Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 6 (1926-1927)
Heft: 3

Artikel: Die Entkommunalisierungsbewegung nach dem Kriege
Autor: Gitermann, Marcus
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-329423

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Der deutsch-französische Krieg brach aus und führte zu schweren Störungen sowohl in der Internationale wie in den beiden romanischen Föderationen.

Damit glaube ich hier die Darstellung der Entstehung der sozialistischen Bewegung in der romanischen Schweiz abbrechen zu können. Ich füge bei, daß meine Darlegungen sich hauptsächlich auf das sehr stark dokumentierte Werk Guillaumes „L'Internationale" stützen.

Die Entkommunalisierungsbewegung nach dem Kriege*).

Von Dr. Marcus Gitermann, Zürich.

Wenn schon vor dem Kriege an der kommunalen Regie heftig Kritik geübt worden war, so schuf die während des Krieges und der Inflation entstandene Zerrüttung der Gemeindewirtschaft einen günstigen Boden für eine umfassende Reaktion gegen die kommunale Regie: die sogenannte „Entkommunalisierungsbewegung". Die Gemeindebetriebe, die nicht imstande waren, ihre Tarife und Arbeitsbedingungen der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und der sinkenden Währung anzupassen, gerieten in eine schwierige finanzielle Lage, so daß die Repräsentanten der Interessen der Privatindustrie vermeinten, nun den ersehnten Moment gekommen zu sehen, um eine rege Propaganda gegen die Gemeindebetriebe von neuem zu entfachen. Auch kurzsichtige und allzu pessimistisch gesinnte Kommunalpolitiker sahen keinen anderen Ausweg aus der prekären Lage als die Rückkehr zu den alten Zeiten der Konzessionswirtschaft, — freilich in einer „moderneren" Form: gemischt-wirtschaftliche Unternehmung (Zwillingsgesellschaft), Verpachtung an eine private Aktiengesellschaft u. a. — Gleichzeitig empfahlen Kommunalpolitiker die „Entpolitisierung" oder die „Entbureaukratisierung" der Gemeindebetriebe vermittelst deren Verwandlung in privatrechtliche Formen. Auch in der Schweiz machten sich Stimmen hörbar, die nach Entkommunalisierung und Entstaatlichung riefen. In der Stadt Zürich haben bekannte Kommunalpolitiker freisinniger Richtung eine neue Maxime der „modernen Städtepolitik" proklamiert: die „Rückführung kommunalisierter Betriebe in die Privatwirtschaft", „wenn das Interesse der Allgemeinheit dem nicht entgegensteht" („Neue Zürcher Zeitung", 1920, Nr. 1797; 1921, Nr. 969).

Hier erhebt sich die wichtige Frage: welche neue Argumente vermochten die Befürworter der Entkommunalisierung ins Feld zu führen? — Wie nicht anders zu erwarten war, wurde von den neuen Kritikern als Angriffspunkt die schlechte Rentabilität (die „Verlustwirtschaft") der Gemeindebetriebe während der letzten Zeit gewählt.

*) Siehe: „Die gemischt-wirtschaftliche Unternehmung" („Rote Revue", Juni und Juli 1926).

Es war ja ein leichtes Spiel, den „statistischen Beweis" dafür zu erbringen.

