

Berichte: in dem ersten beantragte es, in jede neue Eisenbahn-Bill die Klausel aufzunehmen, daß die Unternehmung den Bestimmungen des allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes unterworfen sey, welches in der dermaligen oder einer künftigen Session im Parlament durchgehen sollte. Der zweite, mehr umfassende Bericht diente dem Gesetze vom Jahre 1840 zur Grundlage, welches unter dem Namen „Lord Seymour's Act“ bekannt ist, so wie der Vervollständigung dieses Gesetzes vom Jahre 1842, durch welche dem Geheimraths-Komitee (Board of trade) ein gewisser Einfluß auf die Eisenbahnen eingeräumt wurde.

Nach den Bestimmungen dieses Gesetzes darf keine neue Eisenbahn dem Verkehr eröffnet werden, bevor sie nicht von einem, von der Regierung ernannten Inspektor inspiziert worden ist; der „Board of trade“ hat das Recht, die Ausweise über Verkehr und Einnahmen etc. abzufordern; jeder Unglücksfall muß ihm innerhalb 48 Stunden angezeigt werden; der Board of trade kann, wo eine Gefahr zu befürchten, auf Abänderungen der Eisenbahn-Kreuzungen, die Erwerbung neuer Grundstücke etc. antragen, die Art des Anschlusses neuer Bahnen an bereits bestehende bestimmen, endlich über gewisse Gegenstände entscheiden, die früher in andere Gerichtsämter gehörten.

In Folge dieses Gesetzes hat der Board of trade in seiner Mitte ein Eisenbahn-Departement gebildet, bestehend aus einem General-Inspektor, (einem ehemaligen Offizier des Ingenieurcorps)\* und zwei Zivil-Aufsiehern. Dieses Departement besitzt nun zwar wenig gesetzliche Autorität, und kann hauptsächlich nur im Wege der Nachforschung und Rathhertheilung nützlich wirken, hat aber demungeachtet bereits wichtige und wohlthätige Resultate zu Tage gefördert. Es sammelt von allen Bahnen eine große Masse statistischer Daten, unterrichtet sich über alle auf den Eisenbahnen im ganzen Lande vorkommenden Unfälle und faßt sie auf eine solche Weise zusammen, daß man ihre Ursachen und Folgen leicht erkennen und daraus die sichersten Data für künftige Vorkehrungen und Verbesserungen schöpfen kann. Jedes Accident, von welcher Natur es auch immer sey, wird in eine besondere Rubrik registriert, Unfälle von ernsterem Charakter werden vom General-Inspektor selbst an Ort und Stelle untersucht, und einmal im Jahre wird von dem Departement über alle erlangten Informationen ein Generalbericht erstattet. Der Bericht vom letzten Jahr bringt folgenden Ausweis über die Unglücksfälle, welche in den Jahren 1841—1843 vorkamen:

	Zahl der Unglücksfälle.	Getödtete.	Verwundete.
1841:	29	24	72
1842:	10	5	14
1843:	5	3	3

Diese auffallende Abnahme an Unglücksfällen bei einer steten Vermehrung der Bahnen und ih-

\*) Dermalen General-Major Pasley.

rer Frequenz wurde zum Theil mit der Wachsamkeit des Board of trade zugeschrieben. \*)

Bereits im Jahre 1839 hat das damals ernannte Komitee die Meinung ausgesprochen, daß die Eisenbahn-Gesellschaften auf die Bedürfnisse der ärmeren Klasse zu wenig Rücksicht nehmen; „der nachtheilige Einfluß des Eisenbahn-Systems auf die arme Klasse der Reisenden,“ hieß es in dem Bericht dieses Komitee, „wird um so fühlbarer, als andere wohlfeile Reisegelegenheiten nach und nach verdrängt werden.“ In einem Bericht, welchen Hr. Laing, ein Mitglied des Eisenbahn-Departements, unlängst an den Board of trade erstattete, ward die Behauptung ausgesprochen, daß für die ärmere Klasse nur dann hinlänglich gesorgt sey, wenn mit der Mehrzahl der mit der gewöhnlichen Geschwindigkeit (beiläufig 20 engl. Meilen per Stunde) fahrenden Züge, Reisende für höchstens einen Penny per Meile (14 fr. per geogr. Meile) befördert werden. Ist auch die Regierung nicht so weit gegangen, so hat sie doch die Maßregel ergriffen, allen neuen Gesellschaften zur Pflicht zu machen, einmal des Tags Reisende dritter Klasse in geschlossenen, mit Glasfenstern versehenen Wagen für höchstens 1 P. per Meile zu befördern. Viele der älteren Gesellschaften haben bereits freiwillig daselbe gethan, und gewiß werden auch die übrigen in ihrem eigenen Vortheil diesem Beispiel folgen. Die Gesellschaften sind indessen nur verpflichtet, die Reisenden dritter Klasse mit der Hälfte der gewöhnlichen Geschwindigkeit zu transportiren, und sie haben für dieselben nur die Hälfte der Personensteuer zu entrichten.

