Häusern des britischen Parlaments in nächtelangen Sitzungen schwer umkämpft worden. Es wurden zwei Entwürfe fertiggestellt, doch mußten zahllose Abänderungen — allein 70 davon kamen vom House of Lords — in die endgültige Fassung aufgenommen werden. Insbesondere waren es zwei Punkte, über die endlose, erhitzte Debatten geführt worden waren: über das einzuschlagende Verfahren beim Verkauf der Fahrzeuge der Road Haulage Executive, die sofort zu bestehen aufhörte, und über die Zulässigkeit und Feststellung der Beförderungsabgabe (transport levy). Daher ist es nicht verwunderlich, daß die Bestimmungen des Transport Act von 1953 über den Güterkraftverkehr (Carriage of goods by Road) allein 11 von den 36 Artikeln des Gesetzes umfassen⁹⁾. Die Beförderungsabgabe und der aus ihr zu bildende Verkehrsfonds werden in vier Artikeln geregelt.

⁶⁾ Transport Act 1947, Art. 6, Abs. 3, betr. Central Transport Consultative Committee.

⁷⁾ Transport Act 1947, Art. 52.

⁸⁾ Rede des Verkehrsminister Mr. A. T. Lennox-Boyd im House of Commons, Hansard, 11/8/53.

⁹⁾ Transport Act 1953, Art. 1—11.

Der Transport Act gliedert sich in folgende acht Hauptabschnitte:

Güterkraftverkehr,
Beförderungsabgabe und Verkehrsfonds,
Reorganisation der Eisenbahnen,
Personenkraftverkehr, Handelshäfen, Hafeneinrichtungen,
Tarife,
Abänderungen zu den allgemeinen Aufgaben und dem
Aufbau der British Transport Commission,
Pensionsrechte und Entschädigungen an Angestellte,
Verschiedenes und Allgemeines.

Es muß hier aus Raumangel auf eine ausführliche Besprechung aller Vorschriften des neuen Gesetzes verzichtet werden. Im einzelnen sei kurz auf folgende wichtige Punkte hingewiesen:

Der in Parlament und Presse heißumstrittene Vorgang beim Verkauf der Fahrzeuge und Einrichtungen der Road Haulage Executive wurde derart geregelt, daß ein „Road Haulage Disposal Board“¹⁰⁾, bestehend aus 6 Mitgliedern, vom Verkehrsminister ernannt wird. Die Mitglieder sind Vertreter des Ministeriums, des Handels, der Industrie und der Lizenzinhaber für den Kraftverkehr. Der britische Kraftverkehrsverband umfaßt rund 17 000 Firmen, die sich für den Erwerb der Kraftfahrzeuge interessieren. Allerdings waren die Käufer anfangs etwas vorsichtig mit dem Rückkauf der Fahrzeuge, da Abgeordnete der Labour Party verschiedentlich in öffentlichen Versammlungen erklärt hatten, daß eine entschädigungslose Enteignung dieser Fahrzeuge verlangt werden würde, sobald ihre Partei wieder ans Ruder kommen sollte. Das Verkaufsdirektorium (Disposal Board) ist mit weitgehenden Rechten und Pflichten ausgestattet. Prinzipiell ist vorgesehen, daß der Verkauf nicht einzeln, sondern in Transporteinheiten (transport units) erfolgen soll, um einen möglichst wirkungsvollen Verkehr in privater Hand zu schaffen. Das Verkaufsverfahren ist beweglich gehalten, und es soll dafür gesorgt werden, daß nicht eine Unzahl kleinster Unternehmer mit einem wahllos zusammengestellten Fuhrpark und mit ungenügendem finanziellen Rückhalt ein Verkehrschaos verursacht.

Auch für die Eisenbahnen sind wichtige Bestimmungen im Gesetz enthalten. Der Transport Act vom Jahre 1953 sieht eine Reorganisation der Eisenbahn durch Dezentralisierung des Betriebs vor. Die Railway Executive soll aufgelöst werden¹¹⁾. Die regionale Kontrolle, wie sie vor 1947 von den London Midland and Scottish Railways, der Great Western Railway, den London and North-Eastern Railways und der Southern Railway ausgeübt worden war, soll wiedereingeführt werden, jedoch mit dem Unterschied, daß die schottischen Linien einen eigenen Bezirk bilden werden. Es werden insgesamt 5 Eisenbahnbezirksdirektionen entstehen, denen ein hoher Grad von Autonomie eingeräumt wird. Die British Transport Commission muß dem Verkehrsminister bis Ende 1953 oder Anfang 1954 Pläne über die Reorganisation der Eisenbahnen überreichen. Das auf Grund dieses Plans auszuarbeitende Schema muß der Verkehrsminister dem Parlament zur Genehmigung vorlegen.