Der Hauptangriff der Kritiker war gegen die kommunalen Straßenbahnen gerichtet, die als typisches Beispiel eines „ruinierten" monopolistischen Gemeindebetriebes dienen sollten. Die Gegner behaupten nämlich, daß die Hauptschuld an der Zerrüttung der kommunalen Straßenbahnen die Gemeindeverwaltungen tragen, die zuwenig kaufmännische Eigenschaften besitzen und aus politischen Gründen den Ansprüchen ihrer Angestellten zu weit entgegenkommen (hohe Löhne, kurzer Arbeitstag, lange Ferien). — Wenn auch die Gemeinden unter dem Druck der Revolution in ihrer Arbeiterpolitik Zugeständnisse machten, die mit der Wirtschaftlichkeit der Betriebe im Widerspruch standen, so muß doch mit allem Nachdruck betont werden, daß die höheren Ausgaben der kommunalen Straßenbahnen für ihre Angestellten unmöglich als ausschlaggebende Ursache des Zusammenbruches betrachtet werden können. Denn die privaten Straßenbahnen, denen der Vorwurf einer allzu weitgehenden Arbeiterpolitik sicherlich erspart werden muß, fielen doch dem gleichen Zerfall wie die kommunalen Betriebe anheim. Welche Rolle die Ausgaben für das Personal in der Zerrüttung der Straßenbahnen gespielt haben, ist aus der Berechnung zu ersehen, welche in der Tagung des Vereins für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik in Breslau (am 6. April 1923) von Fachmännern aufgestellt wurde: Während vor dem Kriege die Ausgaben für das Straßenbahnpersonal 54 %, die für die Materialien 46 % der Gesamtausgaben betrugen, bildeten anfangs 1923 die Materialkosten 75 % und die Personalausgaben nur 25 % der der Gesamtausgaben[1]). Durchschnittlich stiegen: die Materialkosten auf das 10,000fache, die Personalausgaben nur auf das 2650fache und die Gesamtausgaben auf das 5000- bis 6000fache der Vorkriegsbeträge. Die Tarife konnten aber nur auf das 2500- bis 2600fache erhöht werden. Aus diesen Zahlen erhellt, daß die Ansprüche der kapitalistischen Lieferanten in weitaus stärkerem Maße stiegen als die Forderungen der Arbeiter, und daß folglich der Hauptfaktor der Erhöhung der Straßenbahnausgaben auf seite der Unternehmer (Lieferanten) und nicht der Straßenbahnangestellten oder der Munizipalitäten zu suchen ist. — Freilich versuchten die in Betracht kommenden Unternehmer (aus der Eisen- und Kohlenindustrie) ihre Preisaufschläge durch unentrinnbare volkswirtschaftliche und soziale Notwendigkeiten, namentlich hohe Löhne, zu rechtfertigen. Allein parteilose, völlig objektive Fachmänner konstatieren, daß die übermäßige Preiserhöhung der Materialien hauptsächlich der eigennützigen Preispolitik der kartellierten Industrie zuzuschreiben ist (vergl. „Rote Revue", 1925, Hefte 11 und 12).

Man wirft den Gemeindeverwaltungen noch eine weitere „Schwäche" vor: die Unfähigkeit, die Tarife auf die „gebührende Höhe" zu bringen. Man vergißt aber dabei, daß die Gemeindeverwaltung, im Gegensatz zum privaten Unternehmer, nicht Renta-

[1]) Zeitschrift für Kommunalwirtschaft, 1923, Nr. 9.

bilitätsrücksichten, sondern vor allem der sozialen und finanziellen Lage der Bahnbenützer Rechnung zu tragen hat.

Da die Gegner der Kommunalisierung auf das „abschreckende" Beispiel der unlängst kommunalisierten Berliner Straßenbahn hinweisen, so ist es von großem Interesse, zu erfahren, daß der ehemalige Direktor der (privaten) Großen Berliner Straßenbahn A.-G., Dr. Wussow, der den Stand der von ihm geleiteten Unternehmung genau kennt, die Hauptursachen der in städtischer Regie entstandenen Verluste ersieht erstens in der „unzureichenden Tarifpolitik" der Gemeindeverwaltung und zweitens in dem „mangelhaften, durch die Kriegswirkungen bedingten Zustand der Anlagen und Betriebsmittel". (Der Kundige weiß ja, daß die von der Gemeinde zu einem hohen Preis erworbene Berliner Straßenbahn beim Rückkauf völlig heruntergewirtschaftet war.) Als weiteren Grund der Zerrüttung der Unternehmung nennt Wussow den Mangel an Pflichtgefühl bei dem Personal. Dieser Mangel wurde aber bekanntlich nach dem Kriege zu einer allgemeinen Erscheinung — sowohl in öffentlichen als auch in privaten Betrieben. In seinem Gutachten kommt Wussow zum Schluß: um den festgestellten Mängeln abzuhelfen, sei die „Entpolitisierung" der Unternehmung anzustreben (aber nicht die Privatisierung)[2]).