Das Eisenbahn-Komitee, welches zu Anfang der letzten Session des Parlaments zusammengesetzt und von Gladston präsidirt wurde, hat 6 Berichte erstattet, von welchen der dritte eine Reihe von Resolutionen enthielt, über den Grad und die Art des Einflusses, welchen das Parlament auf die Eisenbahn-Unternehmungen ausüben soll. Hierunter war, nebst der schon oben erwähnten Anordnung in Betreff der Passagiere dritter Klasse, der Vorbehalt der Regierung, nach einer Reihe von Jahren die Bahnen anzukaufen, und die Bestimmung über den Transport der Truppen und der Mail zu ermäßigten Tariffätzen.

In dem jüngsten Bericht ward besonders die Nothwendigkeit nachgewiesen, daß alle Eisenbahn-Bills, bevor sie in das Parlament gelangen, dem Board of trade vorgelegt werden. Eine andere Resolution stellte es den bestehenden Eisenbahn-Gesellschaften anheim, sich denjenigen Vorschriften zu unterwerfen, welche neuen Kompagnien bezüglich des Transports von Reisenden dritter Klasse, des Militärs und der Mail gemacht wurden, wodurch sie auch des Vortheils

\*) Es scheint, als ob die geringe Zahl der Unglücksfälle im Jahre 1843 eine minder strenge Handhabung der nöthigen Vorsichtsmaßregeln zur Folge gehabt hätte; denn im Jahre 1844 hat die Zahl der Accidents wieder bedeutend zugenommen, und die Zahl der Opfer dürfte in diesem Jahre ebenso groß, wo nicht größer, als im Jahr 1841 seyn. D. R.

einer Reduktion der Personensteuer für Reisende dritter Klasse theilhaftig würden. Jenen Gesellschaften, welche um eine Erweiterung ihrer Privilegien einkommen, sollten ohnedies dieselben Verpflichtungen wie den neuen Kompagnien auferlegt werden. In Beziehung auf den Gebrauch der elektrischen Telegraphen wurde beantragt, daß auf Verlangen der Regierung die Eisenbahn-Gesellschaften gegen eine angemessene Entschädigung die erforderlichen Erleichterungen zu gewähren haben, daß längs der Bahnen Telegraphen-Linien angelegt und von der Regierung für die Mittheilung von Nachrichten benützt werden können. Wo eine elektrische Telegraphen-Linie von der Eisenbahn-Gesellschaft selbst eingerichtet worden ist, sollte sie allen Parteien gegen eine solche Bezahlung und unter Beobachtung derjenigen Vorschriften, welche von dem Board of trade genehmigt worden sind, zur Benützung offen stehen.

Die von dem Komitee vorgeschlagene Bill besteht in nicht weniger als 48 Paragraphen. Die ersten 6 Paragraphen handeln von dem Recht der Regierung, den Tarif einer Revision zu unterwerfen, wenn die Erträgnisse nach 15 Jahren 10% vom Aktienkapital überschreiten; §§. 7—24 enthalten die Bedingungen, unter welchen der Staat nach einer gleichen Reihe von Jahren, von der Ertheilung der Konzession an gerechnet, die Bahnen anzukaufen befugt ist; §§. 26—28. betreffen die Beförderung der Reisenden dritter Klasse; §. 29. die Beförderung von Truppen; §. 30. den Transport der Mail; §§. 31. u. 32. beziehen sich auf den elektrischen Telegraphen. Die übrigen Paragraphen beziehen sich hauptsächlich auf die Stellung des Board of trade den Eisenbahn-Kompagnien gegenüber und auf die Mittel, die Vorschriften dieses Gesetzes in Ausführung zu bringen. Die Bill erlitt mehrere Modifikationen, worunter die wichtigsten, daß das Recht der Regierung, eine Eisenbahn anzukaufen, erst nach 21 Jahren, von der Ertheilung der Konzession an gerechnet, (statt nach 15, wie das Komitee beantragte) eintritt; daß die Absicht der Regierung, die Bahn anzukaufen, und ebenso das Vorhaben, den Tarif herabzusetzen (wenn das Erträgnis in den drei letzten Jahren über 10% gewesen) drei Monate vorher (statt einen Monat) der betreffenden Gesellschaft angezeigt werden müsse; daß Nebenbahnen, die nicht mehr als 5 Meilen lang sind, nicht als neue Bahnen angesehen werden sollen etc.

Jedenfalls ist durch dieses Gesetz der erste bedeutende Schritt bezüglich der Einwirkung der Regierung auf die Eisenbahn-Unternehmungen geschehen, und es ist vorauszusetzen, daß man nicht hiebei stehen bleiben werde. —

