

für die

Literatur des Auslandes.

N^o 72.

Berlin, Sonnabend den 15. Juni

1844.

England.

Die Gesetzgebung über Eisenbahnen in England.

Eine Gesetzgebung über den Verkehr in Eisenbahn-Actien giebt es in England nicht und ist dort auch nicht denkbar. Eisenbahn-Actien sind wie Bergwerkstaxe oder wie gezogene Wechsel die flüssig gemachten Kapitale, die in den Minen des Gewerbleißes und des Handels stecken, und der Staat, dessen Politik fast ausschließlich darauf gerichtet ist, der Industrie seiner Angehörigen die weitesten Bahnen zuhause wie in der ganzen übrigen Welt zu eröffnen, wird sich wohl hüten, den Mitteln, die zur Erleichterung dieses Verkehrs dienen, irgend ein Hinderniß in den Weg zu legen. Allerdings sind diese Verkehrs-Erleichterungen manchen Mißbräuchen ausgelegt: der gezogene Wechsel dient eben so zur Unterstützung eines wohlbegründeten und wohlverdienten Kredits, als zur Realisirung von Schwindelplänen und zur Bevorzugung Anderer, aber es ist nicht möglich, diese Mißbräuche von den vielen Segnungen jener Verkehrs-Erleichterung zu trennen, und so begnügt man sich denn, der Polizei und den Gerichten die Sorge dafür zu überlassen, daß solche Mißbräuche, wo sie nachzuweisen sind, nicht unbestraft bleiben. In England ist der Verkehr mit sogenannten Scrips (Quittungsbogen) ganz eben so ungehindert wie der mit volleingezahlten Actien. Daß die mit ersteren verbundenen Gefahren, eben wegen der Kleinheit der dazu nöthigen Kapitalien, verhältnißmäßig viel größer sind, ist ganz unzweifelhaft; aber um einige Unbesehene zu warnen, sich vor dem Feuer zu hüten, noch bevor sie sich die Finger verbrannt, hält man es nicht für nöthig, den Gebrauch des Feuers zu untersagen oder zu erschweren. Was also die Gesetzgebung in England erwägt, betrifft nicht Dinge, die bereits im Verkehr feststehen und die sich durch die Erfindung der Eisenbahnen in ihren Prinzipien nicht geändert haben, sondern eben nur diejenigen neuen Verhältnisse, die eine neue Erfindung in den Beziehungen zwischen dem Staat und seinen Angehörigen hervorgerufen hat. Bei der großen Bedeutung aber, welche die Eisenbahnen täglich mehr für die ganze Welt erhalten, dürften die Beobachtungen und Erfahrungen Englands für den Continent von besonderer Wichtigkeit seyn, und wir fahren daher fort, dasjenige in dieser Beziehung mitzutheilen, was dem Wirkungskreise unseres Blattes nicht gar zu fern zu liegen scheint.

Die vom Parlament bestellte Eisenbahn-Kommission war mit der Untersuchung folgender Fragen beauftragt worden: 1) Welche neuen Bestimmungen können zum Vortheile des Publikums und zur Verbesserung des in Ansehung der Eisenbahnen gegenwärtig befolgten Systems in die dem Parlamente schon vorliegenden oder binnen kurzem vorzulegenden Eisenbahn-Bills aufgenommen werden? 2) Welche nützlichen Veränderungen lassen sich treffen in Bezug auf die Vorlegung und Untersuchung dieser Bills im Parlamente? 3) Auf welche Weise lassen sich die Interessen des Publikums mit denen der bestehenden Gesellschaften am vorteilhaftesten vermitteln? Die Kommission hat darauf den folgenden Bericht abgestattet und die angehängten Vorschläge beigefügt.

1) Die Kommission hat damit begonnen, zu untersuchen, auf welche von den obigen Fragen sie ihre Aufmerksamkeit zunächst zu richten habe, und hat sich dafür entschieden, in dem gegenwärtigen Berichte und den angehängten Vorschlägen nur die künftig zu erbauenden Eisenbahnen ins Auge zu fassen.

2) Die Anzahl der Eisenbahn-Bills, welche gegenwärtig dem Parlamente vorliegen, die sichere Voraussetzung, daß ihm eine große Anzahl anderer in den nächsten Sessionen werde vorgelegt werden, der wachsende Beifall, welchen die Eisenbahnen bei den Grundbesitzern derjenigen Gegenden finden, durch welche sie geführt werden sollen, die beträchtliche Verminderung der Baukosten, die relative Sicherheit, mit welcher gegenwärtig die Anschläge entworfen werden können, die Zunahme des inneren Handels und der Ueberfluß an disponiblen Kapitalien, die Wahrnehmung endlich, daß die englischen Kapitalisten geneigt zu seyn scheinen, ihr Geld nicht mehr in oft unglücklich ablaufenden auswärtigen Unternehmungen anzulegen, berechtigen die Kommission, zu glauben, daß das Dampffahrwesen binnen wenig Jahren eine gewaltige Ausdehnung erreichen wird.

3) Unabhängig von der Bildung neuer Gesellschaften, können auch die bereits bestehenden sich zuweilen veranlaßt finden, Bills nachzusuchen, durch welche sie, vermöge neuer vom Parlamente ihnen verliehenen Privilegien, ihre Lage zu verbessern gedenken.