Der bekannte Kommunalpolitiker Dr. A. Rieß, Stadtrat in Berlin, erklärt die schlechten finanziellen Resultate der Straßenbahnen während der Nachkriegsjahre wie folgt: „Nach dem Kriege und infolge der Geldentwertung ist die Lage der Straßenbahnen ganz besonders gefährdet gewesen. Die Unkostensteigerungen, die während des Krieges unterbliebenen Ausbesserungen, das Versagen des Kapitalmarktes für festverzinsliche, zum Unterhalt erforderliche Anleihen führten die Straßenbahnen in eine äußerst prekäre Lage und nötigten sie zu fortwährenden Tariferhöhungen, die meist zu einer starken Abwanderung der Fahrgäste führen" (Rieß, Kommunale Wirtschaftspflege, zweite Auflage 1924. Sammlung Göschen, S. 109).

Die Kritiker des kommunalen Betriebes verschweigen die Tatsache, daß die privaten Straßenbahnen in der Periode der stärksten Inflation ebenfalls nicht auf Rosen gebettet waren. Diese Sachlage wurde in der Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahnen 1923 hervorgehoben. Es drängt sich nun die Frage auf: Wieso kann der Uebergang zum Privatbetrieb aus der Misere helfen, wenn die privaten Straßenbahnen unter den gleichen Mißständen wie die kommunalen leiden?[3]) Haben wir es doch hier mit allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Faktoren zu tun (Inflation, gesunkene Kaufkraft der Bevölkerung, Kartellierung und Preistreibereien der Eisen- und Kohlenindustrie), und nicht mit spezifischen, unvermeidbaren Defekten des kommunalen Betriebes. Eine Besserung ist deshalb

---

[2]) „Berliner Tageblatt" vom 1. März 1922, Nr. 102: Die Sanierung der Berliner Straßenbahn, ein Gutachten.

[3]) Vergl. K. Trautvetter, Die Notlage der deutschen Kleinbahnen und Privateisenbahnen und Mittel zu ihrer Behebung. Berlin 1921.

vor allem von einer allgemeinen Sanierung der Volkswirtschaft und speziellen Rationalisierungsmaßnahmen in dem Straßenbahnbetrieb zu erwarten. So empfiehlt Trautvetter nicht etwa die „Privatisierung" der Kleinbahnen, sondern Neuerungen technischen und sozialen Charakters, die beim öffentlichen Betrieb ebensogut durchgeführt werden können wie beim Privatbetrieb. (Welche organisatorischen Maßnahmen hier in Betracht kommen, werden wir im folgenden Artikel zeigen.)

Es kommen aber Praktiker (vornehmlich aus dem Lager der Privatindustrie) und empfehlen den Gemeinden, die bedrängten Straßenbahnen den Privatunternehmern zu überlassen, als ob die Konzessionäre geneigt wären, die zur Sanierung notwendigen Kapitalien selbstlos zur Verfügung zu stellen und die vorhandenen Defizite aus eigener Tasche zu decken. Wir wissen aber, daß die betreffenden Privatunternehmer sich anschickten, die von der Reichsbank erhaltenen billigen Kredite in den zu privatisierenden Betrieben lukrativ zu verwerten und die Defizite der Bahnen auf Kosten der Benützer (hohe Tarife) zu tilgen.

Auch auf dem Gebiete der Elektrizitätsversorgung traten die Elektrokonzerne mit vielversprechenden Plänen für die Entkommunalisierung ein, obwohl die kommunalen Elektrizitätswerke während und nach dem Kriege an die jeweilige Lage sich anzupassen vermochten.