Für die Eisenbahnen sieht der Transport Act von 1953 eine weitgehende Befreiung von alten Vorschriften aus früheren Railway Acts vor, die die Eisenbahnen noch zugunsten der Binnenschifffahrt beschränkten und ihnen Verpflichtungen auferlegten, die sie später im wirksamen Wettbewerb gegen neuere Verkehrsmittel fühlbar behinderten. Das neue Gesetz erlaubt den Eisenbahnen, eigenen Güterkraft- und Personenkraftverkehr beizubehalten. Vorläufig werden etwa 3500 Lastkraftwagen bei den Bahnen, also unter der Kontrolle der British Transport Commission verbleiben, die in Wettbewerb mit privaten Kraftverkehrsunternehmen treten können. Es soll auch den Eisenbahnen erleichtert werden, Schienenverkehre durch Kraftverkehr abzulösen, wenn sie es für wirtschaftlich vertretbar halten und die British Transport Commission die Zustimmung des Verkehrsministers einholt. So brachten z. B. die englischen Tageszeitungen im August d. J. die Nachricht, daß die Railway Executive bzw. die British Transport Commission dem Verkehrsminister den Vorschlag unterbreitet habe, den Eisenbahnbetrieb auf der Isle of Wight weitgehend einzuschränken und bestimmte Strecken stillzulegen, da der Verkehr sich als unrentabel erweise und immer mehr Güter und Personen zum Kraftverkehr abwanderten.

Eine wichtige, viel umkämpfte Bestimmung des Transport Act von 1953 betrifft die Beförderungsabgabe (The Transport Levy and The Transport Fund¹²⁾). Diese Abgabe wird für jene Perioden berechnet, für die Lizenzen für Fahrzeuge ausgegeben werden. Es werden alle Fahrzeuge betroffen, die am oder nach dem 1. Januar 1954 öffentliche Straßen in Großbritannien benutzen. Für jedes Fahrzeug werden vorerst bis zum Ende des Jahres 1955 13/6 d berechnet, und die Abgabe soll dann stets für drei Jahre im voraus festgelegt werden. Aus diesen Einnahmen soll ein Fonds unter dem Namen „Transport Fund“ entstehen. Man schätzt, daß der Fonds etwa 4 Mill. £ jährlich erreichen wird. Der Fonds steht unter der Kontrolle des Ministers, der daraus Beträge an die British Transport Commission zahlen kann, um etwaige Verluste zu decken, die aus dem Verkauf der Straßenfahrzeuge, aus der Einbuße an Eisenbahneinnahmen und aus Kompensationszahlungen an die Angestellten entstehen könnten. Der Verkehrsminister kann die Aufhebung der Beförderungsabgabe zum Ende einer beliebigen Periode festsetzen, wenn er annimmt, daß der Fonds mit ausreichenden Mitteln ausgestattet ist, um den Ansprüchen — auch nach dem Ende der Periode — zu genügen. Der Minister ist aber verpflichtet, seinen Erlaß über die Aufhebung der Beförderungsabgabe den beiden Häusern des Parlaments vorzulegen, und seine Verfügung tritt erst in Kraft, wenn beide Häuser sie gebilligt haben¹³⁾.

Auch der Personenkraftverkehr, die Handelshäfen und die Hafeneinrichtungen ordnet das Gesetz neu, indem es eine Reihe von Kompetenzen der British Transport Commission widerruft. Der London Passenger Trans-

¹⁰⁾ Transport Act 1953, Art. 2.

¹¹⁾ Transport Act 1953, Art. 16.

¹²⁾ Transport Act 1953, Art. 12—15.

¹³⁾ Transport Act 1953, Art. 15 (5).

port Act von 1947 wurde gleichfalls in einigen Punkten abgeändert. Der Transport Act von 1953 umfaßt außerdem Änderungsbestimmungen hinsichtlich der rechtlichen Stellung und der Zusammensetzung der British Transport Commission, der Pensionsrechte und der Entschädigung an Angestellte, der beratenden Ausschüsse für Schottland und Wales, der Küstenschiffahrt und des Transport Tribunal bzw. des Transport Arbitration Tribunal.

