

STÄDT EKRIEG

Die Stadt Berlin befindet sich wieder einmal auf dem Kriegspfade, und zwar ist es diesmal die Hochbahn-Gesellschaft, auf deren Erwerb sie es abgesehen hat.

Es gab einmal eine Zeit, in der es allgemein sehr beliebt war, sich für die „Verstädtlichungen“ zu begeistern. Denn auf dem Papier schienen diese Grundsätze, daß aus dem allgemeinen Verkehr, dem allgemeinen Verbrauch von Gas, Wasser oder elektrischem Strom innerhalb einer großen Kommune nicht ein Einzelunternehmer und ein Einzelunternehmen Nutzen ziehen solle, sondern die Stadt selbst, also die Gesamtheit der Bürger, sehr logisch und einleuchtend. Nur klaffte zwischen der Theorie und der Praxis ein sehr bedenklicher und erheblicher Unterschied.

Warum wohl? Aus dem sehr einfachen Grunde, weil die Städte die betreffenden Anlagen wohl zu erwerben, aber nicht zu bewirtschaften verstanden, und weil die Verwaltungskosten allein sich so rapide erhöhten, daß ihre Vermehrung meist bereits größere Summen ausmachte, als vordem der ganze Unternehmergewinn betragen hatte.

Dabei ist es doch ohne Frage viel einfacher, ein bereits vollkommen ausgebautes, seit Jahren mit Erfolgen arbeitendes Unternehmen weiter zu bewirtschaften, als es überhaupt ins Leben zu rufen, es auszudehnen und rentabel zu machen, wie es die Leitungen der verschiedenen Berliner Verkehrsunternehmungen getan haben. In früheren Jahrzehnten galt der ganze Haß der Berliner Stadtverwaltung der Großen Berliner Straßenbahn. Das Verhältnis zwischen diesem größten Berliner Verkehrsunternehmen und der Stadtverwaltung war das denkbar schlechteste, die Straßenbahn wurde schikaniert, wo man sie nur schikanieren konnte, und alles das nur zu dem Zweck, sie eines Tages billig einzuschlachten, nachdem man sie genügend verärgert und auf diese Weise mürbe gemacht hatte.

Endlich, nach der Revolution, bot sich der Stadt Berlin die erwünschte Gelegenheit zur Ausführung ihres Gewaltstreichs. Es war die Hochflut der Sozialisierungsbewegung. Die Sozialisierung war „auf dem Marsche“, wie man damals an jeder Straßenecke lesen konnte, und sie hatte nur den einen Fehler, daß der Marsch sehr bald stecken blieb. Was ebenfalls nach kurzer Zeit stecken blieb, war der ganze Apparat der Straßenbahn. Mit der „Sozialisierung“ allein hatte man sich nämlich nicht begnügt, sondern zugleich auch die bisherige, seit vielen Jahren vollbewährte Leitung einfach abgesetzt und durch neue, aber weniger sachverständige Männer ersetzt. Alsdann erhielten alle Magistratsmitglieder, alle Stadt- und Bezirksverordneten Freifahrkarten, und man sah der Zukunft vertrauensvoll entgegen..

Ein paar Jahre später war man bekanntlich bereits so weit, daß der Gedanke ernstlich erwogen wurde, den gesamten Straßenbahnbetrieb wegen vollkommener Unrentabilität und wegen Mangels an Mitteln aufzugeben und das Material der Bahn als altes Eisen zu verkaufen. Schließlich kam man freilich wieder von diesem rettenden Gedanken ab, aber aus der sozialisierten Straßenbahn wurde ein kaufmännisches Unternehmen in Form einer G. m. b. H., das sich von der ursprünglichen Straßenbahn-Gesellschaft im wesentlichen nur dadurch unterschied, daß der Tarif um 50 Prozent höher und die Wagen um 50 Prozent schlechter sind.

Gestützt auf diese gewaltigen Erfolge will die Stadt Berlin nunmehr auch die Hochbahn-Gesellschaft in ihre Gewalt bringen, was ihr allerdings nicht so leicht gelingen dürfte. Denn über eine Mehrheit des Aktienkapitals verfügt sie nicht, und wenn sie auch auf Grund ihrer starken Minderheit manche Beschlüsse der Verwaltung erschweren kann, so kann sie etwas Positives doch nicht erreichen.

Wobei zu bemerken ist, daß die Berliner Stadtverwaltung in bezug auf po-