Bezeichnend ist die im Jahre 1919 erschienene Schrift von Dr. W. Majerczik: „Kommunale gewerbliche Unternehmungen als Kampfmittel gegen die finanzielle Notlage der deutschen Städte" (Berlin, Springer). Der Verfasser, seit mehreren Jahren Angestellter der A. E. G., macht einen neuen Versuch, auf Grund alten statistischen Materials zu beweisen, daß der Privatbetrieb der kommunalen Regie überlegen sei und wirbt energisch für die gemischt-wirtschaftliche Unternehmung. Prof. G. Klingenberg, Leiter der Abteilung für Zentralstationen der A. E. G., befürwortete die Errichtung von großen Zentralkraftwerken unter Leitung bezw. auf Kosten des Staats[4]). Die Elektroindustrie würde aus der staatlichen Mitwirkung den Vorteil ziehen können, daß sie die alte Kraftverteilung beibehielte und, ohne einen Pfennig eigenen Kapitals zu investieren, umfangreiche und vorteilhafte Aufträge für mehrere Jahre erhielte. Diesen von Emil Rathenau inspirierten Plan bezeichnet Pinner als einen durch die Umstände aufgezwungenen Kompromiß, als „Aufteilung der Macht, des Besitzes, der produktiven und ertragsfähigen Arbeit zwischen Staat und Privatindustrie". Die auf die Bedürfnisse der A. E. G. zugeschnittenen Verstaatlichungspläne begegneten einer ernsten Kritik. Man erwiderte, die neuen staatlichen Riesenunternehmungen würden die bereits bestehenden Werke ruinieren. Die Gemeinden ersahen im staatlichen Monopol eine Schmälerung der

---

[4]) Klingenberg, Elektrische Großwirtschaft unter staatlicher Mitwirkung. Elektrotechnische Zeitschrift 1916, Nr. 23.
Derselbe: Die staatliche Elektrizitätsfürsorge. Berlin 1919.

kommunalen Selbstverwaltung und eine Beeinträchtigung der kommunalen Finanzen. Es liegt uns der Gedanke fern, die Vorteile der Zentralisation der Elektrizitätserzeugung in Abrede zu stellen. Allein die großen Ueberlandzentralen sollen nicht dem Privatunternehmertum, sondern den öffentlich-rechtlichen Korporationen (Reich, Länder, Kommunalverbände) anvertraut werden. Die Verteilung des Stromes (Lieferungsverträge) soll Funktion der Gemeinden bleiben. Im Jahre 1923 veröffentlichte ein anderer Angestellter der A. E. G., Dr. Ung. Siegel, einen „zeitgemäßen" Aufsatz: „Die gemischt-wirtschaftliche Unternehmung — die zeitgemäße Form kommunaler Elektrizitätsversorgung"[5]). In seiner Darstellung der Vorzüge des Privatbetriebes will Siegel bei dem Leser den Glauben erwecken, daß die Elektrokonzerne nur zum Wohle der Gemeinschaft Geschäfte machen, als ob die Annalen der Konzessionswirtschaft gar nicht existierten. Am Schluß erklärt er offen: „Am vollständigsten würde (ein voller Erfolg) erreicht durch völligen Uebergang an das private, fachkundige Unternehmertum. Einer solchen Umwandlung sind aber die Zeitumstände nicht sonderlich günstig. Das Schlagwort der Sozialisierung ist allzu tief in die Gehirne der Massen eingehämmert, als daß nicht stärkstes Mißtrauen gegen das Privatunternehmertum bestehen sollte." Daher empfiehlt Siegel als „Mittelweg" die gemischt-wirtschaftliche Unternehmung, für deren Kapitalbeschaffung die Gemeinden „Bürgschaft übernehmen" sollen. Die Privatunternehmer verstehen es, ihre Interessen und Pläne den Zeitumständen anzupassen. — Auf Siegels Dithyrambus auf das „fachkundige Unternehmertum" sei hier gestattet, zu erwidern, daß das „stärkste Mißtrauen gegen das Privatunternehmertum" tiefe Wurzeln gefaßt hat zu einer Zeit, als „das Schlagwort der Sozialisierung" noch völlig unbekannt war, und zwar in solchen Kreisen, die dem Sozialismus überhaupt abhold sind.