DIE GEGENWÄRTIGE LAGE

Die Rationalisierung des englischen Verkehrswesens auf Grund des Transport Act von 1947 hatte nur teilweise Erfolg. Das Problem der Koordination der Verkehre, von der man so viel erwartet hatte, konnte noch nicht zufriedenstellend gelöst werden. Der Vorsitzende der British Transport Commission stellte zwar in seinem Bericht für 1951 (Fußnote 4) und in verschiedenen Erklärungen in der britischen Tagespresse fest, daß sich eine noch erfolgreichere Koordination der Verkehrsträger durch die im Gesetz von 1947 vorgesehene Integration erwarten lassen könne. Die Beteiligten waren aber nicht restlos mit den Auswirkungen des Gesetzes vom Jahre 1947 zufrieden. Insbesondere der Kraftverkehr hatte nicht so reibungslos gearbeitet wie zu jener Zeit, als er noch in privater Hand war.

Von den unzureichenden Investitionen im Eisenbahnsektor war bereits die Rede. Die Ausbreitung der britischen Großstädte macht eine Intensivierung des Vorortverkehrs besonders in der Hauptverkehrszeit notwendig. Zwar versucht man in einigen Städten das Problem dadurch teilweise zu lösen, daß der Arbeitsbeginn zeitlich gestaffelt wird. Aber nur eine weitgehende Elektrifizierung der Vorortstrecken, die bereits geplant ist, jedoch sehr große finanzielle Mittel erfordert, kann hier Abhilfe schaffen. Viel diskutiert wurden in diesem Zusammenhang auch die rationellere Verwendung von Kohle und die stärkere Einführung von Diesellokomotiven, besonders auf den weiten Nord-Süd-Strecken des britischen Eisenbahnnetzes.

Die Hotelverwaltung der British Transport Commission war gezwungen, im Laufe der Jahre 12 Hotels als unrentabel abzugeben. Die Tagespresse brachte vielfach Beschwerden über die mangelnden Leistungen der Hotelverwaltung auf dem Gebiet des Speisewagenbetriebs und der Bahnrestaurants. Diese entsprechen kaum den Ansprüchen des internationalen Reisepublikums, das heute auf den britischen Inseln stark umworben wird.

Die Binnenschiffahrtswege, die der Transport Commission unterstehen, sind während der Gültigkeit des Transport Act von 1947 nicht merklich verbessert worden. Die Kanäle in England sind seit vielen Jahren zu Ungunsten des schnell entwickelten dichten Eisenbahnnetzes vernachlässigt worden und zum Teil versandet. Großbritannien besitzt eine Reihe von Strömen, die in den Ozean münden und für größere Seeschiffe bis tief ins Inland schiffbar sind (Themse, Humber, Severn und Mersey). Auf diesen Flüssen

herrscht seit jeher reger Verkehr; die Kanäle jedoch sind nur für kleine Boote von etwa 25 t Tragfähigkeit befahrbar. Eine Vertiefung, Ausbaggerung und Erweiterung dieser Wasserwege und ein Umbau der vielen Schleusen würden enorme Summen verschlingen. Eine solche Investition wäre absolut unrentabel, und damit ist das Schicksal der Kanäle wohl besiegelt.

Auch die der British Transport Commission unterstellten Häfen bedürfen eines großen Kapitalaufwands, um den neuzeitlichen Ansprüchen zu genügen. Vor allem kranken die Häfen an dem zu langsamen Umschlag. Diesem Zustand wäre durch eine moderne Mechanisierung abzuwehren, doch hat es sich in den letzten Jahren gezeigt, daß die Hafentarbeiter gegen die Mechanisierung eingestellt sind, weil sie eine Arbeitslosigkeit befürchten. Aus diesem Grunde kam es in verschiedenen Londoner Docks in den letzten Jahren zu Arbeitsniederlegungen, selbst gegen die Anweisungen der Gewerkschaften, die für die Modernisierung der Häfen eintreten. Es wird mit Recht befürchtet, daß mehr Reedereien kontinentale Häfen anlaufen werden, weil der Umschlag in britischen Häfen nicht schnell genug vor sich geht. Auch wird es sich als notwendig erweisen, verschiedene Häfen tiefer auszubaggern, weil immer größere Schiffe, vornehmlich Tanker, eingesetzt werden. Die Lagerhäuser bedürfen ebenfalls der Erweiterung und Modernisierung. Die Eisenbahnanschlüsse zu den Häfen müssen recht bald verbessert werden, um einen schnellen Transport von und nach den Häfen zu ermöglichen.

