

sitive Leistungen überhaupt kaum etwas aufzuweisen hat. Ihre Leistungen — wenn man so etwas Leistung nennen darf — beschränkten sich vielmehr gewöhnlich darauf, das, was andere Leute, andere Unternehmungen geschaffen hatten, auf mehr oder minder gewaltsamem Wege an sich zu bringen.

Wir leben heute bekanntlich schon im Jahre 1925, und über den Sozialisierungsrummel von 1918 sollten wir also doch endlich einmal hinaussein. Überall ist man es auch bereits nach den schlechten Erfahrungen der verflossenen Jahre, nur bei der Stadt Berlin ist man offenbar beim Jahre 1918 stehengeblieben. Man bildet sich immer noch ein, was eine von Fachmännern geleitete Aktiengesellschaft könne, das könne eine Stadtverwaltung erst recht, und also gäbe es auch nichts Einfacheres, als so ein Verkehrsunternehmen in städtischer Regie weiterzuführen.

Das Weiterführen als solches geht auch, aber die Regiespesen wachsen leider in diesem Falle mit unheimlicher Geschwindigkeit an, so daß die Rentabilität stark in Frage gestellt scheint. Ganz abgesehen davon, daß es sich bei der Hochbahn um ein immer noch in starkem Ausbau, in einer aussichtsreichen Entwicklung befindliches Unternehmen handelt, zu dessen Weiterführung also erst recht unternehmende, fachmännisch und kaufmännisch geschulte Köpfe gehören.

Außerdem besteht die große Gefahr, daß jedes Unternehmen, wenn es sozialisiert oder verstadttlicht wird, auch sogleich „politisiert“ wird. Die Angestellten und Arbeiter werden zu städtischen Beamten, und das bedeutet automatisch, daß ein edles Wettrennen um ihre Gunst beginnt, wie man es früher bei der Straßenbahn gesehen hat. Die verschiedenen Parteien der Stadtverordnetenversammlung wollen es nicht mit diesen ihren Wählern verderben und treten also unbedenklich für alle ihre Lohn-, Arbeitszeit- und anderen Forderungen ein, und dann ergibt sich als Folge entweder, daß das Unternehmen unrentabel oder gar mit Verlust arbeitet,

oder daß die Tarife erhöht werden, und dann ist der leidtragende Teil wiederum das Publikum.

Überhaupt, sonst sind gerade die wirtschaftlich weit links stehenden Kreise grundsätzlich gegen alle Monopole. Und zwar nicht ganz mit Unrecht; weil sie nämlich geltend machen, daß jedes Monopol Verteuerung bedeutet, weil die freie Konkurrenz ausgeschaltet ist. Das gilt nicht zuletzt vom Verkehrswesen. Hätten wir in Deutschland nicht die unselige Reichsbahn, sondern drei bis vier große Eisenbahngesellschaften, so würden sie sämtlich rentieren, und außerdem würden die Tarife weit niedriger sein. Zum Nutzen der gesamten deutschen Wirtschaft und zum Vorteil aller Reisenden. Anstatt diesen haben wir jetzt eine einheitliche, nicht rentierende, aber mit unsinnig hohen Tarifen arbeitende Monopolgesellschaft, von der niemand einen Vorteil hat als die paar an der Spitze stehenden Männer mit den Riesengehältern.

Solange Berlin mehrere Verkehrsunternehmen hat, rentieren sie alle. Mit Ausnahme der Stadtbahn, die freilich Reichsbahnbetrieb ist, am teuersten ist und mit entsprechendem Defizit arbeitet. Sollte eines Tages die Hochbahn städtisch werden, so werden unweigerlich sowohl bei ihr als bei der Straßenbahn die Tarife steigen, und es wird außerdem nichts verdient werden. Das ist nun einmal so. Und wer hat also eigentlich ein Interesse daran, eine solche Entwicklung zu wünschen?

Wenn die Städte sich auf den Kriegspfad begeben, um irgendein in Privatbesitz befindliches Unternehmen an sich zu bringen, so geschehen regelmäßig Dummheiten. Wenn es ihnen gelingt, ihre Pläne durchzusetzen, so ist die Bevölkerung, wie sich nachträglich herauszustellen pflegt, stets der leidtragende Teil, und darum kann man auch in diesem Falle nur hoffen, daß der Anschlag der Stadt Berlin gegen die Selbständigkeit der Hochbahn-Gesellschaft nicht gelingen wird.

Alius.