Der wahre Charakter der Entstaatlichungsbewegung, die sich parallel mit der Entkommunalisierungspropaganda vollzog, offenbart sich besonders in dem Feldzug der Privatindustrie gegen die Reichseisenbahnen. Im Jahre 1922 trat der Reichsverband der deutschen Industrie mit einem Gutachten auf („Die deutsche Eisenbahnfrage", Berlin 1922), das die Regierung und die öffentliche Meinung davon überzeugen will, „daß die Eisenbahnen in Deutschland unbedingt saniert werden müssen," und zwar durch die Ueberführung in das Eigentum einer „gemeinwirtschaftlichen Aktiengesellschaft", in der die Berufsverbände (Landwirtschaft, Handel, Banken, Industrie, Handwerk), die Gewerkschaften, die Gemeinden, Reich und die Länder vertreten sein sollen. Zum Schluß beteuert das Gutachten die gemeinnützigen Absichten der Industrie, die „letzten Endes ... einerseits das Reich von der Verlustwirtschaft seiner Eisenbahnen ... befreien ... die Ordnung der inneren Finanzwirtschaft ermöglichen, anderseits ... der deutschen Wirtschaft zu ihrer Gesundung wieder ein (förderndes und befruchtendes) Verkehrsinstrument schaffen" wolle (S. 38). —

[5]) Zeitschrift für Kommunalwirtschaft 1923, Nr. 10.

Zu diesem Propagandawerk der Privatindustrie nahm der Organisationsausschuß des Reichsverkehrsministeriums Stellung und veröffentlichte eine Schrift: „Staatsbahn oder Privatbahn?" (Berlin 1922). Vor allem wird hier klar nachgewiesen, daß die Statistiken, mit denen die Experten der Industriellen operieren, der Wirklichkeit nicht entsprechen und nur ad hoc konstruiert worden sind. Auch merkwürdige Widersprüche werden im Gutachten konstatiert. Wenn die Industriellen den Reichsbahnen unzulängliche Tarife vorwerfen, so erinnert der Organisationsausschuß: die Schuld an den zu niedrigen Tarifen trägt vor allem die Schwerindustrie selbst, die aus engen Profitinteressen gegen jede Tariferhöhung lauten Protest erhob und die Reichsbahnen anschuldigte, daß sie mit ihren „zu hohen" Tarifen die Tragfähigkeit der deutschen Industrie gefährde. Die proponierte Gesellschaft wird als „gemeinnützig" tituliert, stellt aber in der Wirklichkeit die Interessen des Kapitals über das Wohl der Gesamtheit, „denn sie will nicht nur privatwirtschaftliche Grundsätze einführen, sondern auch das Privatkapital hineinbringen und nicht nur als Geldgeber, sondern als wirtschaftlich bestimmender Faktor". An Stelle der so heftig gerügten staatlichen Zentralisation schlägt die Industrie eine für das öffentliche Wohl nicht minder gefährliche Zentralisation vor: einen „engeren Vorstand" aus fünf Personen, mit einem „primus inter pares" an der Spitze, von dem der Ausschuß den Eindruck gewonnen hat, „als ob dieser Mann von einem, der Stinnes heißt, nicht allzu weit entfernt sein würde". Von der Privatindustrie ist auch keine wirkliche Entpolitisierung der Eisenbahnen zu erwarten, da „man die Eisenbahnen gerade diesen Leuten übergibt, die die Politik zur Niedrighaltung der Tarife benutzt haben und die im Reichstag gegen die Erhöhung der Tarife Sturm gelaufen sind". — Da außerdem die von den Industriellen vorgeschlagene Entschädigungssumme dem wirklichen Werte der Eisenbahn nicht entspricht und von dem Wunsch, ein gutes Geschäft zu machen, beredtes Zeugnis ablegt, bezweifelt der Ausschuß die Selbstlosigkeit der Großindustrie: „Man muß sich fragen, warum die Privatindustrie, die keine Geschenke zu machen hat, dem Reiche diese Defizitlast abnehmen will. Das muß irgendeinen stichhaltigen Grund haben" (S. 34). — Nach einer eingehenden Untersuchung der Angelegenheit beschloß der Organisationsausschuß am 23. Mai 1922, den Vorschlag der Privatindustrie abzulehnen, da die statistischen Nachweise des Gutachtens auf einer falschen Basis beruhen und „der Eindruck nicht von der Hand zu weisen ist, daß die Besserungsvorschläge der Denkschrift abgestimmt sind auf die Interessen der vorwiegend beteiligten Privatindustrie auf Kosten der allgemeinen Volkswirtschaft, und daß die neue Gesellschaft nichts weniger als gemeinwirtschaftlich eingestellt sein wird" (S. 38). — Die Offensive des deutschen Trustkapitals wurde abgeschlagen[6]).