Die Erfolgsaussichten des neuen Transport Act von 1953 können noch nicht vorausgesagt werden. Für die schwer mit der ausländischen Konkurrenz kämpfende britische Industrie dürfte das neue Gesetz sicherlich Vorteile bringen, um so mehr, als die Eisenbahn mit Großverfrachtern spezielle Frachtsätze vereinbaren kann und eine scharfe Konkurrenz innerhalb des Kraftverkehrs zu erwarten ist. Sollte dieser Wettbewerb aber ruinöse Formen annehmen, so ist zu befürchten, daß ein Teil des freien Kraftverkehrswesens, besonders die finanziell schwachen Unternehmer, zu Betriebseinstellungen gezwungen werden. Vielleicht wird auch bald ein Zusammenschluß kleinerer Betriebe zu konkurrenzfähigeren Gemeinschaften erfolgen.

Es ist sehr wahrscheinlich, daß der wiedererstandene Wettbewerb zwischen Schiene und Straße einen weiteren, neuerlichen Einbruch in das Verkehrsvolumen der Eisenbahnen zur Folge haben wird. Wenn dann ein Defizit entsteht, werden Steuergelder zur Subventionierung herangezogen werden müssen. Allerdings hat sich der britische Finanzminister dadurch geschützt, daß er die im Transport Fund angesammelten Mittel in Anspruch nehmen kann. Schließlich muß noch ein wichtiger Faktor bei der Beurteilung der britischen Eisenbahnen beachtet werden: das ständig steigende Lohnniveau, dem keine entsprechende Mehrleistung gegenübersteht. Im Mai 1953 betrug der Durchschnittswochenlohn bei den britischen Eisenbahnen £ 8.18,6¹⁴⁾, also rund 100 DM.

¹⁴⁾ The Financial Times, London, 27. 5. 1953, S. 6.

Bald wird die grundsätzliche Frage wieder auftauchen, ob nur Beförderungspreise gerechtfertigt sind, die einen Gewinn für die Verkehrsunternehmen abwerfen, oder ob man nicht wieder zu einem gemeinsamen Verkehrssystem zurückkehren soll, das auch die Gebiete des Landes bedient, aus denen kein Gewinn zu erwarten ist, und in dem eine wirtschaftspolitische Ordnung die verschiedenen Verkehrsmittel nur dort einsetzt, wo sie sich technisch und ökonomisch am wirksamsten erweisen.

Die Entwicklung des Verkehrswesens drängt den unelastischen Eisenbahnverkehr immer mehr in den

Hintergrund. Es ist unmöglich, auf lange Sicht die Eisenbahnen durch Zuschüsse oder Zuwendungen aus steuerlicher direkter oder indirekter Belastung anderer Verkehrsträger zu aktivieren. Seit Jahren vollzieht sich auf der ganzen Erde die Abwanderung der Güter der höchsten Tarifklassen vom Eisenbahn- zum Straßenverkehr. Heute hat der Kraftverkehr bereits eine Reihe von Gütern an den Luftverkehr verloren, insbesondere solche Güter, bei denen die Frachtkosten nur eine untergeordnete Rolle spielen, die „*corvéable à discretion*“ sind oder bei denen die Schnelligkeit des Transports entscheidend ist.

Summary: Nationalization and De-Nationalization of British Transport. In 1947, the railways, motor transport, inland waterways, and port facilities in Great Britain were nationalized and placed under the control of the British Transport Commission. The functions assigned to this Commission under the Transport Act of 1947 were mainly to re-organize and modernize the transport system and to coordinate the different carriers. By 1953, these goals had only partly been attained. In spite of heavy investments in the railway system, British railways are still very obsolete and have not nearly reached the level attained on the Continent. The expansion of nationalized motor transport was delayed by the automobile industry's export drive, and it was prejudiced by the fact that shippers gave preference to private factory-owned road transport operating under C-licences. It was not until 1951 that the activities of the Transport Commission were successful for the first time. In 1953, the Conservative government promulgated a new Transport Act under which motor transport was de-nationalized and the railways freed of certain restrictions. The vehicles and installations of the Road Haulage Executive are to be sold. The British railways are to be decentralized by establishing five widely autonomous regional administrations. From the yield of a transport levy to be borne by road motor transport, a fund is to be created which is to serve as cover for possible deficits of the British Transport Commission. Road passenger transport, the sea ports and port installations are also reorganized by the Transport Act of 1953. Further investments in the inland waterway system are considered unprofitable and are not likely to be made. The question should soon arise again of whether charging policy is to be determined on a cost basis or in accordance with the public obligations of each carrier.