4) In Folge dessen ist die Kommission der Ansicht, daß in einem Augenblicke, in welchem das Parlament, sowohl in Hinsicht auf die Bildung jeder

neuen Gesellschaft, als auf die Vermehrung der Privilegien einer großen Anzahl alter Gesellschaften, die volle Macht in Händen hat, die Gelegenheit nicht günstiger seyn kann, um an die gesetzliche Befestigung, welche die Parteien in ihrem Privat-Interesse nachsuchen, solche Bedingungen zu knüpfen, die das allgemeine Interesse erfordert und deren Zweckmäßigkeit die Erfahrung gezeigt hat.

5) Man würde sich jedoch täuschen, wenn man in der Eisenbahnfrage das allgemeine Interesse dem der Gesellschaften widerstrebend oder auch nur von diesem verschieden glaubte. Es ist in der That von durchaus nationaler Wichtigkeit, die Kapitalien zu ermuntern, daß sie für die materielle Verbesserung des Landes arbeiten; und selbst die täglichen Klagen über das Monopol der Eisenbahnen geben ein Maß für die erstaunlichen Vortheile, welche ihre Circulation gewährt hat, und zwar nicht sowohl in Folge der speziellen Privilegien, sondern in Folge der Schnelligkeit, Billigkeit und Sicherheit, wodurch sie in der That in den Distrikten, die sie durchschneiden, das Monopol erlangt haben. Die Kommission glaubt nicht, daß sich analoge Fälle im Gebiet der öffentlichen Arbeiten finden lassen, wo das Interesse des Publikums sich mit einem mäßigeren Gewinn der Unternehmer vereinigte.

6) Im Verlauf der Untersuchung hat die Kommission stets die Ueberzeugung festgehalten, daß das Parlament keine Maßregel ergreifen darf, welche an seiner Absicht, die vertriebenen und nicht nachweislich mißbrauchten Privilegien zu achten, Zweifel erwecken und die im Werden begriffenen Gesellschaften entmutigen könnte.

7) In Beziehung aber auf projektirte Bahnen kommen andere Gesichtspunkte in Betracht. Die Kapitalisten nämlich, welche beabsichtigen, sich mit Eisenbahn-Speculationen zu befassen, müssen, falls sie nicht durch freiwillige Unvorsichtigkeit die Vortheile ihrer Stellung verschmerzen wollen, von der theuren Erfahrung ihrer Vorgänger reichen Vortheil ziehen, so daß sie dort, wo die Unternehmer vor ihnen aufs Ungewisse hin wagen mußten, mit relativer Sicherheit ihre Entwürfe machen können. Indem sich also die Gefahr vermindert hat, haben die Gesellschaften auch weniger nöthig, auf die Möglichkeit außerordentlicher Vergünstigungen zu hoffen, um sich für ihre Kosten zu decken.

8) Die regelmäßige und rasche Zunahme des Handels in den letzten Jahren und die gegenwärtig in England herrschende außerordentliche Produktivität berechtigen zu glauben, daß sich die Locomotion bald in sehr bedeutenden Verhältnissen erweitern wird, und daß mithin die Eisenbahnen eine glänzende Zukunft erwarten dürfen.

Es läßt sich nicht berechnen, in wie weit die Erbauung neuer mit den bereits bestehenden mehr oder minder in Konkurrenz tretenden Eisenbahnen die Einnahmen dieser letzteren schmälern kann. Sollte dieser Fall hier und da eintreten, so steht zu befürchten, daß, wenn der den bestehenden Bahnen schuldige Schutz und das allgemeine Interesse nicht in engere Beziehung gebracht werden, die dort angelegten Kapitale eine unnütze Entwerthung erfahren, und daß ein neuer Zuschuß beträchtlicher Fonds nöthig wird, ohne verhältnißmäßigen Vortheil der Actionaire; aber es kann auch eben so leicht geschehen, daß die neu zu erbauenden Bahnen mit den alten nicht konkurriren und diese sich gegen das erheben, was man als Aufmunterung dieser Art von Speculation zuzugestehen schuldig ist.

9) Indem die Kommission sich für den Augenblick an diese letztere Hypothese hält, kann sie nicht umhin, anzuerkennen, daß, obgleich die gegenwärtigen Gesellschaften das Monopol, was sie in der That ausüben, den zahlreichen Vortheilen verdanken, die sie der Circulation gewährt haben, dieses Monopol nichtsdestoweniger von dem Publikum mit einer sehr lebendigen Eifersucht betrachtet wird, welche mit dem wachsenden Gewinn der Gesellschaft zunehmen muß. Es könnten sich dann sehr unangenehme Fragen ergeben über die Absicht, in welcher das Parlament die Bildung dieser Gesellschaften befristete. Um ihnen vorzubeugen, wäre es wohlgethan, für die neuen Gesellschaften der Regierung das Recht der Intervention, welches in der Berechtigung, ihre Privilegien zu revidiren, bestünde, für eine größere oder geringere Reihe von Jahren vorzubehalten.

10) Der Grund übrigens, daß die Gesellschaften dem Publikum die angegebenen Dienste erweisen, darf die Gesetzgebung nicht abhalten, auf Mittel zur Erhöhung ihrer Bedeutung zu denken. Es ist ein Faktum, daß in England das System der hohen Tarife vorwiegt, und daß der Durchschnitt der Fahrpreise, die schwer auf Handel und Gewerbe lasten, weit höher ist als in den anderen Ländern, welche Eisenbahnen besitzen. Die Kommission glaubt hinzusetzen zu müssen, daß bei dem System absoluter Unabhängigkeit der Gesellschaften von der Re-