[6]) Zur Frage der Entstaatlichung der Reichseisenbahnen sind hier, neben den oben genannten zwei Schriften, noch folgende zu nennen: Die Reichsbahn, Schriften und Mitteilungen aus dem Reichsverkehrsministerium, Hefte I, II, III. Berlin 1922. — Zur Lage der Reichsbahn, herausgegeben vom Reichsverkehrs-

Gleichzeitig wurde auch in der Schweiz der Versuch gemacht, für die Entstaatlichung der Bundesbahnen weite Kreise der stimmberechtigten Bürger zu gewinnen[7]). Den Kritikern des Staatsbetriebes und den Anhängern des Entstaatlichungsgedankens hat der Vorsteher des Eidgenössischen Eisenbahndepartementes, Bundesrat Haab, zugerufen:

„Die Anhänger dieses Gedankens würden die allergrößte Enttäuschung erleben. Glaubt wirklich jemand im Ernste, daß heute in unserer entwickelten schweizerischen Demokratie die Direktion einer Privatbahn einseitig die Arbeitsbedingungen eines Beamtenheeres von gegen 40,000 Mann festsetzen könne, daß man ertrüge, wenn eine solche Direktion die Fahrpläne vorab vom Gesichtspunkte der Rentabilität aufstellen würde, daß Kantone und Gemeinden verzichten würden auf jedes Mitspracherecht mit Bezug auf den Umfang und die Gestaltung der wichtigsten Bauten, daß es möglich wäre, die Lieferungen und Bestellungen im Inlande oder im Auslande nach Konvenienz an den Mindestfordernden zu vergeben? ... Soviel steht fest: die Rendite der Privatwirtschaft könnte nur auf Kosten des Publikums erfolgen. Man hat auch ein kurzes Gedächtnis für die Leistungen unserer Staatsbahn in den vorkrieglichen Zeiten, Leistungen, die in ähnlichem Umfang die früheren Privatbahnen nie hätten erfüllen wollen und auch nicht hätten erfüllen können (Herabsetzung der Tarife, Ausbau der Doppelspur, Bau moderner großer Bahnhöfe, Stationserweiterungen, Verbesserung, Sicherung und Ausdehnung des Bahnnetzes, Ausbau des Fahrplanes usw.). Der Staat soll da, aber auch nur da, zum Staatsbetrieb übergehen, wo zwingende Interessen der Allgemeinheit es gebieten: das trifft in erster Linie bei den großen Verkehrsanstalten zu. Hier wird die Wohlfahrt der Volksgenossen unmittelbar berührt, und die Pflege dieser Wohlfahrt muß neben und manchmal sogar vor den ökonomischen Interessen berücksichtigt werden"[8]).

Wir sehen: Fachmänner, prinzipielle Gegner des Sozialismus, zollen dem Staatsbetrieb der Eisenbahnen ihre volle Anerkennung. Ebensowenig darf die Fähigkeit der öffentlich-rechtlichen Korporationen, die Landeselektrizitätsversorgung rationell zu gestalten, verkannt werden. Das Gesetz betreffend die Sozialisierung der Elektrizitätswirtschaft vom 31. Dezember 1919 eröffnete hier neue Perspektiven. Dem Reich wurde danach das Recht zur Uebernahme der größeren Kraftwerke verliehen. Das Reichsgebiet wird in Elektrobezirke eingeteilt. Die Beteiligung der Länder und Gemeinden ist vorgesehen. — In der letzten Zeit beansprucht die Privatindustrie eine neue Domäne: die Fern-Gasversorgung. Hier begegnet die elektrische Wärme- und Kraftversorgung einem gefährlichen Konkurrenten. Doch sind die Gemeinden gar nicht geneigt, dieses Gebiet der Offensive des Privatkapitals zu räumen: denn die Folgen der Monopolstellung der Privatwirtschaft sind allzu bekannt. Wenn die Vorteile der zentralen Gasversorgung von unverkennbarer Bedeutung sind, so will man doch vermeiden, daß von dieser technischen Umwälzung gerade das private Kapital den Hauptnutzen zieht, während

ministerium. Berlin 1922. — Prof. Alfred von der Leyen, Les chemins de fer du Reich, in den Annales de la Régie directe. Nr. 171—173, S. 274—314.