Résumé: Nationalisation et dénationalisation du service des transports en Angleterre. En 1947 le Gouvernement anglais a nationalisé les chemins de fer, les transports automobiles, le système de canalisation et les installations portuaires pour les mettre sous le contrôle de la British Transport Commission. Les tâches confiées à cette commission par la loi sur la nationalisation datée de 1947, devaient aboutir avant tout à la réorganisation et à la modernisation des transports et aussi à la coordination des transporteurs individuels. Jusqu'en 1953 ces buts ont été atteints seulement en partie. Malgré des investissements importants au profit des chemins de fer les services surannés sont encore loin d'atteindre le niveau des chemins de fer du continent. La modernisation du transport automobile nationalisé fut retardé par l'augmentation considérable des exportations de véhicules automobiles. En plus il fut entravé par le fait que les frêteurs donnaient la préférence aux véhicules de transport en tant que propriété privée des entreprises. La Transport Commission n'a eu du succès qu'à partir de 1951. Pourtant en 1953 le Gouvernement de Churchill a mis en vigueur une loi nouvelle sur les transports stipulant et la dénationalisation des services automobiles, et l'abolition d'un nombre de restrictions imposées aux chemins de fer. Il fut décidé: 1. de vendre les véhicules automobiles et les installations de la Road Haulage Executive; 2. de décentraliser l'administration des chemins de fer et de créer 5 offices de district plutôt autonomes. Le transport automobile sera soumis à une taxe spéciale dont les recettes seront réunis dans un fonds destiné à couvrir un déficit possible de la British Transport Commission. En même temps la loi de 1953 change le régime des ports de commerce, des installations portuaires et des services automobiles pour voyageurs. Jugés improductifs, des investissements supplémentaires au profit du système de canalisation sont interdits. Probablement on va réexaminer bientôt la question s'il faut régler les tarifs des services de transport en égard aux prix coûtants, ou en égard aux tâches d'intérêt économique collectif imposées au transportateur individuel.

Resumen: Nacionalización y restitución en el transporte británico. Los ferrocarriles, el transporte por carreteras, los canales y las instalaciones de puerto en Gran Bretaña fueron nacionalizados en 1947 y subordinados a la Comisión de Transporte Británico. Las tareas planteadas a esta comisión en la ley de nacionalización de 1947 se refirieron, en primer lugar, a la reorganización y la modernización de los transportes y a la coordinación de los diferentes sistemas de transporte. Hasta 1953 estas tareas pudieron ser realizados en parte. A pesar de las considerables sumas invertidas en las vías férreas, los ferrocarriles ingleses siguen siendo muy envejecidos y no han alcanzado en lo más mínimo el nivel de los ferrocarriles del continente europeo. El desarrollo de la circulación automóvil nacionalizada fué retrasado por la intensificación de la exportación de automóviles, y en segundo lugar, por el hecho de que los embarcadores prefirieron el transporte no nacionalizado. Los primeros éxitos de la Comisión de Transportes se mostraron a partir de 1951. En 1953, el gobierno conservador promulgó una nueva ley de tráfico, la cual abrogó la ley de nacionalización y liberó los ferrocarriles de muchas restricciones. Los autocamiones y las instalaciones del Road Haulage Executive fueron vendidos. La circulación de trenes fué descentralizada por la creación de 5 zonas de inspección más o menos autónomas. De los Fondos acumulados por una contribución de transporte pagadera por el tráfico por autocamiones, se pagarán las posibles pérdidas que experimentaría la comisión de Transporte Británico. También el transporte de pasajeros por carreteras, los puertos comerciales y las facilidades de puerto quedan regulados por la ley de 1953. Otras inversiones en la red de canales inglesa se las considera como poco lucrativo y están interdicados. La cuestión si las tarifas de transporte deben orientarse del costo primario o de las tareas económicas comunes de los sistemas de transporte, podría surgir pronto.