[7]) Vergl. Die Bundesbahnreform. Staatsbetrieb oder Privatbetrieb? Eine Aufklärung für das Schweizervolk von H. Brack, 1921. — In Luzern konstituierte sich ein „Nationalkomitee für die Eisenbahninitiative".

[8]) Vortrag: „Altes und Neues im schweizerischen Eisenbahnwesen", „N. Z. Z." vom 7. Mai 1923, Nr. 616.

doch die bestehenden öffentlichen Gaswerke diese Funktion ebenso zweckmäßig ausüben könnten. In Sachsen vollzieht sich die Entwicklung der Ferngasversorgung in der Richtung zur Gemeinwirtschaft.

Aus dem vorangehenden erhellt, daß die Apologeten der Entstaatlichung und Entkommunalisierung ihre Postulate durch Motive technischer und wirtschaftlicher Natur nicht zu begründen vermögen.

Betrachten wir den ganzen Komplex von ökonomischen Tatbeständen und sozialen Interessen, die mit der Frage der öffentlichen Regie eng verbunden sind, so fällt es nicht schwer, die Motive zusammenzufassen, welche die Unternehmerkreise bewegen, die Kommunalisierungs- und Verstaatlichungstendenz unserer Zeit mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu bekämpfen. Mit der Kommunalisierung bezw. Verstaatlichung der großen Betriebe monopolistischen Charakters (Gaswerke, Elektrizitätswerke, Straßenbahnen, Eisenbahnen usw.) werden dem Privatunternehmertum bedeutende Profitquellen entzogen. Die öffentlichen Betriebe, die in sozialpolitischer Beziehung „Musterbetriebe" sein wollen, gewähren ihren Arbeitern bessere Arbeitsbedingungen als die Privatbetriebe und ermuntern dadurch auch die Arbeiter der Privatindustrie zu höheren Ansprüchen. Die gut organisierten Arbeiter der Staats- und Gemeindebetriebe werden leicht in die Politik hineingezogen und gewinnen die Möglichkeit, den sozialen Kampf zugunsten der Arbeiterklasse zu beeinflussen (Sympathiestreiks in öffentlichen Betrieben). Und nun der Hauptgrund: die nach dem Krieg auf den Plan getretene Sozialisierungsbewegung, die eine breite Grundlage für die „Gemeinwirtschaft" schaffen will, bedroht die Existenz des Kapitalismus. Jeder erfahrene Sozialpolitiker weiß, daß unter der seitens der Privatindustrie mit so großem Aplomb geübten Kritik an der „Unwirtschaftlichkeit" der öffentlichen Betriebe nichts anderes steckt als der verschleierte Wunsch der führenden Köpfe der Industrie, die faktische Leitung der „reorganisierten" Wirtschaft in eigenen Händen zu behalten und auch die alten Profite sich zu sichern. So ist denn auch die neueste Propaganda für die gemischt-wirtschaftliche Unternehmung nur als eine Reaktionserscheinung auf die Sozialisierungstendenz unserer Zeit zu betrachten[9]).

Die Erfahrungen der neuesten Zeit haben die Haltlosigkeit der gegen die Gemeindebetriebe gerichteten Kritik und der Lobgesänge auf die gemischt-wirtschaftliche Unternehmung klar bewiesen. Die kommunalen Werke haben die Krise mit nicht geringerer Standhaftigkeit überwunden als die gemischt-wirtschaftlichen Unternehmungen, die höhere Preise von den Konsumenten erhoben und schlechtere Bedingungen ihren Arbeitern gewährten. Schiff, der die Möglichkeit hatte, das neueste statistische Material über die gemischt-wirtschaftliche Unternehmung zu prüfen, hat nach dem Kriege, als die Entkommunalisierungsbewegung ihren Kulminationspunkt erreichte, seine Stellung zu der gemischt-wirtschaftlichen Unternehmung nicht geändert, sondern

[9]) Vergl. F. Pinner, Krise des Staatskapitalismus? „Berliner Tageblatt" vom 14. März 1925, Nr. 125.

sein Urteil noch verschärft und die Nachteile des „Zusammenarbeitens" mit dem Privatunternehmertum den manchesterlichen Kommunalpolitikern noch in einer viel prägnanteren Formulierung zu Gemüte geführt[10]). Betreffs der Zwillingsunternehmung betont Schiff: „Die neuerlich empfohlene Zerlegung in eine Eigentumsgesellschaft und eine Betriebsgesellschaft vermag die Sachlage grundsätzlich nicht zu ändern, bedingt aber weitere Verwicklungen." Der Vorstand des Deutschen Städtetages hat am 8. Februar 1924 zur Frage der Entkommunalisierung Stellung genommen und sich dahin ausgesprochen: „Die Gaswerke, Elektrizitätswerke und Straßenbahnen dürfen sowohl ihres Monopolcharakters und wegen ihrer lebenswichtigen Bedeutung für die Bevölkerung als auch wegen ihres engen Zusammenhanges mit der allgemeinen Kommunalpolitik, vor allem der Siedlungspolitik, nicht der reinen Privatwirtschaft überlassen werden, sondern sind als kommunale Einrichtungen zu führen. Es wäre ein nicht gutzumachender Fehler, wenn die Kommunen durch die vorübergehenden, auf dem Währungsverfall beruhenden großen Schwierigkeiten der letzten Jahre dazu geführt würden, den Gedanken der Kommunalisierung, der auf diesem Gebiete seit Jahrzehnten ein festes Postulat der Kommunalpolitik war, aufzugeben und ihre Werke der Privatindustrie zu überlassen[11]). — Daß die neueste Praxis für die Entkommunalisierung nichts weniger als günstig gewesen ist, bestätigte in der 10. Tagung des Preußischen Städtetages (am 27. Mai 1925) auch Oberbürgermeister Dr. Lueken: „Nach meinem Eindruck ist heute die Freude an den gemischten Unternehmungen sehr gedämpft. Die Zwillingsunternehmungen sind nicht bahnbrechend geworden. Meines Erachtens gehört der Entkommunalisierung nicht die Zukunft"[12]).

In richtiger Erkenntnis des Charakters des Privatunternehmertums hat neulich die demokratische Stadt Zürich den „Entkommunalisierungstendenzen" keine Aufmerksamkeit geschenkt, ihre vorhandenen kommunalen Betriebe in eigener Regie beibehalten und auch das neue musterhafte Wäggitaler Kraftwerk nicht dem Privatunternehmertum überlassen, sondern gemeinsam mit den interkantonalen (staatlichen) Nordostschweizerischen Kraftwerken als öffentlich-rechtliche Unternehmung errichtet.

Allerdings, die gleichen Autoritäten der Gemeinwirtschaft und die behördlichen Instanzen, die sich gegen die „Privatisierung" der staatlichen und kommunalen Betriebe ausgesprochen hatten, erkannten den Grundsatz an, daß die öffentlichen Betriebe wirtschaftlich geführt und den modernen Forderungen angepaßt werden müssen. Mit der organisatorischen Umgestaltung der kommunalen Betriebe wird sich nun der folgende Artikel befassen.

---

[10]) Oeffentlicher, privater und gemischt-wirtschaftlicher Betrieb. Zeitschrift für Kommunalwirtschaft, 1924, Nr. 20.

[11]) Mitteilungen des Deutschen Städtetages, 1924, Nr. 3.

[12]) Vortrag: Die Verwaltung städtischer Betriebe, Zeitschrift für Kommunalwirtschaft, 1925, Nr. 12.